

**Nr.: 024/2017**

■ <b>Dezernat</b>	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	24.02.2017
■ <b>Fachbereich</b>	Fachbereich Straßen	
■ <b>Verfasser/-in</b>	Ganz, Rainer	
■ <b>Telefon</b>	076 21 4 10 3100	

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Status</b>	<b>Datum</b>
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	08.03.2017

---

### **Tagesordnungspunkt**

#### **Sachstand Teil-Ortsumfahrung Rümplingen**

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	54.20	Kreisstraßen
Produkt(e)	54.20.01	Bereitstellung und Betrieb von Kreisstraßen und Radwegen

## Inhalt der Mitteilung

---

### ■ Sachverhalt

#### 1. Ausgangssituation

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 24.10.2012 den Beschluss gefasst, die weitere Planung der Teil-Ortsumfahrung Rümmingen in der „Variante 3 B mit Anschluss der Lörracher Straße“ zu veranlassen. Um sicherzustellen, dass die Planung dem geltenden Regelwerk entspricht und damit auch nach den Vorgaben des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) förderfähig ist, wurde die Verwaltung darüber hinaus beauftragt, ein Sicherheitsaudit durchzuführen.

Die Ergebnisse des Sicherheitsaudits wurden dem Umweltausschuss am 09.07.2014 vorgestellt. Gleichzeitig wurde die Vergabe der Leistungsphasen 3 und 4 HOAI an die Bietergemeinschaft Ing.-Büro Dipl.-Ing. K. Langenbach GmbH / Zerna Planen und Prüfen GmbH aus Sigmaringen beschlossen. Aufgrund des Sicherheitsaudits wurde der Planungsgegenstand dahingehend geändert, dass die nächsten Planungsschritte auf Grundlage der „Variante 3 B mit und ohne Anschluss der Lörracher Straße“ erfolgen sollen, bis eine fundierte Kostenschätzung vorliegt.

Weitere Beratungen im Gremium fanden im Mai 2015 statt. Dazu war seitens des Planers zunächst die Empfehlung ergangen, weitere Planungsschritte auf die „Variante 3 B ohne Anschluss der Lörracher Straße“ zu konzentrieren; außerdem war zu diesem Zeitpunkt die Frage der Zulässigkeit einer höhengleichen Querung der Kandertalbahn fraglich.

Vor diesem Hintergrund erhielt die Verwaltung den Auftrag, **eine Planung vorzulegen, der keine Sicherheitsbedenken entgegenstehen und die rechtlich zulässig und voraussichtlich förderfähig ist. Außerdem sollte im Wege weiterer Fach- und Abstimmungsgespräche das Einvernehmen der beiden Gemeinden Rümmingen und Binzen eingeholt werden.**

#### 2. Aktueller Sachstand

##### a) Schienengleicher Bahnübergang Kandertalbahn

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat in 2016 den schienengleichen Bahnübergang im Zuge der Teil-Ortsumfahrung genehmigt. Bestimmte gravierende, belastende Auflagen sowie eine auflösende Bedingung im Hinblick auf eine Reaktivierung der Kandertalbahn als S-Bahn wurden in einem Rechtsmittelverfahren einvernehmlich ausgeräumt. Dennoch enthält die Genehmigung bauliche Auflagen, welche im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen.

##### b) Anschluss Lörracher Straße

Nach den durchgeführten Fach- und Abstimmungsgesprächen mit Vertretern der Gemeinden Rümmingen und Binzen fand im Februar 2017 eine Besprechung mit Frau Bürgermeisterin Meier und Herrn Bürgermeister Schneucker zur Frage des Anschlusses Lörracher Straße statt, in der die Sachlage wie folgt erörtert wurde:

Neben einem planfreien Anschluss (d. h. mit Bauwerk und Unterführung) liegen für den Anschluss der Lörracher Straße alternative Vorschläge vor. Diese Vorschläge wurden durch

das Planungsbüro Langenbach GmbH geplant und durch einen zugelassenen Auditor beurteilt.

#### VARIANTE 1 MIT INNENLIEGENDEM LINKSEINFÄDELUNGSSTREIFEN (ANLAGE 1)

- Es handelt sich um einen plangleichen Anschluss (keine Über- und/oder Unterführung von Fahrbeziehungen).
- Durch die Herausnahme einer Fahrbeziehung stellt diese Variante eine Sonderform eines Knotenpunktes dar. Der Linksabbieger von L134 in Richtung Lörracher Straße entfällt.
- Einbauten (Fahrbahnteiler) sind erforderlich, um unerlaubtes Abbiegen zu verhindern.
- Für Variante 1 ist gegenüber dem Verzicht auf einen Anschluss eine zusätzliche Verkehrsfläche von rd. 1.500 qm erforderlich.

#### **Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung Variante 1:**

- Aufgrund der starken Längsneigung der K6354 von 9,5% im Knotenpunktbereich ist aus sicherheitstechnischer Sicht Variante 1 nicht vertretbar. Die Richtlinie schreibt als Grenzwert 6% vor, anzustreben ist eine Neigung unter 4%.
- Das Planungsbüro erkennt in Variante 1 eine ungewohnte Verkehrssituation und eine Seltenheit dieser Verkehrsführung, die zu gefährlichen Situationen führen kann.
- Fazit: Aus Sicherheitsgründen wird Variante 1 daher „eindeutig nicht empfohlen“.

#### VARIANTE 2 MIT EINFÄDELUNGSSTREIFEN IN RICHTUNG KREISVERKEHR (ANLAGE 2)

- Es handelt sich um einen plangleichen Anschluss (keine Über- und/oder Unterführung von Fahrbeziehungen).
- Durch die Herausnahme von insgesamt zwei Fahrbeziehungen stellt diese Variante eine Weiterentwicklung der Variante 1 dar, ebenfalls eine Sonderform eines Knotenpunktes. Neben Linksabbiegen von L134 in Richtung Lörracher Straße entfällt auch das Linksabbiegen aus der Lörracher Straße in Richtung Lucke.
- Einbauten (Fahrbahnteiler) sind erforderlich, um unerlaubtes Abbiegen zu verhindern.
- Für Variante 2 ist gegenüber dem Verzicht auf einen Anschluss der Lörracher Straße eine zusätzliche Verkehrsfläche von ebenfalls rd. 1.500 qm erforderlich.

#### **Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung Variante 2:**

- Aufgrund der starken Längsneigung der K6354 von 9,5% im Knotenpunktbereich ist aus sicherheitstechnischer Sicht Variante 2 ohne weitere Maßnahmen\* ebenfalls nicht vertretbar. Die Richtlinie schreibt als Grenzwert 6% vor, anzustreben ist eine Neigung unter 4%. (\* Siehe dazu unten.)
- Das Planungsbüro erkennt in Variante 2 eine ungewohnte Verkehrssituation und eine Seltenheit dieser Verkehrsführung die zu gefährlichen Situationen führen kann.
- Fazit: Aus Sicherheitsgründen wird Variante 2 daher „nicht empfohlen“.

Das Planungsbüro kommt zur Gesamtbewertung, dass aus Sicherheitsgründen „weder Variante 1 noch Variante 2 Vorzugsvarianten“ sind. Es empfiehlt daher, auf einen Anschluss der Lörracher Straße zu verzichten. Falls jedoch aus anderen Gründen nicht auf den Anschluss Lörracher Straße verzichtet werden sollte, sei Variante 2 der Vorzug gegenüber Variante 1 zu geben unter Ausschöpfung weiterer Maßnahmen, wie beispielsweise einer wirkungsvollen Mitteltrennung sowie einer verlängerten Ausfädelungsspur mit einer Länge von mindestens 150 m. Das Planungsbüro schätzt, dass unter Berücksichtigung der weiteren Maßnahmen, Variante 2 grenzwertig bleibt.

Die Gemeinden Rümplingen und Binzen haben im Anschluss an die oben genannte Besprechung mitgeteilt, dass die Gemeindegremien jeweils der weiteren Planung der Teil-Ortsumfahrung Rümplingen zugestimmt haben, im Falle des Anschlusses der Lörracher Straße auf Grundlage der Variante 2 mit Einfädelungstreifen in Richtung Kreisverkehr. Damit liegt das Einvernehmen der Gemeinden für das weitere Vorgehen vor.

### 3. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird gemäß dem Beschluss des Kreistags vom 24.10.2012 und der Vorgaben aus dem Jahr 2014 mit dem Planungsbüro die Leistungsphasen 3 und 4 weiterplanen auf Grundlage der „Variante 3 B mit und ohne Anschluss der Lörracher Straße“. Die Planung eines möglichen Anschlusses der Lörracher Straße erfolgt als Einfädelungstreifen in Richtung Kreisverkehr.

Aufgrund der Auflagen für den schienengleichen Bahnübergang Kandertalbahn ist zunächst ein Rückschritt in Leistungsphase 2 erforderlich.

**Nach Abschluss der Leistungsphasen 3 und 4 erfolgt regelgemäß ein weiteres Sicherheitsaudit. Außerdem schließen diese Planungsphasen mit einer Kostenberechnung ab, sodass dann die weiteren Entscheidungen dem Kreistag zur Beschlussfassung vorgelegt werden können.**

---

Marion Dammann  
Landrätin

---

Ulrich Hoehler  
Erster Landesbeamter

- Anlagen
  - Anlage 1: Lageplan Variante 1 Anschluss Lörracher Straße
  - Anlage 2: Lageplan Variante 2 Anschluss Lörracher Straße