

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Gemeinde Steinen

Verkehrsberatung

Bericht zur L 138 West (2. Bauabschnitt)

Beratung

Version

16. Januar 2020

Bericht Nr. 01 / JB / Projekt 2583

Rapp Regioplan GmbH | Ein Unternehmen der Rapp Gruppe
Kanderner Straße 14 | D-79539 Lörrach | T +49 7621 85 18 0 | www.rapp-regioplan.de

Geschäftsführer: Dipl. Ing. (FH) Ralph Kutsche | Amts- und Registergericht: Freiburg HRB 411885

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Vorliegende Verkehrsuntersuchungen	3
2.1 Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung 25. Januar 2019	3
2.2 Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung 17. Oktober 2019	5
2.3 Interpretation der Zahlen aus Sicht der Gemeinde Steinen	6
2.4 Empfehlung des Verkehrsgutachters	7
3. Wünsche/Ideen der Gemeinde Steinen bezüglich Verkehrsuntersuchung	8
4. Wünsche/Ideen der Gemeinde Steinen bezüglich Gestaltung Ortseingang	10

Anlagenverzeichnis

Lageplan mit Gestaltungsvorschlag für Ortseingang West

1. Ausgangslage

Im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (GVP 2010), beschlossen am 14. Dezember 2010, ist im Maßnahmenplan Landesstraßen unter den Ausbaumaßnahmen die Verlegung der Landesstraße 138 zwischen Hauingen und Steinen aufgeführt. Der Maßnahmenplan soll einen Zeitraum von 10 Jahren umfassen und umgesetzt werden. Das Regierungspräsidium Freiburg plant zurzeit diese Verlegung der L 138, deren Ziel der Schutz des zwischen den Ortschaften Lörrach (Ortsteil Hauingen) und Steinen gelegenen Wasserschutzgebietes ist (Verlegung L 138 West). Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit zwei weiteren Maßnahmen: der Verlegung der L 138 und dem Ausbau des Anschlussknotens an die B 317 – beides zur Erschließung des künftigen Kreiskrankenhauses. Die beiden letztgenannten Maßnahmen werden von der Stadt Lörrach (unter Einbezug des Regierungspräsidiums Freiburg) geplant. Die drei Maßnahmen sind so eng miteinander verknüpft, dass sie auch als Bauabschnitt 1 (Verlegung der L 138 für das Kreiskrankenhaus), Bauabschnitt 2 (Verlegung der L 138 aus dem Wasserschutzgebiet) und Bauabschnitt 3 (Anschlussknoten an die B 317) bezeichnet werden.

Aufgrund vorliegender Verkehrsuntersuchungen kann abgesehen werden, dass die geplanten Maßnahmen an der L 138 signifikante Auswirkungen auf den Verkehr in Steinen haben werden.

Am 6. Dezember 2019 fand eine Besprechung zu den Verkehrsprojekten rund um B 317 und L 138 statt, die im Zusammenhang mit der Realisierung des neuen Kreiskrankenhauses stehen. Teilnehmer waren: Regierungspräsidium Freiburg, Landratsamt Lörrach, Stadt Lörrach und Gemeinde Steinen. Die Gemeinde Steinen wurde vom Regierungspräsidium Freiburg aufgefordert, Wünsche/Ideen zu artikulieren, die im Zusammenhang mit genanntem Projekt stehen.

Dieser Bericht soll die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen aus Sicht der Gemeinde Steinen interpretieren und Wünsche/Ideen für das weitere Vorgehen beschreiben.

2. Vorliegende Verkehrsuntersuchungen

2.1 Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung 25. Januar 2019

Als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der L 138 für den Neubau des Kreiskrankenhauses wurde eine „Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Zentralklinikums Lörrach und zum Ausbau der B 317“ (Rapp Trans, 25.01.2019) erstellt. Für den Analysefall 2018 werden folgende Zahlen mit direktem Bezug zur Gemeinde Steinen angegeben:

- Querschnitt 5 a/b. L 138 alt/neu westl. Steinen DTVw (Kfz) = 10.000
- Querschnitt 7. L 135 Eisenb.str. Steinen nördl. B 317 DTVw (Kfz) = 10.200

Die genaue Lage der Querschnitte kann aus dem folgenden Bild entnommen werden:

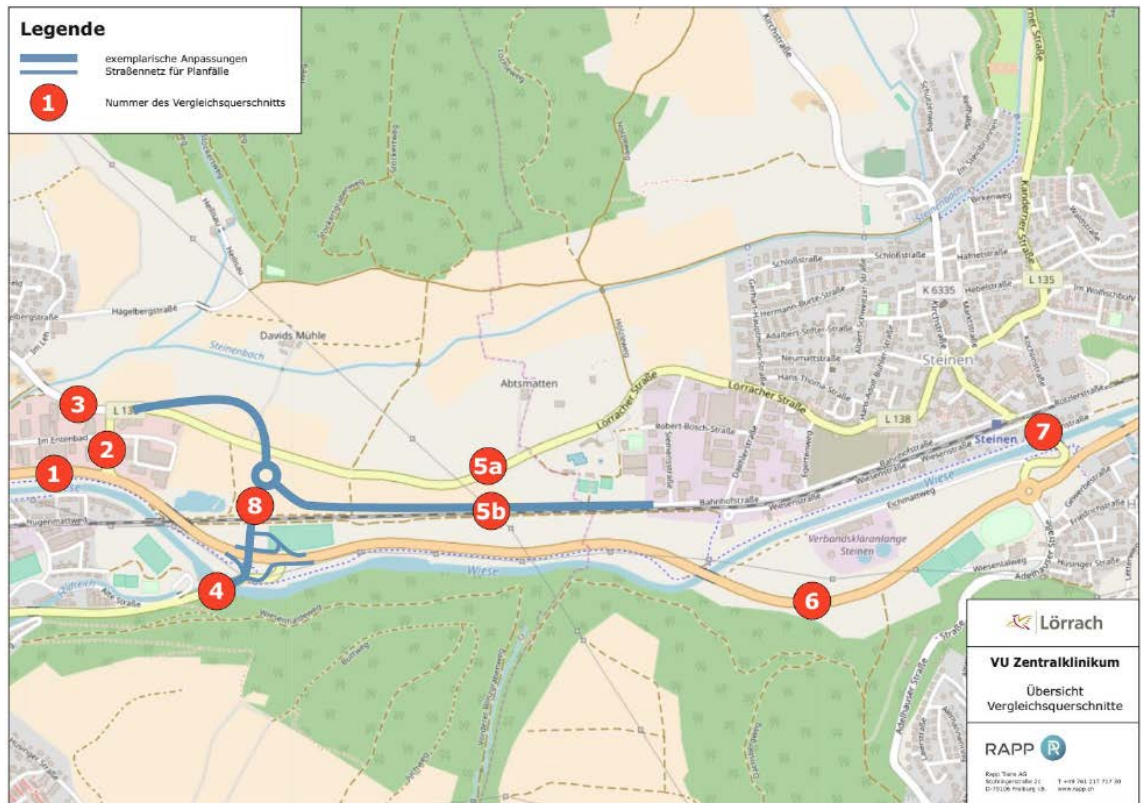


Abbildung 1: Vergleichsquerschnitte (Quelle: VU, Seite 5)

Für den Vergleichsfall 2030 lauten die Zahlen wie folgt:

- Querschnitt 5 a/b. L 138 alt/neu westl. Steinen DTVw (Kfz) = 10.700
- Querschnitt 7. L 135 Eisenb.str. Steinen nördl. B 317 DTVw (Kfz) = 10.700

„Das Straßennetz des Vergleichsfalls 2030 entspricht [...] dem heutigen Zustand, welcher mit dem Analysefall 2018 abgebildet wurde.“ (siehe VU, Seite 7).

In der Verkehrsuntersuchung wurden vier Planfälle betrachtet: Planfall 1 – kurzfristig, Planfall 2 – langfristig ohne Ausbau B 317, Planfall 3a – langfristig und Planfall 3b – langfristig.

„Im Planfall 1 – kurzfristig wird die Verkehrsnachfrage 2030 [...] um das Verkehrsaufkommen des Zentralklinikums [...] ergänzt. Im Straßenmodell wird die Verlegung der L138 Steinen parallel zur Bahn, der Kreisverkehr zum ZK, die Verlegung der L138 in Höhe des ZK und ein Umbau der Einmündung L138 Entenbad berücksichtigt. Die Anbindung des ZK erfolgt über die bestehende Einmündung Entenbad auf die B317. Für diesen Knoten wird eine ausreichende Kapazität angenommen.“ (siehe VU, Seite 15). Die für Steinen relevanten Verkehrszahlen lauten:

- Querschnitt 5 a/b. L 138 alt/neu westl. Steinen DTVw (Kfz) = 12.100
- Querschnitt 7. L 135 Eisenb.str. Steinen nördl. B 317 DTVw (Kfz) = 13.700

Im Planfall 3a – langfristig entspricht die Verkehrsnachfrage der aus Planfall 1. „Im Straßenmodell wird berücksichtigt: - die Verlegung der L138 Steinen parallel zur Bahn, der

Kreisverkehr zum ZK und die Verlegung der L138 in Höhe des ZK; – die Querspange ZK mit Vollanschluss an die B317 und Verbindung zur Schopfheimer Straße Brombach; - ein Rückbau des Anschlusses der Querspange Entenbad an die B317; - der Ausbau des Knotens Hasenloch (BAB-AS Lörrach Mitte); - der Ausbau des Kreisverkehrs B317 Steinen mit niveaufreier Führung des Durchgangsverkehrs auf der B317; - die S-Bahn-Haltestelle ZK und Bau des Park + Ride Platzes. [...] zusätzlich den durchgängigen zweibahnigen Ausbau der B317 zwischen Knoten Hasenloch und Steinen bzw. Schopfheim (Projekt B317-GW-BW des Bundesverkehrswegeplanes 2030).“ (siehe VU, Seite 16f). Die für Steinen relevanten Verkehrszahlen lauten:

- Querschnitt 5 a/b. L 138 alt/neu westl. Steinen DTVw (Kfz) = 6.900
- Querschnitt 7. L 135 Eisenb.str. Steinen nördl. B 317 DTVw (Kfz) = 13.400

2.2 Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung 17. Oktober 2019

Im Zuge der Planung zur Verlegung der L 138 West (Bauabschnitt 2) wurde eine „Leistungsfähigkeitsuntersuchung L 138 Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße in Steinen“ (Rapp Trans, 17.10.2019) erstellt. Hierbei wird zugrunde gelegt, dass die zukünftige Trasse der L 138 in Steinen in die bestehende Bahnhofstraße einmünden soll, um somit die Ortsdurchfahrt Lörracher Straße – Eisenbahnstraße verkehrlich zu entlasten.



Abbildung 2: Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße (Quelle: LU Seite 2)

Für die Verkehrsprognose wird der Planfall 1 der VU vom 25.01.2019 zugrunde gelegt, also:

- Querschnitt 5 a/b. L 138 alt/neu westl. Steinen DTVw (Kfz) = 12.100
- Querschnitt 7. L 135 Eisenb.str. Steinen nördl. B 317 DTVw (Kfz) = 13.700

Zum Vergleich wird eine Zählung von 2019 herangezogen, die zu folgenden Ergebnissen führt:

- | | |
|-------------------------|--|
| • Bahnhofstraße: | Zählung 2019 = 3.199 Kfz; Planfall 1 = 11.339 Kfz |
| • Eisenbahnstraße Nord: | Zählung 2019 = 7.739 Kfz; Planfall 1 = 13.439 Kfz |
| • Rotzlerstraße: | Zählung 2019 = 1.232 Kfz; Planfall 1 = 1.232 Kfz |
| • Eisenbahnstraße Süd: | Zählung 2019 = 10.120 Kfz; Planfall 1 = 13.588 Kfz |
| --- | |
| • Gesamtbelastung: | Zählung 2019 = 11.145 Kfz; Planfall 1 = 19.799 Kfz |

Für den Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße kommt die Untersuchung zu folgenden Erkenntnissen (siehe LU, Seite 10f):

- „Die Belastung auf der Bahnhofstraße wird erheblich zunehmen. Dies ist auf die Verkehrsverlagerung von der L138alt auf die L138neu wie auch auf die bis zum Planungshorizont 2030 prognostizierten Verkehrszunahmen (Generelle Mobilitätswachse und Zentralklinikum) zurückzuführen. Gleichfalls nimmt auch die Belastung auf der Eisenbahnstraße aus bzw. in Richtung Ortsmitte erheblich zu. Nach dem für Steinen bisher relativ groben Verkehrsmodell fährt zukünftig ein großer Anteil des Zielverkehrs Steinen und des Verkehrs in Richtung L135 Kanderner Straße über die Bahnhofstraße und biegt nach links in die Eisenbahnstraße ein.“
- „Die Knotengesamtbelastung für den vierarmigen Knoten erhöht sich somit gegenüber der Zählung 2019 im Tagesverkehr und den Spitzenstunden um ca. 80% bis 90%.“
- „In Planfall 1 2030 ergeben sich für die Morgenspitze die Qualitätsstufe D und für die Abendspitze die Qualitätsstufe F. Mit einer theoretischen mittleren Wartezeit von 250 Sekunden in der Abendspitze für den kritischen Linkseinbiegestrom ist der Knoten überlastet.“
- „Die Rückstaulängen am Bahnübergang werden sehr hoch. Bei einer maximalen Schließzeit des Übergangs von 4 Minuten wird ein Rückstau von annähernd 300 m ermittelt. In Einzelfällen ist damit ein Rückstau bis in den Kreisverkehr B317 möglich.“
- „An dieser Stelle war nicht zu untersuchen, ob eine „Rückführung“ der verlegten L138 auf die bestehende Ortsdurchfahrt Lörracher Straße L138alt machbar wäre. Es wird aber davon ausgegangen, dass auch in dieser Variante die Einmündung Eisenbahnstraße – Bahnhofstraße überlastet wäre.“

2.3 Interpretation der Zahlen aus Sicht der Gemeinde Steinen

Für die Gemeinde Steinen ist der Planfall 1 der prioritär zu betrachtende Fall, weil seine Realisierung kurz- bzw. mittelfristig sehr wahrscheinlich ist. So hat der Bau für den Bauabschnitt 1 der Verlegung der L 138 bereits begonnen. Der Planfall 3a tritt jedoch erst ein, wenn eine Vielzahl weiterer Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen realisiert sind. Obwohl bei einigen dieser Vorhaben die Planungen bereits begonnen haben, stehen Sie im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030, wo sie nur als Maßnahmen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ aufgeführt sind. Wann Sie baulich realisiert werden, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht sicher vorausgesagt werden.

Im Planfall 1 zeigt sich eine direkte Auswirkung auf den Verkehrsfluss in Steinen: Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße ist nicht mehr leistungsfähig! Dieser

Knotenpunkt ist für die Gemeinde Steinen von zentraler Bedeutung, weil er die Anbindung der Landesstraßen L 138 und L 135 an die B 317 realisiert, also die Anbindung des Kernorts Steinen sowie der zu Steinen gehörenden Ortsteile Hägelberg, Weitenau, Schlächtenhaus und Endenburg an das übergeordnete Verkehrsnetz. Über diesen Knoten erreicht man auch touristische Highlights wie den Schneiderhof oder den Vogelpark und er „öffnet“ den Naherholungsgästen und Wanderern das „Tor zum Naturpark Südschwarzwald“

Zudem zeigen die Zahlen, dass es im Planfall 1 zu einer signifikanten Verkehrszunahme kommen wird. Diese beträgt gegenüber dem Analysefall 2018 bei der L 138 (Querschnitt 5 a/b) 2.100 Kfz pro Tag (entspricht 21 %) und bei der L 135 (Querschnitt 7) 3.500 Kfz pro Tag (entspricht 34 %). Leider sind die beiden Querschnitte so gewählt, dass sie keine direkte Aussage über die Verkehrszunahme im Ortskern (insbesondere Eisenbahnstraße nördlich der Bahnlinie) erlauben.

Besorgniserregend sind die in der Leistungsfähigkeitsuntersuchung genannten adaptierten Zahlen für den Ortskern (siehe LU, Seite 8). Gegenüber der Zählung 2019 zeigen Sie für die Eisenbahnstraße Nord fast eine Verdopplung des Verkehrs von 7.739 Kfz auf 13.439 Kfz. An dieser Stelle ist die Ortsdurchfahrt in der Spitzenstunde bereits heute überlastet. Für die Bahnhofstraße zeigt sich gar eine Vervierfachung des Verkehrsaufkommens von 3.199 Kfz auf 11.339 Kfz. Hier ist zu beachten, dass die Bahnhofstraße am Bahnhof Steinen vorbeiführt und es entsprechend viele Überquerungen der Straße durch Fußgänger gibt (Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen).

Hervorzuheben ist, dass sich die Belastung im Querschnitt 7 auch im Planfall 3a nicht wesentlich verändert. Sie bleibt bei hohen 13.400 Kfz (gegenüber 10.200 Kfz im Analysefall) und es darf vermutet werden, dass große Teile dieses Verkehrs in die Eisenbahnstraße (den Ortskern) drängen werden.

Ferner ist zu beachten, dass die Überlastung des Knotens im Planfall 1 bereits eintritt „ohne den negativen Einfluss des Bahnübergangs und des Fußgängerüberwegs zu berücksichtigen“ (siehe LU, Seite 9). Es ist zu erwarten, dass die im Planfall 1 tatsächlich eintretende Situation noch schlimmer ausfällt als sie in der Leistungsfähigkeitsuntersuchung beschrieben wird. Dies insbesondere vor dem Hintergrund einer „zukünftigen Taktverdichtungen der Wiesentalbahn mit zusätzlichen Schrankenschließzeiten“ (siehe LU, Seite 11).

Schließlich bleibt hervorzuheben, dass die Überlastung des Knotenpunktes eintritt unabhängig davon, ob die L 138 neu über die Bahnhofstraße oder wie bisher über die Lörracher Straße geführt wird.

2.4 Empfehlung des Verkehrsgutachters

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung schließt mit folgendem Satz: „Es wird daher empfohlen, in Abstimmung mit der Gemeinde kurz- bis mittelfristig realisierbare Lösungen zu entwickeln und deren verkehrliche Machbarkeit mithilfe einer qualifizierten Verkehrsmodelluntersuchung zu bewerten.“

3. Wünsche/Ideen der Gemeinde Steinen bezüglich Verkehrsuntersuchung

Die Gemeinde Steinen hat ein starkes Interesse daran, dass die künftige L 138 durch die Bahnhofstraße geführt wird und dass dadurch die Ortsdurchfahrt entlastet wird. Dieses insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Unfall- oder Havariefall mit Sperrung der B 317 zwischen Hauingen und Steinen, die L 138 die einzige Ausweichmöglichkeit für den Verkehr darstellt. Dieses Interesse ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde ausgedrückt, wo die Verlegung der L 138 in die Bahnhofstraße dargestellt ist. Allerdings hat die Gemeinde auch ein starkes Interesse daran, dass der Verkehr reibungslos fließen kann und kein Knotenpunkt überlastet wird.

In den genannten Untersuchungen wurde nicht berücksichtigt, dass es eine weitere Maßnahme im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg gibt: die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs mit Verlegung der L 135 als östliche Umfahrung des Ortskerns (Ostumfahrung). Es wird angenommen, dass die bauliche Realisierung der BÜ-Beseitigung einen längeren Zeithorizont hat als der Planfall 3a. Für die Entschärfung der Situation im Planfall 1 scheint die genannte Maßnahme deswegen nicht geeignet.

Allerdings hätte die Gemeinde Steinen die Möglichkeit, kleinere Maßnahmen oder Teilmaßnahmen über eine Bauleitplanung zu entwickeln, ohne dass es hierfür eines Planfeststellungsverfahrens bedarf. Diese Maßnahmen wirken sich eventuell günstig auf den Verkehrsfluss in Steinen aus und verhindern vielleicht eine Überlastung des genannten Knotenpunktes – dies wäre durch einen Verkehrsgutachter zu untersuchen.

Die Maßnahmen sind (Nennung von West nach Ost):

1. Ausbau des Knotenpunktes Daimlerstraße/Bahnhofstraße/Bahnübergang (bei Firma H₂O) mit Rechtsabbiegespur und Linksabbiegespur aus der neuen L 138 in Richtung Wiesenstraße. Damit könnte ein Teil des Verkehrs von den Bahnhofstraße in die Wiesenstraße verlagert werden, was ggf. günstige Auswirkungen auf den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße hat.



Abbildung 3: Knotenpunkt Daimlerstraße/Bahnhofstraße/Bahnübergang (Quelle: Google)

2. Bau einer neuen Brücke über den Fluss Wiese zur Verbindung der Wiesenstraße mit dem Eichmattweg (bei Firma FENNO) und dann weiter mit dem Kreisverkehrsplatz bei der B 317. Damit könnte die Anbindung des Gewerbegebietes Steinen an die B 317 über den Kreisverkehr sichergestellt werden, ohne den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße zu belasten.

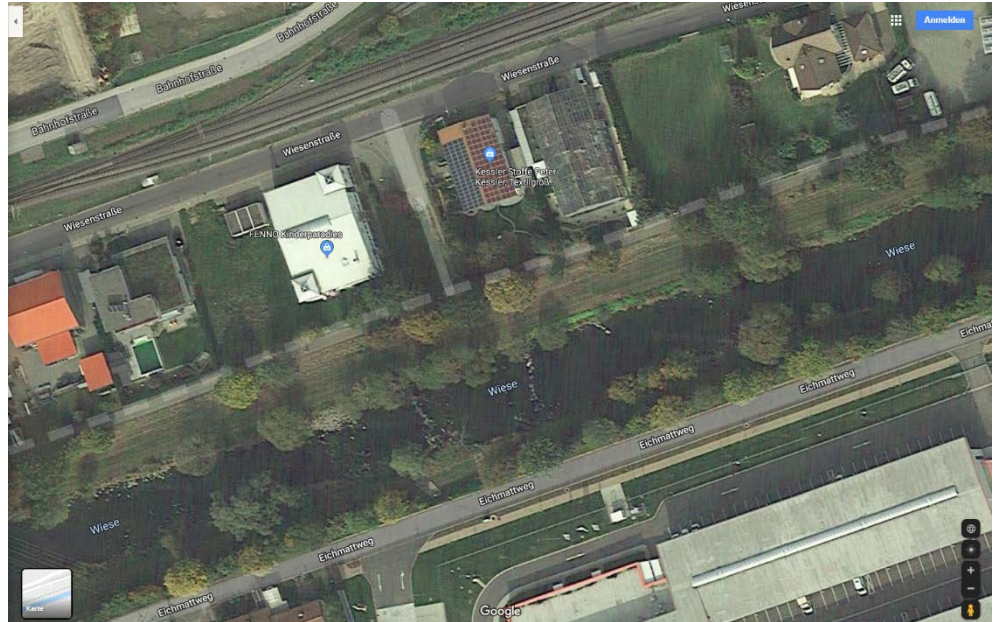


Abbildung 4: Mögliche Brücke über den Fluss Wiese (Quelle: Google)

3. Bau des Teils der Ostumfahrung, der die Kanderner Straße (L 135) mit der Rotzlerstraße verbindet. Dadurch könnte die Ortsdurchfahrt entlastet werden. Die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs könnte zu einem späteren Zeitpunkt vom Regierungspräsidium Freiburg geplant und mittels Planfeststellungsverfahren genehmigt werden.
4. Verkehrsberuhigung der Eisenbahnstraße (Ortsdurchfahrt), beispielsweise Zone 20. Damit könnt die Durchfahrt durch die Eisenbahnstraße unattraktiv gemacht werden, so dass der Verkehr aus der Bahnhofstraße (neue L 138) über die Daimlerstraße und über die Ostumfahrung in nördliche Richtung abfließt.

Es wird vorgeschlagen, dass die Untersuchung eines weiteren Planfalls (z. B. Planfall 4) in Auftrag gegeben wird, wobei das Straßennetzmodell ergänzt wird und zusätzlich zum Planfall 1 noch die oben genannten vier Maßnahmen enthält. Es soll geprüft werden, ob und welche positiven Wirkungen die Realisierung der vier Maßnahmen auf den Verkehrsfluss haben. Die Untersuchung sollte so aufgebaut sein, dass sich die Wirkung jeder einzelnen dieser vier Maßnahmen herauslesen lässt.

Sollten sich die Maßnahmen als wirkungsvoll erweisen, um die drohende Überlastung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße und der Ortsdurchfahrt abwenden zu können, so könnte die Gemeinde Steinen zeitnah das für deren Realisierung notwendige Planrecht schaffen.

Zu klären bliebe die Frage der Finanzierung.

4. Wünsche/Ideen der Gemeinde Steinen bezüglich Gestaltung Ortseingang

Wenn die L 138 aus dem Wasserschutzgebiet herausgelegt und künftig entlang der Bahnlinie geführt wird, dann entfallen künftig der Anschluss des Parkplatzes für das Schwimmbad, die Bushaltestelle gegenüber dem Schwimmbad und der Anschluss des Wirtschaftsweges an der Gemarkungsgrenze Lörrach/Steinen. Zudem entfällt der heutige Recyclinghof des Landkreises Lörrach – dieser soll unter das Solardach nördlich vom heutigen Standort verlegt werden.

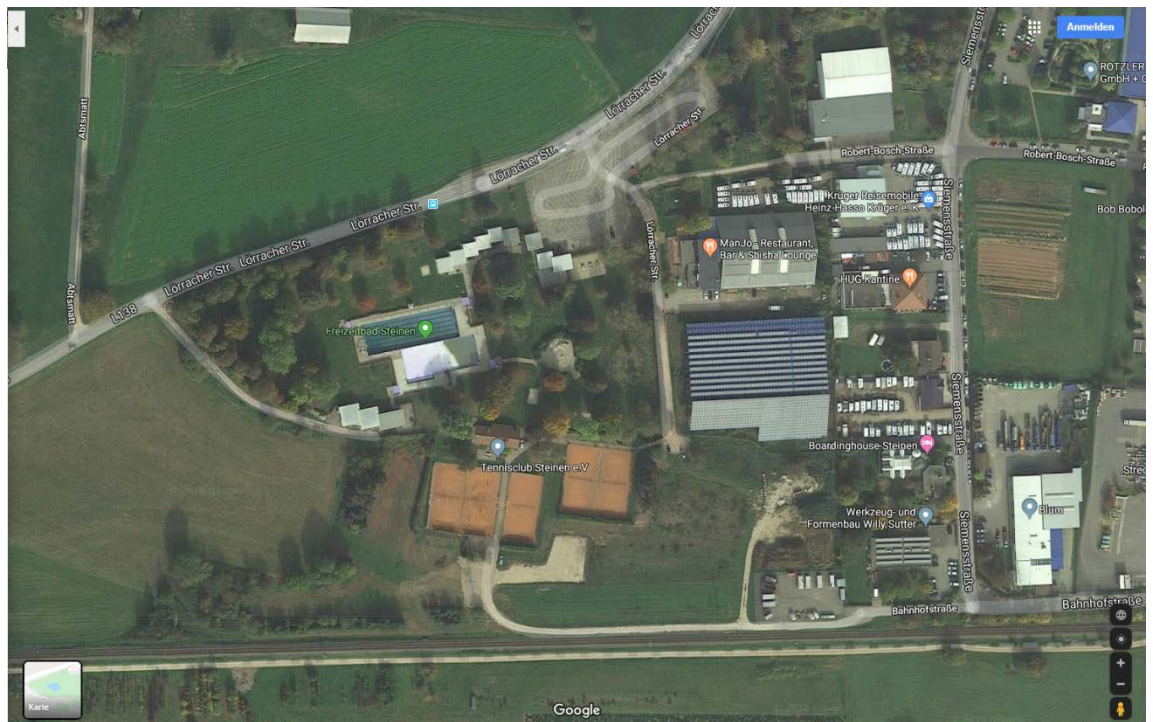


Abbildung 5: Situation beim Ortseingang West (Quelle: Google)

Es entsteht ein neuer Ortseingang, der Ersatz für die entfallende Erschließung anbieten soll. Im beigefügten Lageplan (siehe Anlage zu diesem Bericht) ist ein neuer Anschlussknoten dargestellt, der die Verbindung zum Parkplatz für das Schwimmbad macht und auch den neuen Standort für den Recyclinghof und den bestehenden Tennisclub erschließt. Ferner ist eine neue Bushaltestelle als Ersatz für die entfallende vorgesehen.

Im Zuge der weiteren Planung der Verlegung der L 138 wäre zu prüfen, ob beim neuen Anschlussknoten eine Linksabbiegespur vorzusehen ist. Dies ist abhängig vom erwarteten Verkehr von und zum Schwimmbad und Recyclinghof, zu dem keine Zahlen vorliegen.

Aufgestellt
Lörrach, den 16. Januar 2020
Rapp Regioplan GmbH

gez. ppa. J. Brandsch