

Radschnellweg RS 6 in Gundelfingen & Freiburg-Zähringen

Ja zur Westtrasse an der B 3 - Behinderungen im Osten verhindern

Gundelfingen und Freiburg i.Br., 25.11.2021

Bei den Planungen für den Radschnellweg RS 6 durch Gundelfingen und Freiburg-Zähringen muss die Westtrasse an der B 3 Vorrang genießen. Dafür setzen sich im Sinne einer nachhaltigen Verkehrswende Verbände des BUND, BLHV und ECOTrinova ein. Es muss darum gehen, bereits bestehende Infrastrukturen zu nutzen und zu ertüchtigen, Verkehrssicherheit zu gewährleisten und im Sinne des Natur- und Artenschutzes sowie der Landwirtschaft Ressourcen zu schonen und den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten.

Gundelfingen wird schon durch die Rheintalbahn sehr stark durchschnitten. Jetzt könnte die Radschnellstraße RS 6 für geschätzt bis zu 12.000 Radler täglich die Lage noch verschärfen. Das planende Regierungspräsidium bevorzugt derzeit für die Verbindung von Waldkirch und Emmendingen über Gundelfingen nach Freiburg leider einseitig eine Trasse auf der Ostseite der Hauptbahnlinie, die den Ort weiter zerteilen würde und auch nicht im Sinne der Verkehrssicherheit ist. Dabei gibt es insbesondere in Gundelfingen westlich der B 3 auf drei bis vier Kilometern Länge bereits asphaltierte Fahrwege, die fast überall mindestens vier Meter breit sind und von Radfahrenden schon häufig genutzt werden.

Den Fahrradverkehr attraktiver zu machen und für eine entsprechende Infrastruktur zu sorgen, ist für die Verkehrswende ein erstrebenswertes Ziel, das dem Klimaschutz dient. Bei der Führung des Radschnellweges durch Gundelfingen gilt es aber unbedingt, folgende Aspekte zu beachten:

1. Die Ostvariante würde in Gundelfingen den Personen-, Pkw- und Lieferverkehr zum Obermatten-bad, am Bahnhof, im Glotterpfadgebiet, zum Waldstadion, an der Waldstraße und nach Heuweiler schwer behindern, genauso wie die Buslinien durch Wildtal und zum Bahnhof. Beeinträchtigt wären neben den Anwohnern auch der Waldkindergarten-, Schüler-, Fußgänger- sowie der übrige Radverkehr.
2. Die Ostvariante wird in Zähringen von etlichen Akteuren abgelehnt, weil sie unverträglich ist mit dem Bus- und Anliegerverkehr in der Wildtalstraße; äußerst problematisch sind die Straßeneinmündungen bei den Bahnunterführungen Pochgasse und Reutebachgasse sowie ebenfalls in Zähringen der nicht behebbar steile Engpass am Burgdorfer Weg mit Kindergarten und Spaziergängern. - 2 -

3. Die Ostvariante weist starke Steigungen auf und ist an mehreren Stellen bei der Verkehrssicherheit gerade auch für die Fahrradfahrer problematisch.
4. Wo bereits - wie mit der Westvariante der Fall - eine Infrastruktur besteht, sollte diese genutzt werden, um Ressourcen zu schonen und Flächen zu sparen. Es muss aus Gründen des Klima-, Boden- und Artenschutzes, wo immer es geht, vermieden werden, Wiesen und Äcker kilometerweit zu asphaltieren, die zudem unserer Versorgung mit regionalen Lebensmitteln dienen. Gerade auch deshalb „Nein“ zur Ostvariante in Gundelfingen.
5. Das Regierungspräsidium hat bisher völlig verkannt, dass die Westvariante über die Zinkmattenstraße natürlicherweise auf den Freiburger Radschnellweg FR2 an der Güterbahnlinie zusteuert, die Ostvariante dazu aber in Zähringen in sehr große Probleme gerät.

Schon ab Beginn der Mooswaldallee und ab Zinkmattenstraße beispielsweise können bei der Westvariante alle Ziele in Freiburg wie die Industriegebiete Nord und Freiburg-Hochdorf, die Uniklinik als größter Arbeitgeber, die Stadtmitte, alte und neue Universitätsviertel, der Freiburger Westen und Süden gut angefahren werden. Wer nach Gundelfingen will, kann von der Westvariante von verschiedenen Stellen aus die z.B. Ortsmitte und das Gewerbegebiet bestens erreichen.

6. Aufgabenstellungen zur Optimierung der Westvariante sind:
 - ein einfacher Durchstich bei der Brücke nach Vörstetten, was den Weg um 400 bis 500 Meter verkürzt, viel sicherer und attraktiver macht,
 - als Option ein eventueller neuer um 300 bis 400 Meter verkürzender Durchstich unter der B 294 (Autobahnzubringer Nord),
 - eine Verbesserung bei der Gundelfinger Grünschnittstelle und bei der dortigen Bachbrücke,
 - Blendschutz auf gut zwei Kilometern Länge, wobei eine geringe Höhe reicht,
 - Der Anschluss an die Zinkmattenstraße Richtung FR 2 wäre durch einen Tunnel oder eine Ampelregelung zu lösen.
7. Das Gebiet Litzfürst auf der Ostseite der Bahn in Gundelfingen wurde durch einen Bürgerentscheid von Bebauung freigehalten und zum Landschaftsschutzgebiet erklärt. Es sollte auf keinen Fall mit einem breiten Asphaltstreifen durch die Radschnelltrasse RS 6 zerschnitten und in seiner Funktion entwertet werden.

**BUND: Ortsgruppe Gundelfingen, Ortsverband Freiburg, Kreisverband Emmendingen
Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband Ortsgruppe Gundelfingen-Wildtal
ECOTrinova e.V.**

Kontakte für diese Erklärung:

BUND Ortsgruppe Gundelfingen, André Grabs, www.bund-gundelfingen.de
ECOTrinova e.V., Dr. Georg Löser, ecotrinova@web.de, www.ecotrinova.de

Stand 25.11.2021