

Beraten.  
Planen.  
Steuern.

RAPP



Stadt Lörrach

## Knotenpunkt B 317 / L 138 „Entenbad“ in Lörrach-Hauingen

### **Kurzerläuterungsbericht**

21. März 2017

Bericht Nr. 2534.01 / TB

Rapp Regioplan GmbH | Ein Unternehmen der Rapp Gruppe  
Max-Stromeier-Straße 116 | D-78467 Konstanz | T +49 7531 13 17 0 | [www.rapp-regioplan.de](http://www.rapp-regioplan.de)

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

### **Straßenbauliche Beschreibung**

Nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) wird die B 317 der Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) und im Planungsbereich der Kategoriengruppe LS (Landstraße) zugeordnet (Entwurfsklasse EKL 2)

Die L 138 ist im betrachteten Abschnitt (Querspange) eine flächenerschließende angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete (Gewerbegebiet). Gemäß RIN wird sie der Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig) und im Planungsbereich der Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraße innerhalb bebauter Gebiete) zugeordnet.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie beinhaltet die Untersuchung von Varianten zum Umbau des bestehenden plangleichen Knotenpunktes (dreiarmig, ohne Lichtsignalanlage) unter Berücksichtigung der geltenden Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL).

### **Planungsziele**

Zusammenfassend können die Planungsziele, welche mit dieser Machbarkeitsstudie erreicht werden sollen, wie folgt definiert werden:

- Beseitigung der Gefahrenstelle am Knotenpunkt durch Verminderung der Unfallschwere und Vermeidung von Personenschäden
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Nachweis der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität unter Berücksichtigung der veränderten verkehrlichen Bedingungen infolge des Neubaus Zentralklinikum Landkreis Lörrach

### **Variantenuntersuchung**

#### **Allgemeines**

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sollten in der Entwurfsklasse EKL 2 die Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Straßennetz vorzugsweise als teilplanfreie Knotenpunkte oder als plangleiche Kreuzungen / Einmündungen mit Lichtsignalanlage ausgeführt werden. Dies bedingt gemäß den VwV-StVO eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Knotenpunktbereichen auf 70 km / h und entspricht dem heutigen Zustand.

Grundsätzlich sollten im Zuge der Planung folgende Untersuchungen vorab als Grundlage erstellt werden

- Verkehrsuntersuchung (Verkehrserhebung, Prognose der zu erwartenden Verkehrsströme, Nachweis der Verkehrsqualität für Variante 1 und Variante 2-4)
- Unfallanalyse

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie konnte diese Untersuchungen folglich noch keine Berücksichtigung finden; die Längen der Fahrstreifen / Abbiegespuren / Einbiegespuren wurden vorbehaltlich der Ergebnisse aus dem Nachweis der Verkehrsqualität nach HBS angenommen.

### **Variante 1 (Nullvariante)**

Auf der Bundesstraße B 317 ist eine Linksabbiegespur in das Gewerbegebiet vorhanden. Aussagen zur Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität können noch keine getroffen werden, da hierzu erst eine entsprechende Verkehrsuntersuchung erstellt werden muss. Der Verkehr auf der B 317 ist vorfahrtsberechtigt und mit Verkehrszeichen Nr. 306 (Vorfahrtstraße) signalisiert. Die untergeordneten Zufahrt (L 138) ist mit Verkehrszeichen Nr. 205 (Vorfahrt gewähren) signalisiert. Die Geschwindigkeit auf der B 317 ist im Knotenpunktsbereich auf 70 km/h beschränkt.

Anlagen Radfahrerverkehrs fehlen, Gehwege sind nicht vorhanden.

Der Knotenpunkt bleibt in seiner baulichen Grundform unverändert. Es wird lediglich die Betriebsform geändert und zur Verkehrssteuerung eine Lichtsignalanlage installiert.

Als Sofortmaßnahmen werden nachfolgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Temporäre Einrichtung mobiler Ampelanlage mit Solar-Technologie (eine Verkehrsabhängigkeit mit Anforderungsbetrieb und verkehrsflussabhängiger Grünzeitverlängerung sollte möglich sein)
- Wirkungskontrolle mit Vorher-/ Nachher-Vergleich nach einem Jahr Betrieb
- Entscheidungsfindung ob endgültiger Ausbau mit LSA oder weitere bauliche Maßnahmen realisiert werden sollen bzw. müssen

### **Variante 2 - 4**

Varianten 2 - 4 sind nur erforderlich, wenn der Nachweis der Verkehrsqualität für Variante 1 nicht geführt werden konnte.

Entsprechend der Ergebnisse zum Nachweis der Verkehrsqualität (Betriebsform mit LSA) könnte sich die Notwendigkeit ergeben, dass

- die Länge der Aufstellstrecke  $l_A$  auf der bestehenden Linksabbiegespur nicht ausreicht und verlängert werden muss und / oder
- in der Zufahrt aus dem Gewerbegebiet die Fahrstreifen für den Links- und / oder Rechtseinbieger verlängert werden müssen

Der vorhandene Rechtsabbiegestreifen (Rechtsabbiegetyp RA1 gem. RAL) muss voraussichtlich nicht verändert werden. Dieser Rechtsabbiegetyp kommt auch gemäß aktueller Richtlinie RAL bei Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zur Anwendung.

### **Zusammenfassung**

Vorausgesetzt, dass mit der noch zu erstellenden Verkehrsuntersuchung für Variante 1 (Nullvariante) der Nachweis der Verkehrsqualität geführt werden kann, werden keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Es ändert sich lediglich die Betriebsform, d.h. Verkehrssteuerung mit einer Lichtsignalanlage (Temporäre Einrichtung mobiler Ampelanlage mit Solar-Technologie).

Nur wenn der Nachweis der Verkehrsqualität zu Variante 1 nicht geführt werden kann, werden in Abhängigkeit der Berechnungsergebnisse zur Verkehrsqualität (HBS) Ausbaumaßnahmen gemäß Variante 2 - 4 in den jeweiligen Fahrspuren (Linksabbieger, Rechtseinbieger, Linkseinbieger) erforderlich.

Diese baulichen Maßnahmen sind in dem beigefügten Lageplan exemplarisch dargestellt.