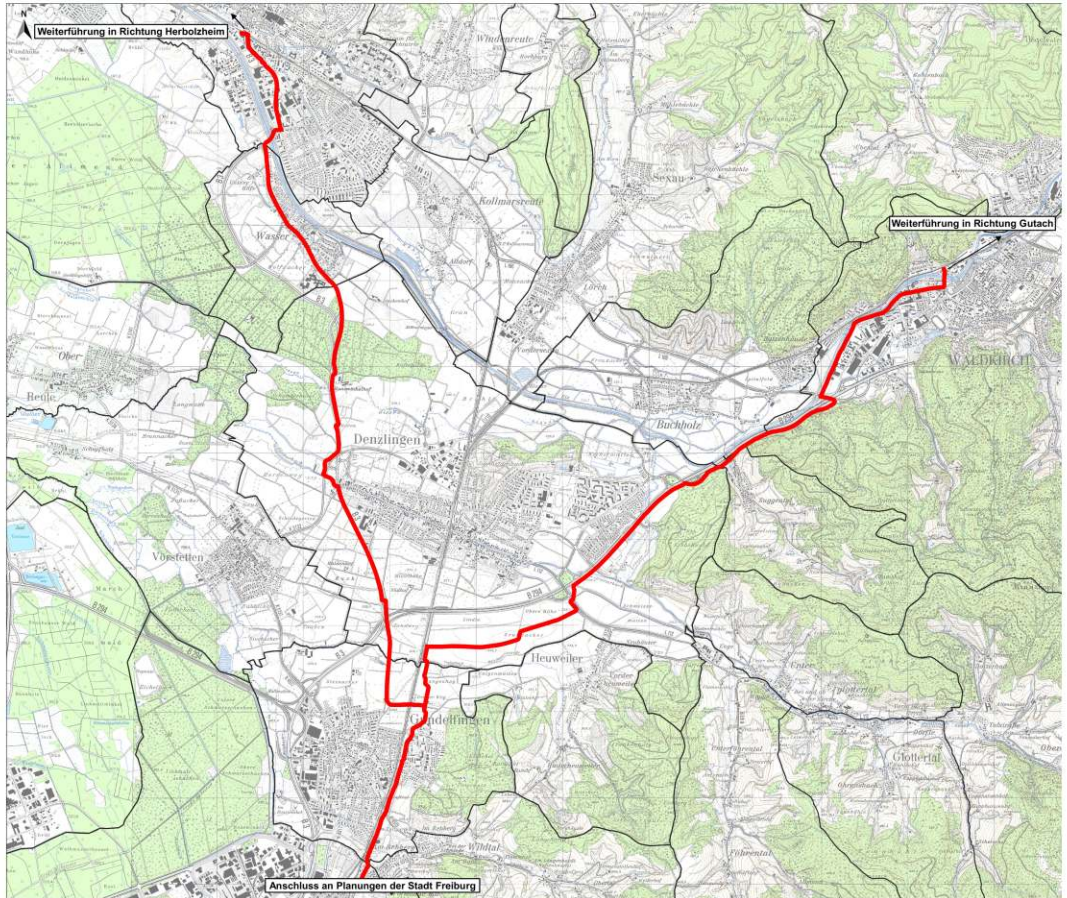


RS 6 – Breisgau Y: Licht & Schatten

Radschnellweg zwischen Emmendingen / Waldkirch und Freiburg

Die Vorzugsvariante für den Radschnellweg 6 von Emmendingen / Waldkirch nach Freiburg steht – zumindest nördlich von Freiburg. Sowohl die Variante aus Emmendingen als auch die aus Waldkirch orientieren sich in weiten Abschnitten an den bestehenden Bundesstraßen. Dadurch wird eine relativ direkte Wegeführung erreicht und die Zerschneidung der Landschaft minimiert. Leider ist die Führung direkt neben einer, teilweise vierspurigen, Bundesstraße nicht besonders attraktiv für den Radverkehr.

Rund 40 % des Radschnellwegs nördlich der Freiburger Gemarkungsgrenze verlaufen auf Wirtschaftswegen, die auch von der Landwirtschaft genutzt werden. Nach den neuen Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg müssen bei Hauptwirtschaftswegen eine zusätzliche Radstraße erstellt werden. Hoffentlich können die Wege gemeinsam genutzt oder landwirtschaftliche Wege komplett dem Radschnellweg zugeschlagen werden, wenn die Äcker über andere, bereits bestehende Wege erschlossen werden können.



Kartendarstellung: Regierungspräsidium Freiburg

In einigen wenigen Bereichen bietet der Radschnellweg aber auch die Möglichkeit, Straßeninfrastruktur für den Kfz Verkehr in Radverkehrsinfrastruktur umzuwandeln. Auf der parallel zur L294 verlaufenden K5103 an Suggental vorbei wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 30 km/h abgesenkt und durch bauliche Maßnahmen die Attraktivität für den Kfz Verkehr gesenkt. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr über die parallel verlaufende Bundesstraße abzuwickeln. Auch in der Ortsdurchfahrt in Wasser bietet der Radschnellweg die Möglichkeit, die längst überfällige Sanierung der ehemaligen Bundesstraße anzugehen. Ein richtungsweisendes Projekt, das auch ein Modell für die Ortsdurchfahrt in Ebnet sein könnte, wenn dort der Radschnellweg nach Kirchzarten gebaut wird.

In Wasser und im Suggental wird der Radschnellweg hoffentlich zu einer deutlichen Verminderung des Kfz-Verkehrs führen. Genau das also, was wir zur Erreichung der Klimaziele benötigen! Ähnliches müsste auch für die Freiburger Straße in Emmendingen gelten, aber die Planungen sind hier noch relativ unkonkret. Bisher gehen die Planer:innen davon aus,

dass direkt neben der bestehenden Brücke über die B3 eine weitere Fahrradbrücke errichtet wird. Wie der Milchhofkreisel überwunden wird, ist noch unklar. Das ist leider eine vergebene Chance, die Bürkle-Bleiche besser mit Wasser zu verbinden. Wie die hohe Kfz-Belastung der Freiburger Straße reduziert werden kann, um eine sichere Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen, wird eine der spannenden Aufgaben sein, die die Planer:innen des Regierungspräsidiums zu bewältigen haben.

Auf Gundelfinger Gemarkung hat sich das Regierungspräsidium für die einzige sinnvolle Variante entschieden. Die Westvariante bringt zu viele Umwege und wird auch schon heute kaum genutzt, weil sie an einer stark befahrenen Bundesstraße verläuft. Die Variante durch das Gundelfinger Ortszentrum würde keine schnelle Radverkehrsführung ermöglichen, weil es zu viele Nutzungskonflikte gibt. Hingegen bringt die Variante östlich der Bahntrasse nur einige wenige Stellen, an denen gute Lösungen gefunden werden müssen. Diese Strecke wird auch schon heute von der Mehrzahl der Radfahrenden genutzt.

Nachdem nun die Vorzugsvariante gefunden ist, beginnt die Entwurfsplanung in der die vielen Details der Einzelmaßnahmen geplant werden müssen.

Die Begleitgruppe soll einmal im Jahr ein Update bezüglich des Planungsstands bekommen. Wir werden als VCD weiterhin darauf drängen, dass möglichst viele Maßnahmen schon vor der endgültigen Einweihung 2029 umgesetzt werden können, und sind gespannt auf die Vorzugstrasse auf Freiburger Gemarkung.

Ihr persönlicher Kontakt zum VCD Südbaden

in der 'Radstation' am
Freiburger Hbf

1. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr zum
Aktiventreff

Email: freiburg@vcd.org

www.vcd.org/suedbaden