

Straßenbauverwaltung:	Baden-Württemberg
Straße: K 6354, K 6327	Station:
<b>K 6354 / K 6327 OU Rümmingen</b>	
PROJIS-NR.:	

# ENTWURFSPLANUNG

## Ortsumfahrung Rümmingen

- Erläuterungsbericht -  
Variantenvergleich mit und ohne  
Anschluss Lörracher Straße


G:\Dezernat\31\_StraßenbauUnd-betrieb\Ganz\10\_Planungen\K6327\_Teilumgehung\_Rümmingen\Päne\2018\_10  
Entwurf\Entwurf\2018 10\Variantenvergleich AS I Lörracher Straße 2018 10 20.docx

Abschluss LpH 3

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>VERANLASSUNG UND GRUNDLAGEN.....</b>	<b>3</b>
1.1	Veranlassung .....	3
1.2	Grundlagen .....	4
<b>2</b>	<b>BEURTEILUNG DER VARIANTEN.....</b>	<b>4</b>
2.1	Raumstrukturelle Wirkungen .....	4
2.2	Verkehrliche Beurteilung .....	5
2.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung .....	6
2.4	Umweltverträglichkeit .....	6
2.5	Wirtschaftlichkeit .....	7
2.6	Zusammenfassende Bewertung.....	7

Abschluss LpH 3

G:\Dezernat\31\_StrassenbauUnd-betrieb\Ganz\10\_Planungen\K6327\_Teilumgehung\_Rümplingen\Pläne\2018\_10  
Entwurf\entwurf\2018 10\Varianten\entwurf\AS I ärmelcher Straße 2018 10 20.docx

# 1 VERANLASSUNG UND GRUNDLAGEN

## 1.1 Veranlassung

Im Rahmen der Voruntersuchung zur OU Rümmingen wurde im April 2015 eine umfangreiche Ausarbeitung von Varianten mit und ohne Anschluss der Lörracher Straße erarbeitet. Der Anschluss der Lörracher Straße erfolgte als teilplanfreier Halbanchluss für die Relation Lörrach - Rümmingen und Rümmingen - Lörrach.

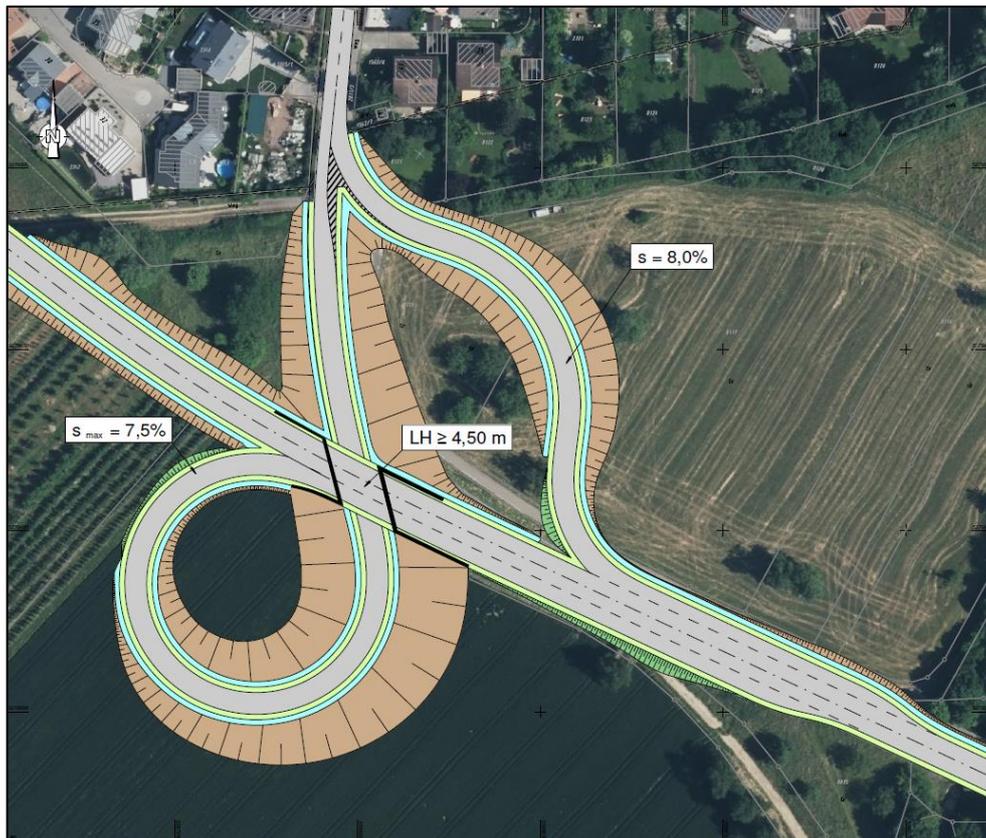


Abbildung 1: Teilplanfreier Anschluss Lörracher Straße für die Relation Lörrach - Rümmingen bzw. Rümmingen - Lörrach

Der Variantenvergleich führte zu dem Ergebnis, dass auf den Anschluss verzichtet werden sollte.

Wertung		
++ deutliche Vorteile, + leichte Vorteile, o ausgeglichen, - leichte Nachteile, -- deutliche Nachteile		
Kriterium	Mit AS	Ohne AS
Raumstrukturelle Wirkungen	o	o
Verkehrliche Beurteilung	+	+
Sicherheitstechnische Beurteilung	--	+
Umweltverträglichkeit	--	++
Kosten	-- 2,4 Mio €	++
Entwurfstechnische Beurteilung	--	++
<b>Gesamtbewertung</b>	<b>--</b>	<b>+</b>

Abbildung 2: Variantenvergleich mit und ohne Anschluss Lörracher Straße

Auf Drängen der Gemeinde Rümplingen und Binzen wurde ergänzend die Möglichkeit eines plangleichen Anschlusses untersucht und in zwei dazugehörigen Varianten gegenübergestellt.

- Variante 1: Plangleicher Anschluss mit innenliegender Linkseinfädelspur.
- Variante 2: Plangleicher Anschluss mit Fahrrelation rechtsab- und -einbiegen

## 1.2 Grundlagen

Wegen der schlechten Erfahrungen mit innenliegenden Linkseinfädelspuren wurde vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg vorgegeben, dass innenliegende Linkseinfädelspuren in Baden-Württemberg nicht weiter zu verfolgen sind. In Verbindung mit der ohnehin zu hohen Längsneigung wird daher diese Variante verworfen und die Variante 2 mit den Einschränkungen der Fahrbeziehungen rechtsabbiegen von Lörzach in Richtung Rümplingen und rechtseinbiegen von Rümplingen in Richtung Kreisverkehr an der L 134, Durchfahrt durch den Kreisverkehr und Fahrtrichtung Lörzach.

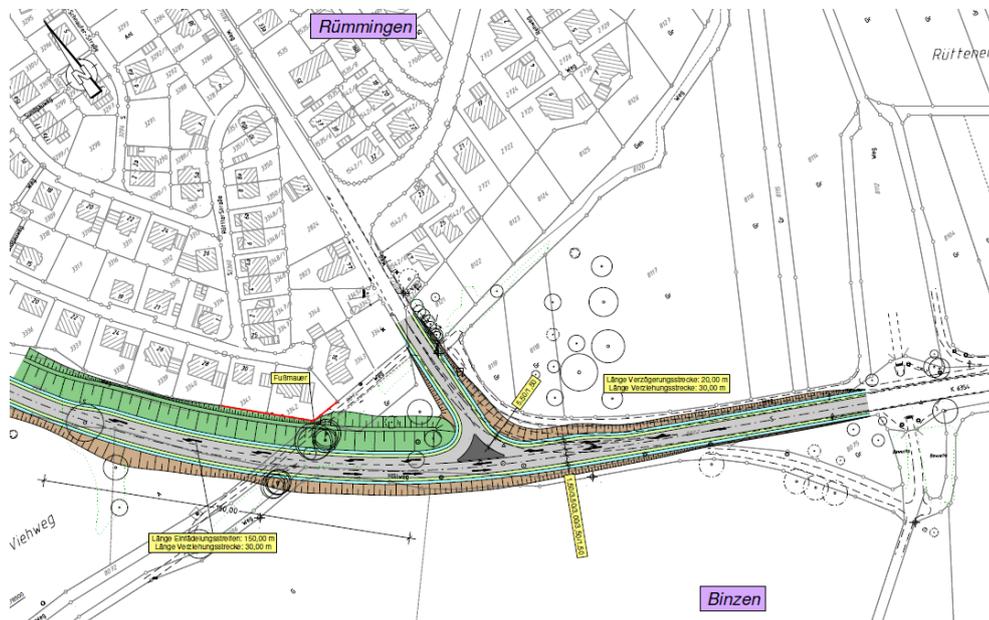


Abbildung 3: Plangleicher Anschluss für die Relationen rechtsabbiegen Richtung Rümplingen und rechtseinbiegen aus Richtung Rümplingen, Stand Jan. 2016

Nachfolgend werden die Varianten mit und ohne Anschluss gegenübergestellt.

## 2 BEURTEILUNG DER VARIANTEN

### 2.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Siedlungsentwicklungen und/oder Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sind vom Anschluss nicht betroffen.

Der Bau des Anschlusses führt zur vermehrten Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen.

Die Variante ohne Anschluss führt zu geringen Erreichbarkeitsdefiziten der südlich gelegenen Wohngebiete in Richtung Lörzach bzw. von Lörzach kommend. Bei der Variante mit Anschluss reduzieren sich die Erreichbarkeitsdefizite auf die Fahrbeziehung in Richtung Lörzach.

## 2.2 Verkehrliche Beurteilung

Beide Planfälle führen gegenüber der Nullvariante zu einer deutlichen Entlastung der Lörracher Straße.

Bei der **Variante ohne Anschluss** wird die Karl-Friedrich-Böhringer-Straße im oberen Bereich um ca. 1.600 bis 2.600 Fahrzeuge/24 h entlastet, dagegen im unteren Bereich und in der Dorfstraße mit 640 bis 1.500 Fahrzeugen/24 h mehr belastet. Auch der Fuhrmannsweg wird mit ca. 1.100 Fahrzeugen/24 h mehr belastet. Gleichfalls deutlich mehr belastet wird die L 134 (Binzener Straße), da der Verkehr Richtung Wittlingen/Kandern von der Lörracher Straße auf die L 134 verlagert wird. Zwischen der Verknüpfung mit der Umgehung und der Schallbacher Straße liegt die Mehrbelastung zwischen 4.000 und 4.400 Fahrzeugen/24 h und zwischen Einmündung Schallbacher Straße und Einmündung Lörracher Straße bei 2.000 Fahrzeugen/24 h.

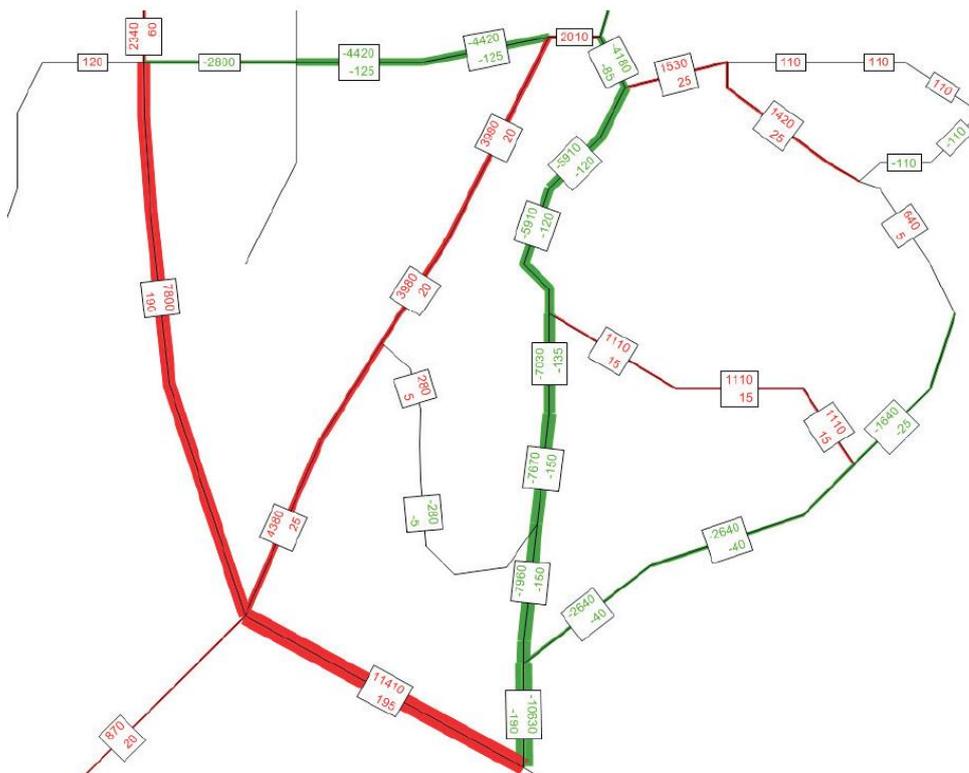


Abbildung 4: Differenzdarstellung der Verkehrsmengen Planfall ohne AS zum Prognose-Nullfall

Die unübersichtliche Einmündung der Lörracher Straße in die Wittlinger Straße/Binzener Straße (L 134) in Ortsmitte wird von der Gesamtmenge entlastet, jedoch trifft der starke Linkseinbiegestrom von der Lörracher Straße auf die L 134 auf die stärkeren Geradeausströme der L 134. Dieser Knoten ist bereits heute überlastet, bei einer verkehrstechnischen Überprüfung wurde Qualitätsstufe F ermittelt. Die Überlastung wird bei der Variante ohne Anschluss Lörracher Straße noch verschlechtert.

Bei der Variante **mit Anschluss Lörracher Straße** in der oben beschriebenen Form wird die Lörracher Straße durchgehend gleich mit ca. 7.500 Fahrzeugen/24 h entlastet, auf der Karl-Friedrich-Böhringer-Straße, der Dorfstraße und dem Fuhrmannsweg bleibt der Verkehr in etwa gleich und die Mehrbelastung auf der L 134 liegt lediglich zwischen 1.400 und 1.800 Fahrzeugen für den Bereich zwischen Verknüpfung und Einmündung Schallbacher Straße. Die Einmündung Lörracher Straße in L 134 weist Leistungsdefizite mehr auf.

In der verkehrlichen Beurteilung hat die Variante mit Anschluss daher deutliche Vorteile.

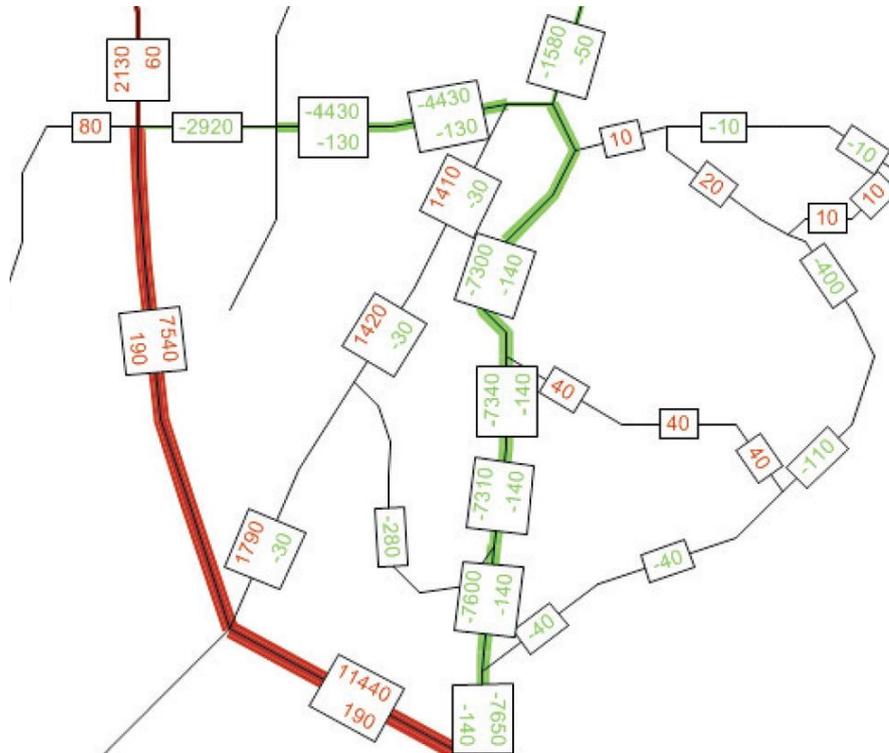


Abbildung 5: Differenzdarstellung der Verkehrsmengen Planfall mit AS zum Prognose-Nullfall

### 2.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Längsneigung der übergeordneten Straße soll nach Regelwerk 4 % nicht überschreiten und keinesfalls höher als 6 % liegen. Im hier behandelten Fall beträgt die Längsneigung der übergeordneten Straße ca. 9,5 % und liegt damit deutlich über dem Regelwerk bzw. empfohlenen Höchstwerten der Richtlinien.

Aus Sicherheitsgründen kann der Anschluss Lörracher Straße auch in der hier vorgelegten Form nicht grundsätzlich empfohlen werden. Es sind jedoch die Sicherheitsdefizite an den beiden Einmündungen im Ortskern dagegen zu stellen. Da hier für die Variante mit Anschluss eine deutliche Entschärfung der vorhandenen Situation eintritt, können die Bedenken zurückgestellt werden.

### 2.4 Umweltverträglichkeit

Die Variante mit Anschluss Lörracher Straße erfordert deutlich mehr Flächeninanspruchnahme. Betroffen ist insbesondere auch der Jagdkorridor der Bechsteinfledermaus entlang des Höllgrabens.

Nach umweltfachlichen Kriterien kann die Variante mit Anschluss nach derzeitigem Kenntnisstand nicht uneingeschränkt empfohlen werden.

## 2.5 Wirtschaftlichkeit

Für den Anschluss fallen zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 0,503 Mio. Euro an.

Unterhaltungs- und Betriebskosten fallen für 2.100 m<sup>2</sup> Fahrbahnfläche an.

Unterschiedlicher Nutzerkosten sind nur für die Straßennutzer aus den südlichen Wohngebieten von Rümplingen nachweisbar. Für alle übrigen Straßennutzer können die Nutzungskosten gleichwertig angesetzt werden, da zwar auf der einen Seite die Fahrstrecke geringfügig länger wird, auf der anderen Seite aber die Ortsdurchfahrt mit Stop and Go entfällt.

Fahrzeitverluste ergeben sich ausschließlich für Nutzer aus den südlichen Wohngebieten von Rümplingen.

Die eingesparten Nutzerkosten stehen in sehr geringem Verhältnis zu den Herstellungskosten.

## 2.6 Zusammenfassende Bewertung

Bereits heute ist die Einmündung der Lörracher Straße in die L134 zur Verkehrsspitzenstunde überlastet. Mit der Variante Anschluss der Lörracher Straße ist jedoch eine Entlastung dieser Einmündung möglich. Damit kann ein bedeutendes Nebenziel der Umgehung erreicht werden. Ohne Anschluss der Lörracher Straße wird keine Entlastung dieses Knotenpunktes erreicht. Daher müssen die Bedenken gegen den Anschluss der Lörracher Straße zurückgestellt und trotz der höheren Kosten der Anschluss mit Lörracher Straße wie hier dargestellt bevorzugt werden.

Die umweltfachlichen Auswirkungen lassen sich derzeit nicht abschließend beurteilen, da die Flugbewegungen der Bechsteinfeldermaus dazu genauer erfasst werden müssen. Grundsätzlich lässt nach derzeitigem Kenntnisstand zwischen den beiden Varianten kein genereller Unterschied bezüglich Schutz der Fledermaus feststellen.

G:\Dezernat\31\_Straßenbau\Und-betrieb\Ganz\10\_Planungen\K6327\_Teilumgehung\_Rümplingen\Pläne\2018\_10\_Abschluss\_LpH\_3  
Entwurf\Entwurf\2018 10\_Variantenunterschied AC I Lörracher Straße 2018 10 20.docx