

# **Positionierung des AGENDA21-AK Siedlungsentwicklung und Mobilität zur Verkehrssituation und –planung in Steinen-Höllstein, insbesondere L138, L135 und Beseitigung des Bahnüberganges Stand 26.05.2021**

## **Inhalt**

Summary / Zusammenfassung.....	3
Vorwort.....	4
Strategische Zielsetzung.....	4
Milestones bzw. Anforderungen über der Zeit.....	6
Detailbeschreibung zu den einzelnen Meilensteinen.....	6
Meilenstein 31.07.20: Eröffnung der L138-West.....	6
Meilenstein Q2-2021: Entwurfsplan L138-Süd in Planfeststellungsverfahren überführen....	8
Meilenstein Q2-2021: Entwurfsplan und Planfeststellungsverfahren L138-Ost (Bauabschnitt 2).....	9
Meilenstein 2023: Eröffnung L138-Ost.....	12
Meilenstein 2025: Eröffnung L138-Süd.....	13
Meilenstein 2026: Eröffnung L135-Ostumfahrung Steinen, große Lösung mit 2 Brücken und Anschluss an Kreisverkehrsplatz B317.....	15
Meilenstein 2028: Inbetriebnahme umgebauter Kreisverkehrsplatz B317-Steinen, Variante 6.....	17
Meilenstein 2030: Verlegung L138-Ost aus Bahnhofstr. analog SPD-Vorschlag.....	18
Meilenstein 2032: Beseitigung BÜ-Steinen gemäß GVP-BW 2010.....	19
Ausgangslage.....	21
Notwendige Maßnahmen und Entscheidungen der Gemeinde Steinen.....	23
Beseitigung Bahnübergang Eisenbahnstr./L138.....	26
Verlegung der Landesstrasse L138 von Hauingen.....	27
Verlegung der Landesstrasse L135 nach Kandern.....	30
Neu-/Umgestaltung des Kreisels B317 – 4-spüriger Ausbau.....	33
B317 entlang Ortsteil Höllstein.....	36
B317-Anschluß Steinen-Ost/Maulburg-West.....	37
Radwegenetz und Radschnellwege.....	38
ÖPNV- Bahn.....	38
ÖPNV-Bus.....	38
Rahmenbedingungen.....	38
Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (GVP).....	38
Bundesverkehrswegeplan (BVWP).....	39
Politische Willensbekundung.....	41
Telefonat mit dem Regierungspräsidium Freiburg.....	43
Fazit.....	43

## Erstellungs-/Änderungshistorie

Datum	Version	Autor	Änderung
05.08.20	V00	K. Schwald	Erstellung Entwurf
15.11.20	V01	K. Schwald	Fortschreibung Entwurf
03.12.20	V01	AK	AGENDA-AK ratifiziert den Entwurf und beschließt ein vorangestelltes „Summary“
05.05.21	V02	K.Schwald	Fortschreibung, Summary eingefügt lt. Vorschlag aus Protokoll v. 03.12.20 und AK-Beschluss am 05.05.21
26.05.21	V03	K. Schwald	Draft- und Vertraulichkeitshinweis entfernt, Inhaltsverzeichnis aktualisiert, Ersetzung „Verkehr“ durch „Duchgangsverkehr“

Anlage Nr.	Typ	Beschreibung
1	Presse-Art.	Steinen erhält ein Südumfahrung, BZ v. 13.09.1984
2	Drucksache	Mitteilung der Landesregierung BW zum GVP v. 29.06.2012
3	Aktualisierung	Aktualisierung der Landesregierung BW, Maßnahmenliste zum GVP 2010, v. 20.11.2013
4	Präsentation	Bauprogramm für Landesstraßen 2015-2019, Straßenbaukonferenz v. 03.11.2014, Hr. Minister Herrmann
5	PrioListe	Listen der 1. u. 2. Stufe pro RegBez zu Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016 für BW, per 20.03.2018 (BVWP)
6	Presse-Artikel	„Ohne Ausbau droht der Kollaps“, OV vom 07.08.2018
7	Presse-Artikel	„Ausbauten an der B317 fest im Blick“, BZ vom 07.08.2018
8	Präsentation	RP-FR „Priorisierung der Bedarfsplanmaßnahmen (BVWP), Umsetzung in Südbaden“, vom 20.04.2018
9	Presse-Artikel	„Wie der Verkehrskollaps verhindert werden soll“, BZ vom 29.07.2020
10	Presse-Artikel	„Über vier Brücken soll es gehen“, BZ vom 13.05.2020
11	Presse-Artikel	„Keine faulen Kompromisse mehr“, OV vom 13.05.2020

# **Positionierung des AGENDA21-AK Siedlungsentwicklung und Mobilität zur Verkehrssituation und –planung in Steinen-Höllstein, insbesondere L138, L135 und Beseitigung des Bahnüberganges Stand 26.05.2021**

## **Summary / Zusammenfassung**

Die prekäre Verkehrssituation in der Eisenbahnstraße und Bahnhofstraße/Bahnschranke von Steinen ist unzumutbar geworden für alle Benutzer der Verkehrsachse Höllstein/Steinen. Es besteht dringender Handlungsbedarf, den Durchgangsverkehr aus Steinen's Ortskern inklusive Ortskernrand (Bahnhofsbereich) zu entfernen und zusätzlich einen besseren Verkehrsfluss zu erzielen. Die Agenda21 vertritt folgendes Verkehrskonzept zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Lösung der Verkehrsprobleme Steinens.

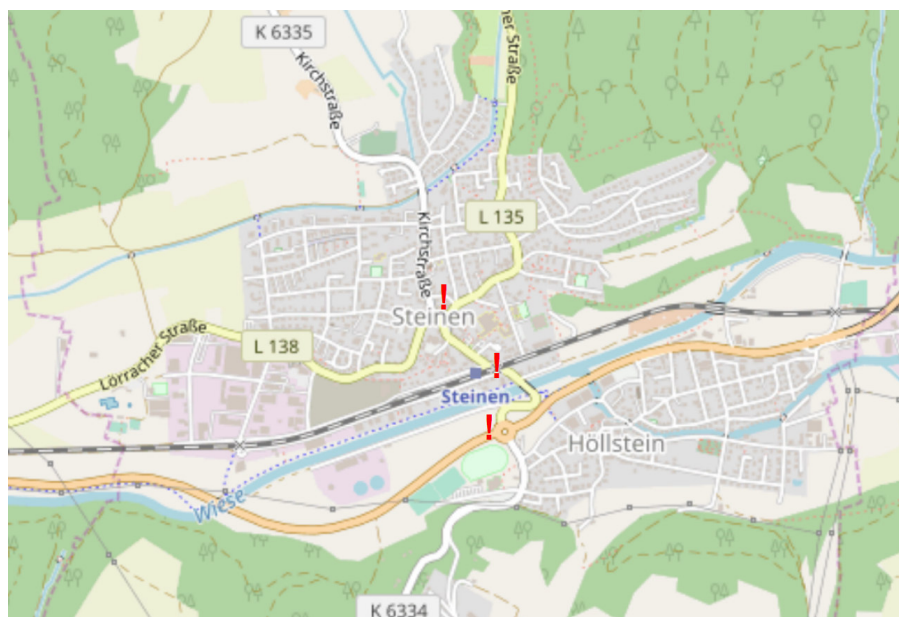
1. Mit der Verlegung der L 138 an die Bahngleise wird als **kurzfristige Notlösung** (kritischer Bereich Bahnhof mit hohem Fußgängeraufkommen in Randlage Ortskern) die Umwidmung der Bahnhofstraße zur L 138 hingenommen.
2. Der entstehende neue Verkehrsknoten bleibt überlastet und muss zeitnah beseitigt werden (Zeitraum 5 bis höchstens 8 Jahre). Hierzu muss die L 135 (östliche Kanderner Straße) mit Unterführung Bahnlinie und mit neuer Brücke über die Wiese direkt an die B 317 angebunden werden.
3. Als weitere **zeitlich begrenzte Zwischenlösung** wird die L 138 über die Rotzlerstraße mit Kreisel an die L 135 angeschlossen und die Bahnschranke für den motorisierten Verkehr gesperrt.
4. Der Kreisel B 317 muss mit einer Unterführung und Neugestaltung der Verkehrsachse Hüsingens/Höllstein/Steinen in einem Zeitraum von höchstens 10 Jahren beseitigt werden.
5. Die L 138 muss aus dem Bahnhofsbereich verlegt und im westlichen Bereich von Steinen (Höhe H2O oder noch westlicher) in einem Zeitraum von höchstens 15 Jahren an die B 317 angeschlossen werden.

## Vorwort

Das vorliegende Dokument fasst die zwingenden Eckpunkte zusammen, die bei gegebener Verkehrssituation im Ort Steinen-Höllstein für eine zukunftssträchtige, gesamtheitliche Verkehrsplanung und Verkehrsrealisierung berücksichtigt werden müssen. Es geht um Änderungen/Verbesserungen des Durchgangsverkehrs an den maßgeblichen, neuralgischen und altbekannten Problempunkten im **Zentralort Steinen-Höllstein**, Verknüpfung von lokalem mit regionalem und überregionalem Verkehr, Entlastung vom und Verteilung von Durchgangsverkehr im Zentralort. Dieses Dokument ist kein Ersatz für einen Verkehrs-Masterplan; dieser ist der Gemeinde vorbehalten, der seit Jahren von dieser zugesagt um vom Gemeinderat beschlos-sen ist.

Das Dokument zeigt die Haltung des AGENDA21-AK zu den maßgeblichen Verkehrsproblemen der Gemeinde Steinen und listet die sich daraus ergebenden Forderungen auf. Die Betrachtung konzentriert sich dabei auf den Kernort Steinen und den Ortsteil Höllstein. Die nachfolgende Darstellung zeigt das aktuelle Straßennetz mit den maßgeblichen, neuralgischen Punkten:

- **Bahnübergang Eisenbahnstr./L138,**
- **Kreuzungsbereich K6335/L135/L138 „Scharfes Eck“ und**
- **Kreisel B317“ mit Anschluss L138, Eichmattweg, K6334**



Quelle Lageplan: [onlinestreet.de](https://onlinestreet.de)

## Strategische Zielsetzung

Der AGENDA21-AK ist der festen Überzeugung, dass es die **strategische Position** der Gemeinde Steinen sein muss,



- den aktuellen, schienen-kreuzenden **Bahnübergang** zu **beseitigen** und durch eine entsprechende „Über- bzw. Unterführung“ zu ersetzen
- den **innerörtlichen Durchgangsverkehr** am „Scharfen Ecke“ (Kreuzungsbereich K6335/L135/ L138) **aus dem Kernort heraus** zu nehmen
- den **Kreisverkehrsplatz B317-Steinen** so zu **ertüchtigen**, dass er leistungsfähig und die tägliche, chaotische Staubildung sowie Unfallgefahr vermieden wird.

Dabei reicht es absolut nicht aus, den innerörtlichen Verkehr nur vom „Scharfen Eck“ an eine andere neuralgische Kreuzung (Bahnhofstr./Eisenbahnstr./Rotzlerstr./BÜ) zu verschieben. Die Verkehrsproblematik in Steinen muss gesamtheitlich und nachhaltig betrachtet werden – d.h. Bundes- und Landesstraßen als auch Bahn, Rad- und Fußverkehr -, weil es Interdependenzen gibt, die zwingend zu berücksichtigen sind; außerdem sollen Maßnahmen und Lösungen so aufeinander abgestimmt sein bzw. realisiert werden, dass sie die Anforderungen für mindestens 50 Jahre in die Zukunft erfüllen. Werden nur Einzelmaßnahmen in die Überlegungen einbezogen, dann bleibt die Lösung der Verkehrsproblematik Steinen ein Stückwerk.

Die Aufgabestellung ist sehr schön in einem Presseartikel der Bad. Zeitung vom 29.07.2020 dokumentiert. Er kann hier auf der Internetseite des AGENDA-AK abgerufen werden (<https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>).

Was gebraucht wird, ist ein **langfristig** angelegter, **gesamtheitlicher Lösungsansatz**, der mindestens für 3 oder mehr Generation tragfähig ist.

## Milestones bzw. Anforderungen über der Zeit

Angesichts der aktuell gegebenen Realitäten muss ein Lösungsweg zwingend über der Zeitachse gesehen werden, u.z. unterteilt in **kurzfristige, mittelfristige und langfristige** Maßnahmen und Aktivitäten. Deshalb schlägt der AK den nachfolgend dargestellten **Zeitplan** vor und fordert seine zügige Umsetzung (Anmerkung: Wegen des Zeitfortschritts und der eingetretenen Verzögerungen seit Ende 2020 wurden einzelne Meilensteine entsprechend angepasst):

**31.07.20** Eröffnung der L138-West

**Q4-2020 Q2-2021** Entwurfsplan L138-Süd (Bauabschnitt 3) in Planfeststellungsverfahren überführen

**Q4 Q2-2021** Entwurfsplan und Planfeststellungsverfahren L138-Ost (Bauabschnitt 2)

**2021/2022 2023** Realisierung L-138-Ost (Bauabschnitt 2)

**2022 2023** Eröffnung L138-Ost

**2025** Eröffnung L138-Süd

**2026** Eröffnung L135-Ostumfahrung Steinen, große Lösung mit 2 Brücken und Anschluss an Kreisverkehrsplatz B317

**2028** Inbetriebnahme umgebauter Kreisverkehrsplatz B317-Steinen, Variante 6

**2030** Verlegung L138-Ost aus Bahnhofstr. über Bahn und Wiese mit Anschluss an Kreisverkehrsplatz B317 analog SPD-Vorschlag (vgl. Anlage 10 + 11)

**2032** Beseitigung BÜ-Steinen gemäß GVP-BW 2010, Voraussetzung ist die Verlegung von L135 und L138

**2035** Betrieb von 2-spuriger S-Bahn (Garten- und Wiesentalbahn, S5/S6)

## Detailbeschreibung zu den einzelnen Meilensteinen

Die nachfolgend genannten Detailbeschreibungen sind das Ergebnis intensiver Diskussionen und Abwägungen; sie sind insbesondere Ergebnis der Arbeitssitzung des AGENDA-AK am 04.08.2020 (vgl. Protokoll dort).

### Meilenstein **31.07.20**: Eröffnung der L138-West

Die Verlegung der L138-West war Voraussetzung dafür, dass für das neue Zentralklinikum des Landkreises Lörrach ein genügend großes Areal zur Verfügung steht. Die Verlegung ist inzwischen erfolgt.



Foto: Felix Siebold, Landratsamt Lörrach - Fachbereich Vermessung & Geoinformation



**Lörrach**

Am 31.07.2020 ist die L138-West von Verkehrsminister Winfried Hermann und VertreterInnen des Regierungspräsidiums, des Landkreises und der Stadt Lörrach eingeweiht und für den Verkehr freigegeben worden.



Quelle Foto: OV, Guido Neidinger

Bei dieser Gelegenheit hatte der Verkehrsminister laut Presseberichten einige interessante und wichtige Empfehlungen ausgesprochen (er rät von Provisorium für S-Bahn Haltestelle ab, Anbindung des ZK an Radwegenetz, direkte Anbindung des ZK an B317 und A98 via L138-Süd).

Die relevanten Presseberichte aus Juli und August können über die Internetseite des AGENDA-AK aufgerufen werden (<https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>)

Aus dem Luftbild des ZK-Kreisels wird deutlich, dass a) die bisherige L138-alt über ein „Provisorium“ an die neue L138-West angebunden ist und b) zwei Abgänge existieren, die

aktuell ins Niemandsland führen. Es handelt sich um die Anschlüsse für die neue L138-Süd (Verbindung östlich von ZK unter Bahnlinie hindurch zur B317 und Ortsteil Brombach, Bauabschnitt 3) und für die neue L138-Ost (Verbindung nach Steinen mit Verlegung der L138 an die Bahnlinie).



Beim neuen Kreisverkehr an der L138 fehlt noch was. Foto: Landratsamt Lörrach, FB Vermessung & Geoionformation

Daraus ergeben sich die nächsten zwingenden Aktivitäten über der Zeitachse, deren Realisierung vehement schnellstmöglich gefordert wird.

## **Meilenstein ~~Q4-2020~~ Q2-2021: Entwurfsplan L138-Süd in Planfeststellungsverfahren überführen**

Die Verkehrsgutachten zum Neubau des Zentralklinikums belegen eindeutig, dass nur der neu zu bauende Direktanschluss vom ZK-Kreisel unter/über die Bahnlinie zur B317 eine adäquate, leistungsfähige Verbindung und Erreichbarkeit für die gesamte Bevölkerung des Landkreises garantiert. Die Anbindung des neuen ZK über die bestehende „Querspange Entenbad“ ist und bleibt – auch mit entsprechenden, geplanten Ertüchtigungen – ein Provisorium.

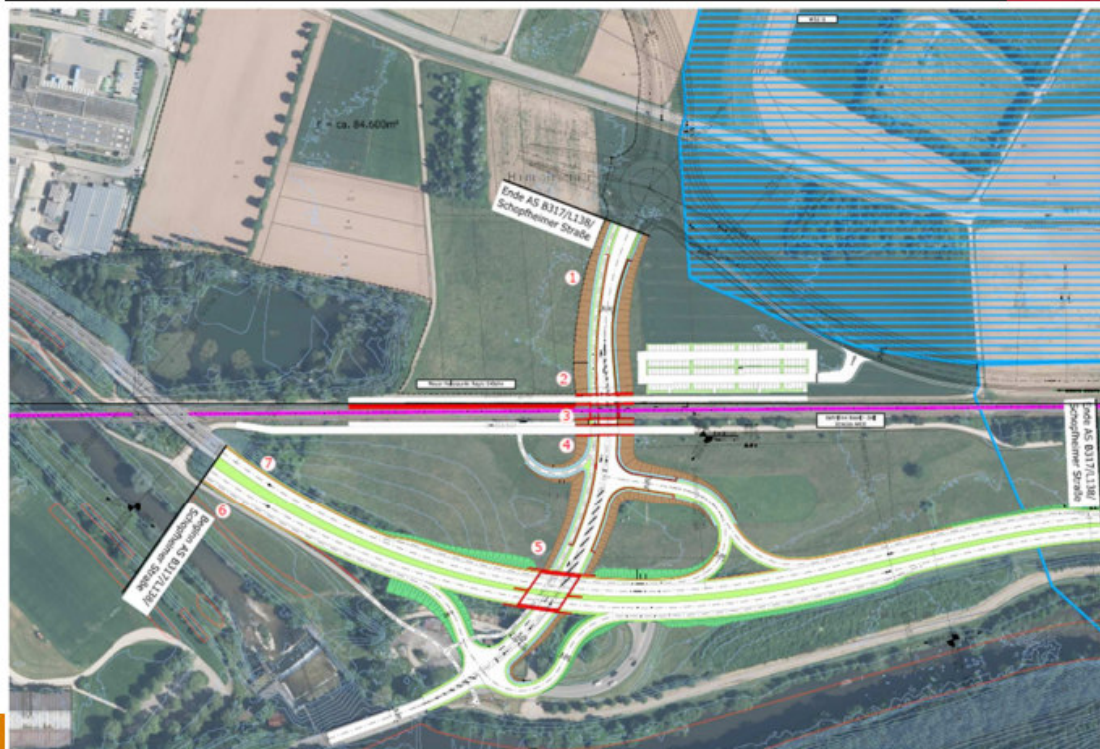
Deshalb ist die Realisierung der L138-Süd bis zur Inbetriebnahme des ZK zwingend nötig und wird u.a. vehement von den Stadtteilen Hauingen und Brombach als auch von der Gemeinde Steinen gefordert, weil sie ansonsten hauptsächlich die Leidtragenden bzgl. Verkehrszunahme vom ZK sind (siehe Verkehrsgutachten).



Aus einem „Sachstandsbericht Umlegung der L138“ der Stadt Lörrach vom Juli 2020 geht hervor, dass es einen (Vor-)Entwurf für die L138-Süd gibt.

### Vollanschluss L 138 an B 317 – 3. Bauabschnitt

Der



Sachstandsbericht ist hier zu finden:

[https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen\\_Leben/Verkehr/Sachstandsbericht\\_Juli\\_2020\\_\\_002\\_.pdf](https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen_Leben/Verkehr/Sachstandsbericht_Juli_2020__002_.pdf)

Die Aufgabe und Forderung besteht nun darin, die Entwurfsplanung abzuschließen, eine Vorzugsvariante festzulegen und im 4. Quartal 2020 das Planfeststellungsverfahren beim/durch das Regierungspräsidium Freiburg einzuleiten. Nur so kann gewährleistet werden, dass diese wichtige Maßnahme „Vollanschluß L138 an B317 (Bauabschnitt 3) bedarfs- und zeitgerecht zur Inbetriebnahme des ZK fertig gestellt ist.

### Meilenstein Q1-2021 Q2-2021: Entwurfsplan und Planfeststellungsverfahren L138-Ost (Bauabschnitt 2)

Aus den Verkehrsgutachten für das neue Zentralklinikum lässt sich entnehmen, wie die L138-Ost von Hauingen nach Steinen an den ZK-Kreisel angeschlossen werden soll. Die Planung verfolgt dabei das Ziel, a) die L138-alt aus dem Wasserschutzgebiet „Wilde Brunnen“ an die Bahnlinie zu verlegen und b) durch die erhöhte Dammlage den Hochwasserschutz für das Klinikareal zu sichern.

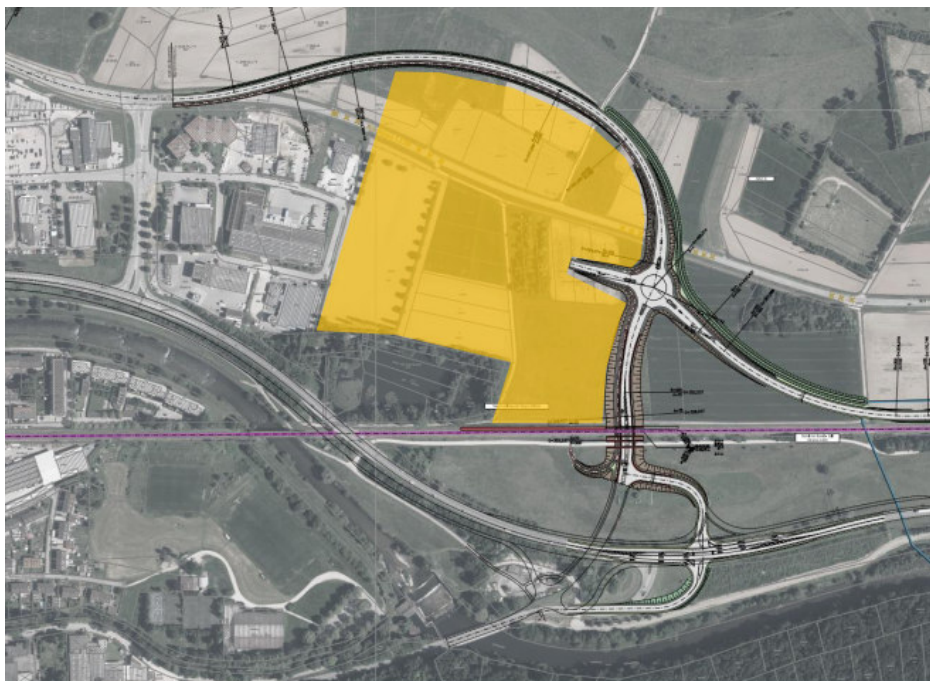
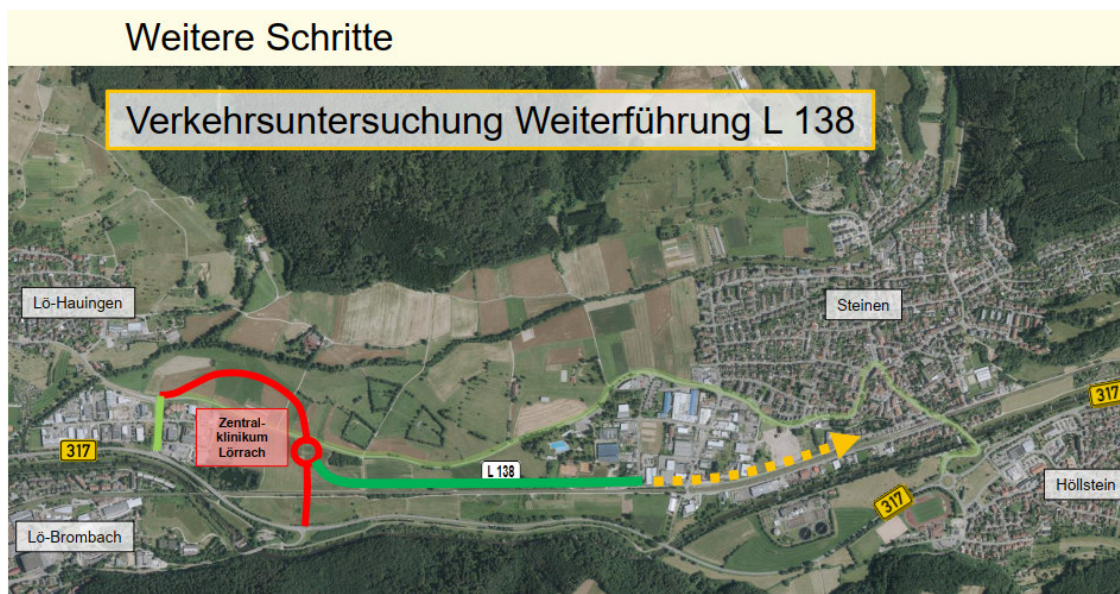


Abbildung 1: Lageplan (Rapp-Regioplan 12.2016) mit „Campus Zentralklinikum Lörrach“

Quelle: Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Zentralklinikums Lörrach und zum Ausbau der B317, vom 25.03.2019

Vorgesehen ist, dass die Verlegung als Bauabschnitt 2, nach der Verlegung der L138-West erfolgen soll. Die Maßnahme ist explizit im Generalverkehrsplan von Bad.-Württemberg (GVP-BW 2010, Prioritätsliste von 12/2013) gelistet und zur Durchführung an das VM bzw. das RP-Frbg. beauftragt.

Anlässlich einer Informationsveranstaltung am 10.07.2019 in der Wiesentalhalle der Gemeinde Steinen (WTH), informierte das RP-Frbg. die Bevölkerung u.a. über den Projektsachstand bzgl. „L138 Verlegung zwischen Hauingen und Steinen“ (vgl. dort) und den damals aktuellen Bearbeitungsstand. Als nächster Schritt war eine Verkehrsuntersuchung bzgl. der Weiterführung der L138 auf Gemarkung Steinen angekündigt, die aber bis heute – leider – nicht erfolgt ist.





Die Trassenführung für die L138-Ost sieht also a) die Verlegung an die Bahnlinie und b) den Anschluss an die Bahnhofstrasse auf Gemarkung Steinen vor. Diese Planung entspricht dem derzeit gültigen Flächennutzungsplan von Steinen. Die Gemeinde Steinen hat mit Beschluss des GR mit dem sogenannten „Positionspapier“ (Verkehrsberatung, Bericht zur L138 West (2. Bauabschnitt), RAPP Regioplan GmbhH, v. 16.01.2020) diese Planung sanktioniert und als eigene Willensbekundung an das RP-Frbg. weiter geleitet. Damit sind für die **kurzfristige** Zukunft unverrückbare Fakten geschaffen. Ein Lokalpolitiker aus Steinen hat es treffend so formuliert: „Wir haben nur die Wahl zwischen Pest und Cholera“.

Aus den Verkehrsgutachten zum neuen Zentralklinikum ist zu entnehmen, dass spätestens mit Inbetriebnahme des ZK sowohl auf der L138-Ost (Messpunkt 5a/5b) als auch über die B317 (Messpunkt 7) enorme Verkehrszunahmen abzusehen sind (vgl. nachfolgende Abbildung). Mit der Verlegung der L138-Ost an die Bahnlinie wird erreicht, dass die Lörracher- und Eisenbahnstraße entlastet werden. Vorteil ist, dass in der Bahnhofstr. nur auf einer Straßenseite (Wohn-)Bebauung besteht. Großer Nachteil ist, dass der – erhöhte – motorisierte Verkehr an einem neuen Wohngebiet mit Schule und KiGa, am Seniorenheim und vor allen Dingen am Bahnhof vorbei geführt wird. Ansonsten wird der ‚Kulminationspunkt‘ lediglich vom „Scharfen Eck“ an den bestehenden Bahnübergang verlagert.

Der AGENDA-AK positioniert sich in diesem Teilaspekt so, dass er die faktischen Planungen als schlechte Lösung für Steinen bewertet. Auf Grund der Tatsache, dass es **kurzfristig** aber keine Alternativen gibt, befürwortet er die Verlegung der L138-Ost an die Bahnlinie mit Anschluss an die Bahnhofstr. Und deshalb wird dringend die Entwurfsplanung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens L138-Ost für das 1. Qtl. 2021 gefordert.

Seit ca. 1 ½ Jahren ist die Verkehrsuntersuchung für die Verkehrsströme in Steinen zugesagt; passiert ist – auch vor Corona – nichts. Die Ankündigung aus einem Protokoll mit dem RP-Freiburg vom 06.02.20, dass noch im Jahr 2020 die Planfeststellung beantragt werden soll, ist obsolet und deshalb dringend für Q1 2021 nötig.



## Meilenstein 2022 2023: Eröffnung L138-Ost

Wie schon erwähnt, geht aus einem Protokoll zur Besprechung mit dem RP-Frbg. am 06.02.2020 hervor, dass die Planfeststellung für die Verlegung der L138-Ost noch in 2020 beantragt werden. Diese Information erfolgte im Rahmen des „Runden Tisches“ am 04.03.2020 in der WTH-Steinen.

Die dort gezeigte gesamte Präsentation kann hier nachgelesen werden:

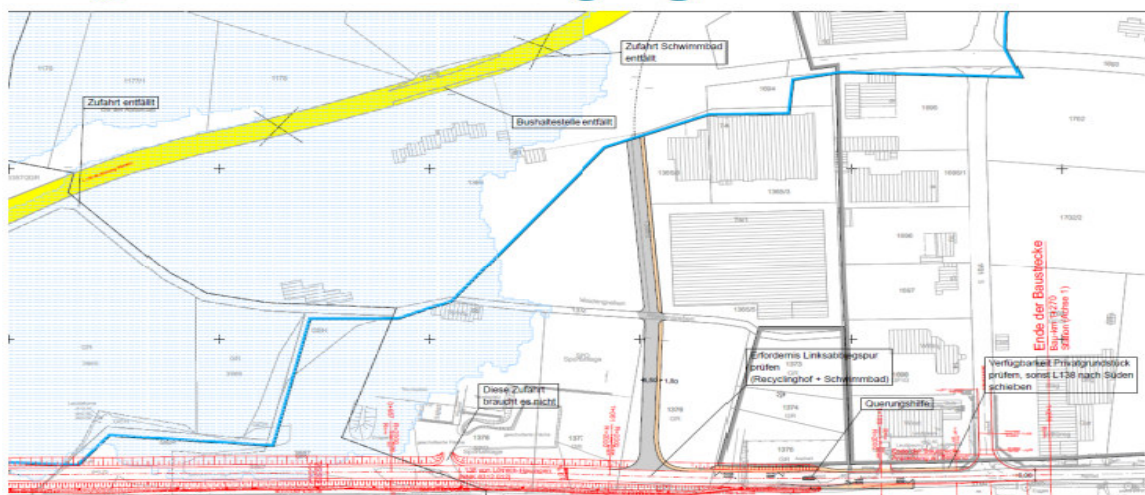
[https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen\\_Leben/Verkehr/Pr%C3%A4sentation\\_Runder\\_Tisch\\_vom\\_04.03.2020.pdf](https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen_Leben/Verkehr/Pr%C3%A4sentation_Runder_Tisch_vom_04.03.2020.pdf)

### RP Freiburg Auszug aus Protokoll 06.02.2020

„Das Projekt der Verlegung der L 138 zwischen Hauingen und Steinen (L 138 Ost) befindet sich aktuell im Stadium der Entwurfsplanung. Nach derzeitigem Projektplan soll noch im Jahr 2020 die Planfeststellung beantragt werden. Ziel der Maßnahme ist die Verlegung der L 138 aus der Wasserschutzzone heraus.“

D.h., gemessen an der Arbeitsgeschwindigkeit zur L138-West, spricht nichts dagegen, dass die Realisierung der Verlegung L138-Ost in 2021 und die Eröffnung dieser in 2022 erfolgen könnte. Die Entwurfsplanung ist offensichtlich schon weit fortgeschritten.

## L 138 – neuer Ortseingang Steinen West



Es ist völlig unverständlich, warum es an der Stelle nicht weitergeht, zumal es für die Verlegung der L138-Ost kurzfristig keine Alternative gibt: „Pest oder Cholera“!



Fakt ist, dass die Verkehrsgutachten zum Zentralklinikum schon heute belegen, dass es spätestens mit Eröffnung des ZK an den Messpunkten 5b und 7 in Steinen zu Steigerungen des Verkehrsaufkommens in Tagesdurchschnitt von über 34 % und als Tagesspitzenbelastungen (ASP) von über 52 % kommen wird – also im Chaos enden muss. Die Effekte werden sich am Bahnübergang Steinen noch verstärken, wenn nicht endlich die **Schrankenschließzeiten** reduziert werden und wenn der 15-Minuten-Takt auf der S-Bahnlinie eingeführt wird.

Der AGENDA-AK positioniert sich in diesem Punkt so, dass er die Eröffnung der L138-Ost mit westlicher Anbindung an die Bahnhofstr. als **kurzfristige** Maßnahme befürwortet und die Realisierung bis 2023 fordert. Für die Gemeinde Steinen ist dies allerdings mittel- bis langfristig eine schlechte Lösung und kann nur als Provisorium angesehen werden, weil die Weiterführung und Verteilung des motorisierten Verkehrs von Westen (ZK-Kreisel) und Süden (Kreisverkehrsplatz B317, Wiesenbrücke) in keiner Weise geklärt sind (vgl. Abschnitt „Meilenstein 2030“).

Wie schon gesagt, der ‚Kulminationspunkt‘ wird lediglich vom „Scharfen Eck“ an den bestehenden Bahnübergang verlagert.

## Meilenstein 2025: Eröffnung L138-Süd

Die Verkehrsuntersuchungen zum ZK (25.03.2019 und 20.12.2019) und insbesondere der Leistungsfähigkeitsnachweis L138 Eisenbahnstr./Bahnhofstr. in Steinen (Rapp Trans, 17.10.2019) zeigen eindeutig, dass sich mit der Inbetriebnahme des ZK und erfolgter Verlegung der L138-Ost mit Anschluss an die Bahnhofstr. in Steinen der Verkehr dramatisch entwickeln wird.



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

Quelle: Bericht zur L138 West (2. Bauabschnitt) v. 16.01.2020, Positionspapier

Festzuhalten sind:

- „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.“
- Besorgniserregend sind die in der Leistungsfähigkeitsuntersuchung genannten adaptierten Zahlen für den Ortskern (siehe LU, Seite 8).
- 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.

Zusammenfassend gilt:

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.

Im Planfall 1 (vgl. Verkehrsgutachten zum ZK vom 25.03.2019) zeigt sich eine direkte Auswirkung auf den Verkehrsfluss in Steinen: **Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße ist nicht mehr leistungsfähig!**

Der gesamte „Bericht zur L138 West (2. Bauabschnitt)“ v. 16.01.2020, Positionspapier, kann auf der Internetseite der Gemeinde Steinen eingesehen werden:

[https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen\\_Leben/Verkehr/Situationsbericht\\_zur\\_L138\\_2.\\_Bauabschnitt\\_.pdf](https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen_Leben/Verkehr/Situationsbericht_zur_L138_2._Bauabschnitt_.pdf)

Der o.g. Zustand lässt sich – teilweise – nur dadurch verhindern, wenn die **L138-Süd** – also die Querspange vom ZK-Kreisel zur B317, Vollanschluß – nicht erst langfristig gemäß Planfall 2 (vgl. Verkehrsgutachten zum ZK, 25.03.2019) realisiert wird sondern - wie oben im Abschnitt „Meilenstein Q4-2020: Entwurfsplan L138-Süd in Planfeststellungsverfahren überführen“ beschrieben – im Zeitraum 2021-2025 gebaut und vor Inbetriebnahme des ZK eröffnet wird.


Allen Beteiligten dürfte klar sein, dass der Vollanschluss des ZK via L138-Süd ein absolutes Muss ist, um die bestmögliche Erreichbarkeit für alle Einwohner im Landkreis zu sichern. Laut Verkehrsminister Herrmann anlässlich der Freigabe des Teilstücks L138-West „wäre es mehr als peinlich, wenn es zur Eröffnung des Klinikums keinen S-Bahn-Halt geben würde“. Die gleiche Aussage gilt aber auch für den Vollanschluss L138-Süd an die B317 (vgl. Presseberichterstattung ab August 2020 auf der Internetseite des AGENDA-AK: <https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>).

Der AGENDA-AK reiht sich nahtlos in die Schar derer ein, welche die Realisierung und Freigabe der L138-Süd – wie oben beschrieben - bis zur Inbetriebnahme des neuen ZK fordern. Wie gezeigt, liegen entsprechende (Vor-)Entwürfe seit ca. 1 ½ Jahren auf dem Tisch und es wäre beim RP-Frbg. an der Zeit endlich den Planfeststellungsprozess und die Realisierung zu starten.

Die Positionierung des AGENDA-AK ist in diesem Punkt eindeutig: 2025 muss der Vollanschluss vollzogen sein.


## Meilenstein 2026: Eröffnung L135-Ostumfahrung Steinen, große Lösung mit 2 Brücken und Anschluss an Kreisverkehrsplatz B317

Im Rahmen der Info-Veranstaltung am 10.07.2019 in der WTH-Steinen wurde bestätigt, dass beim RP-Freiburg ein Projektauftrag des Landes BW vorliegt.

 **Beseitigung Bahnübergang Steinen Bahnhof im Zuge der L 138 mit OU Steinen-Ost L 135**

Projektauftrag

Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010



Landtag von Baden-Württemberg Drucksache 15/1999  
15. Wahlperiode 29. 06. 2012

Mitteilung der Landesregierung

Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;  
hier: Denkschrift 2009 des Rechnungshofs zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württemberg  
– Beitrag Nr. 7: Umsetzung und Finanzierung des Generalverkehrsplans

Landtag von Baden-Württemberg

**4. Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen**

L-Str.-Nr	Maßnahmenbezeichnung
90	Beseitigung BU in Kork
95	Beseitigung BU Legelshurst
99	Bahnübergangsbeseitigung Gengenbach
<b>135</b>	<b>OU Steinen mit BU-Bes. im Zuge der L 138</b>
159	BU-Beseitigung bei Tiengen
251	Beseitig. des Bahnübergangs bei Warthausen (Anteil)
257	L 257/L 273 Beseitigung Bahnübergänge in Munderkingen (Anteil)
265	BU-Beseitigung Kießlegg ***
355	Beseitigung des Bahnübergangs zwischen Horb und Talheim
559	BU-Beseitigung Weingarten mit Anbindung an die B 3 **
566	Ausbau der L 566 mit Bahnübergangsbeseitigung Morsch

Baden-Württemberg  
MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND ENERGIE

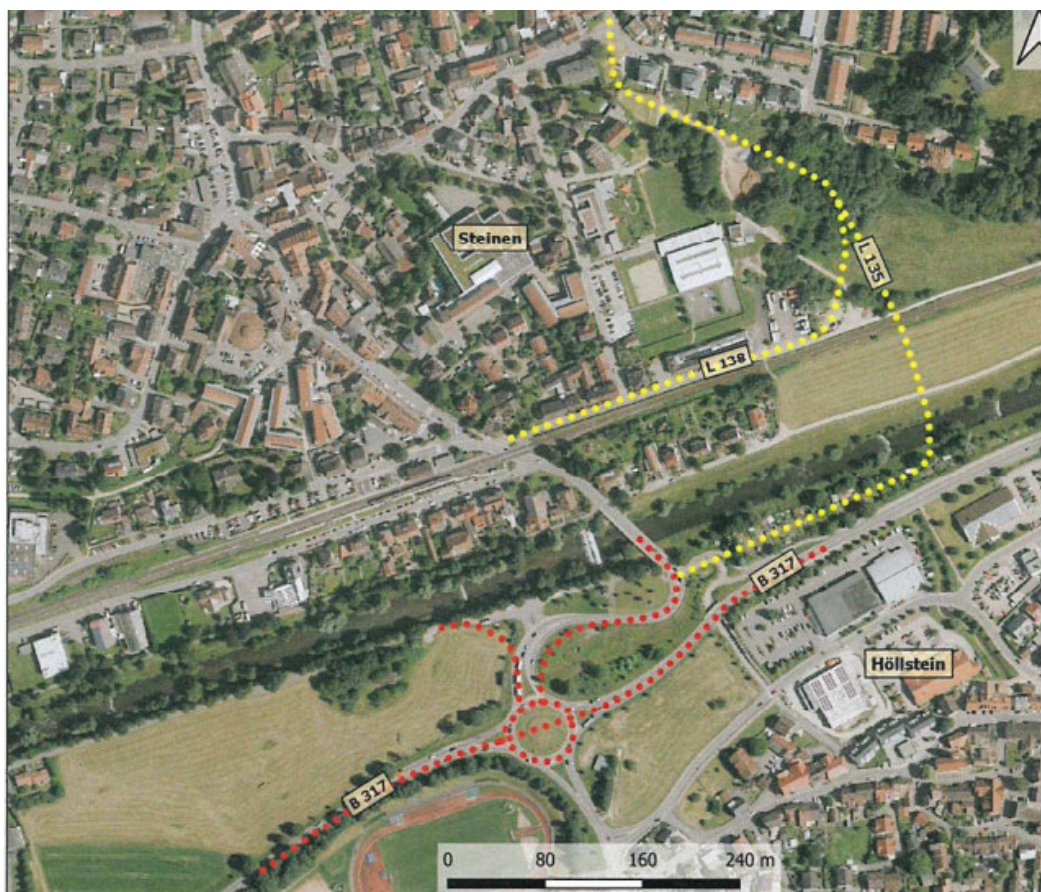
Baden-Württemberg  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG



Der Generalverkehrsplan 2010 von Bad.-Württemberg und die zugehörige, beschlossene Maßnahmenplanung vom Dez. 2013 verpflichten das Verkehrsministerium und das RP-Frbg. als ausführende Institution seit nunmehr 7 Jahren, die „**Eisenbahnkreuzungsmaßnahme** Beseitigung Bahnübergang Bahnhof Steinen mit Ortsumfahrung L135 Steinen-Ost im Zuge der L138“ zur Durchführung. Die ursprünglich in den 90er-Jahren angedachte Ostumfahrung lässt sich heute so nicht mehr realisieren. Fakt ist allerdings, dass ohne eine realisierte Ortsumfahrung L135 Steinen-Ost der derzeitige Bahnübergang am Bahnhof nicht beseitigt werden kann; die Ost-Umfahrung ist zwingende Voraussetzung.

An dieser Stelle wird erneut deutlich, dass die Verkehrsproblematik Steinen gesamtheitlich betrachtet und gelöst werden müssen, ansonsten bleiben die Maßnahmen „Flickschusterei“ (vgl. etwa Presseberichterstattung vom 31.07.2020 auf der Internetseite des AGENDA-AK: <https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>)

In der Gemeinderatssitzung Steinen vom 20.10.2020, TOP Scopingverfahren zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, hat nun das RP-Freiburg erstmalig für die Öffentlichkeit zugänglich formal und schriftlich bestätigt, dass der o.g. Arbeitsauftrag vorliegt. Die Unterlagen können hier eingesehen werden: [https://steinen.more-rubin1.de/beschluesse\\_details.php](https://steinen.more-rubin1.de/beschluesse_details.php)



**Abb. 1:** Darstellung der geplanten Bauvorhaben (1: rot) und (2: gelb). Darstellung der Trassen ausschließlich funktional und nicht lagegenau.

In der schriftlichen Begründung, Seite 4, heißt es:

Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung für Straßenwesen und Verkehr, plant im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland (1) sowie des Landes Baden-Württemberg (2) auf

Gemarkung der Gemeinde Steinen (Landkreis Lörrach) zwei Straßenbauvorhaben:

- (1) den Umbau des Kreisverkehrs an der B 317, Anschlussstelle Steinen, zwischen Steinen, Höllstein und Hüsing (KVP B 317 / L 138 / K 6334) sowie
- (2) den schienenfreien Anschluss der L 135 / L 138 östlich des Ortskernes von Steinen über eine neue Trasse sowie über den neu geplanten Kreisverkehr (1) an die B 317 (L 135 / L 138 EkrM BÜ-Bes. mit OU Steinen-Ost). Die **L 135 soll östlich der Schulporthalle mit der zukünftigen L 138 verbunden** werden. In diesem Zuge ist die Querung der Gewässer „Wiese“ und „Gewerbekanal“ erforderlich. (s. Abb. 1).

Aus der Abbildung und der Beschreibung werden mehrere Dinge offensichtlich. Erstens geht das RP-Freiburg davon aus, dass die Weiterführung der L138-Ost nicht nur durch die Bahnhofstr. sondern auch durch die Rotzlerstr. erfolgen soll; dieses Denkmuster ist durch den derzeit gültigen Flächennutzungsplan und die Beschlusslage der Gemeinde (Positionspapier vom 16.01.2020) sanktioniert.

Zweitens sieht die neue Planung eine östliche Querung (Über-/Unterquerung) von Bahnlinie und Wiese vor. Eine Detailplanung – insbesondere auch für den Langsamverkehr (Fußgänger, Radfahrer, etc.) zwischen den Teilorten Steinen und Höllstein ist nicht angeführt. Ebenso wenig erschließt sich dem Betrachter die zwingende Notwendigkeit der Weiterführung des Verkehrs **vor** der Beseitigung des Bahnüberganges.

Die Positionierung des AGENDA-AK ist klar: Voraussetzung für die Beseitigung des Bahnüberganges, Bahnhof Steinen, ist die Verlegung und östliche Ortsumfahrung der L135; insofern wird die Grundsatzplanung des RP-Frbg. begrüßt. Die Aussage, dass die „Bahnübergangsbeseitigung Steinen Bahnhof erst deutlich zeitversetzt zum Abschluß des Projektes L138-Ost umgesetzt werden könne“ (vgl. Präsentation Runder Tisch vom 04.03.2020: <https://www.steinen.de/leben-wohnen/verkehr/verkehrsentwicklung-in-steinen>) kann nur insofern akzeptiert werden, dass die Verlegung der L135 Voraussetzung für die Beseitigung ist und deshalb **vorher** erfolgen muss.

Nach ca. 40 Jahren Warten und Versprechen durch das RP-Frbg. (vgl. Anlage 1) ist es an der Zeit endlich vom Reden zum Handeln zu kommen und die L135 Ortsumfahrung bis 2026 zu bauen.

## **Meilenstein 2028: Inbetriebnahme umgebauter Kreisverkehrsplatz B317-Steinen, Variante 6**

Die im vorhergehenden Meilenstein gezeigte Abbildung und Beschreibung zum Arbeitsauftrag (1) der RP-Frbg. enthält keine konkrete Detailplanung im Sinne einer Vorzugsvariante für den Umbau des Kreisverkehrs B317-Steinen. Die Auswahl der Vorzugsvariante war durch den Staatssekretär St. Bilger vom BVI für den ‚Sommer 2020‘ in Aussicht gestellt worden. Bisher wurde der Öffentlichkeit nichts vorgestellt. Auf dem Projektinformationssystem PRINS für Bundesstrassen und Autobahnen sind lediglich die alten, wohl nicht mehr gültigen Planungen der Tieflage aus 2013 ersichtlich.

Der AGENDA-AK hatte einen eigenen Lösungsentwurf für den Kreisverkehrsplatz B317-Steinen entwickelt und beschrieben: „**Variante 6**“. Die Dokumentation dazu findet sich hier: <https://www.agenda21-steinen.de/aktuelle-projekte/b317-kreisel-steinen/>

Der AK ist der Meinung, dass dieser Ansatz eine leistungsfähige, zukunftsgerichtete Lösung darstellt, die eine relativ geringe Unfallhäufigkeit aufweisen dürfte; nachteilig ist, dass die Lösung einen relativ hohen Flächenverbrauch hat, der allerdings schon heute zwischen zwei Gewerbegebieten liegt und durch weitere Verkehrsadern eingerahmt ist. Leider hat der AGENDA-AK bisher von keiner (politischen) Seite oder Behörde ein Feedback bekommen.

Die Positionierung des AGENDA-AK zum Kreisverkehrsplatz B317-Steinen ist eindeutig: Wir halten bei der Vorgeschichte dieses Knotens einen Zeitraum von plus 8 Jahren bis 2028 für ausreichend und angemessen, um den Umbau zu realisieren und die Leistungsfähigkeit für mindestens die nächsten 50 Jahre für kommende Generationen zu sichern. Auch wenn der ÖPNV und der Radverkehr in den kommenden Jahren stärker genutzt und eingebunden werden soll, sind der Individual- und der Logistikverkehr nach wie vor die Grundlage des Wohlstandes dieser Gesellschaft. Und das wird sich auf absehbare Zeit auch nicht ändern.

Mit der Historie dieses B317-Knotens (zuerst große Kreuzung, dann keine Tieflage in den 70ern, 1984 dafür eine Lichtsignalanlage, Anfang des Jahrtausends dann derzeitiger Kreisel mit aktuell unzureichender Leistungsfähigkeit und enormer Unfallhäufung – also im Prinzip alle 20 Jahre eine Nachbesserung) und der Pressemitteilung des RP-Freiburgs vom 15.01.2018, dass es nun „zügig vorangehen sollte“, wäre es endlich an der Zeit, hier Taten sprechen zu lassen: **Bis spätestens 2028 muss der Kreisverkehrsplatz B317-Steinen umgebaut und ertüchtigt sein.**

## **Meilenstein 2030: Verlegung L138-Ost aus Bahnhofstr. analog SPD-Vorschlag**

Die bisher beschriebenen Maßnahmen und Lösungen haben alle eines gemeinsam: Sie bleiben Stück- und Flickwerk, wenn es nicht gelingt den Durchgangsverkehr vom „Scharfen Eck“ aus dem Kernort Steinen heraus zu bringen. Eine Verlagerung von dort in den Kreuzungsbereich Eisenbahnstr./Bahnhofstr./Bahnübergang/Rotzlerstr. ohne BÜ-Beseitigung wird in die Katastrophe führen. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung von RAPP Trans, v. 17.10.2019, zeigt dies deutlichst auf: **Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße ist nicht mehr leistungsfähig!** (vgl. hierzu im ‚Positionspapier‘ v. 16.01.2020: [https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen\\_Leben/Verkehr/Situationsbericht\\_zur\\_L138\\_2.\\_Bauabschnitt\\_.pdf](https://www.steinen.de/fileadmin/Dateien/Dateien/Wohnen_Leben/Verkehr/Situationsbericht_zur_L138_2._Bauabschnitt_.pdf))

Selbst wenn man unterstellen kann, dass der BÜ irgendwann beseitigt und damit für den motorisierten Kraftverkehr geschlossen sein wird (vgl. Abschnitte Meilenstein 2026 und 2032), dann wird bei gegebener Planung (Verbindung über Rotzlerstr.) kurz- bis mittelfristig der erhöhte Verkehr aus der L138-Ost, vom Kreisverkehrsplatz ZKL und in erheblichen Teilen von der L135 über den kritischen Kulminationapunkt Kreuzung Bahnhofstr./Eisenbahnstr./Rotzlerstr. fließen.

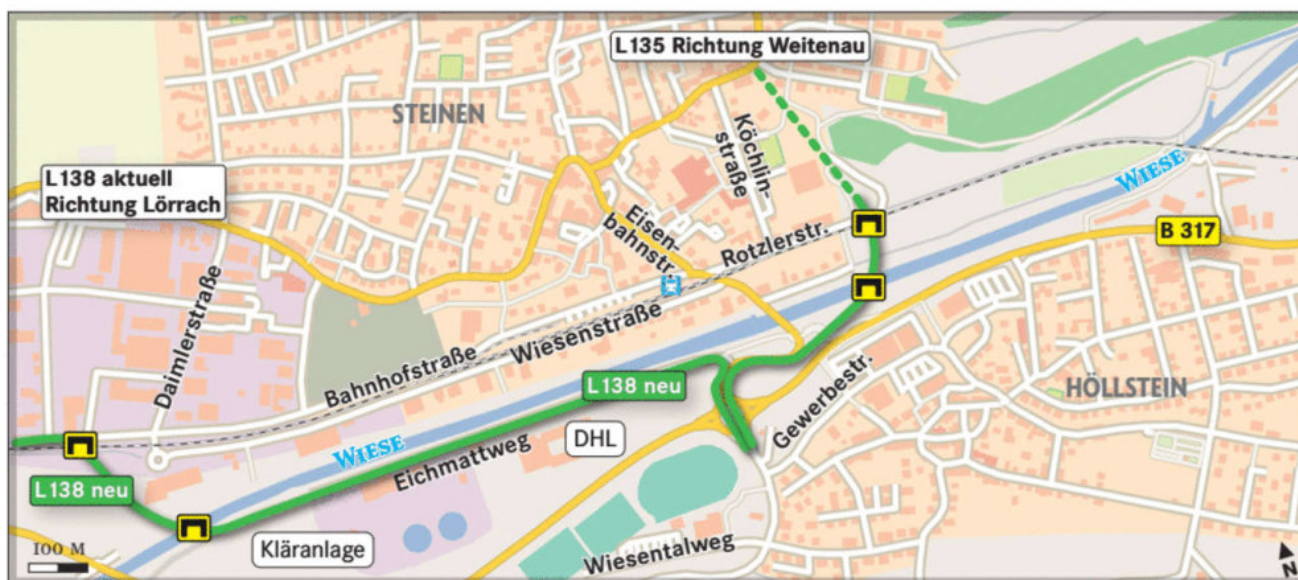
Was hat damit die Gemeinde Steinen für den Kernort erreicht? Der Bürgermeister hat einen geringeren, tägliche Stau in der Eisenbahnstr. Ob er damit schneller in die südlich gelegenen Teilorte kommt, mag dahin gestellt bleiben. Auf jeden Fall kann die Hauptzielsetzung, Herausnehmen des Verkehrs vom „Scharfen Eck“ aus dem Kernort, nicht erfüllt werden; es würde lediglich eine Verlagerung an eine andere Stelle erfolgen.



Aus diesem Grunde ist angezeigt, für die L138 eine andere und bessere, längerfristige Lösung zu finden.

Der AGENDA-AG ist deshalb der Meinung, dass der Ansatz des SPD-Ortsverbandes ein guter ist und unterstützt diesen voll. Nur so kann die ursprüngliche Zielsetzung, den Ortskern nachhaltig vom Durchgangsverkehr zu entlasten, langfristig realisiert werden und der Bevölkerung von Steinen ein vernünftiges und gesundes Dasein ermöglichen.

### ■ SPD-Vorschlag Verkehrsführung L138



BZ-GRAFIK/RE KARTENGRUNDLAGE: OPENSTREETMAP QUELLE: SPD STEINEN

Wenn man die Entwurfsskizze betrachtet, dann wird im linken unteren Teil eine erste Bücke über die Bahnlinie dargestellt. Es schmerzt außerordentlich, dass man westlich davon, wenige 100m entfernt, vor Jahren ohne Not die alte B317-Brücke, die auf der ehemaligen Trasse die Verbindung zur L138 bildete, abgerissen hatte. Für den gezeigten Lösungsansatz wäre sie heute u.U. Gold wert – aber: vorbei ist vorbei.

Der AGENDA-AK positioniert sich auch hier eindeutig und fordert im Sinne einer gesamtheitlichen, **langfristigen** Lösung auch eine Verlegung der L138 auf die Südseite der Wiese mit Anschluss an den Kreisverkehrsplatz. Der SPD-Ansatz findet die ausdrückliche Zustimmung.

Die Presseberichte zum SPD-Ansatz finden sich auf der Internetseite des AGENDA-AK, am 13.05.2020: <https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>

## Meilenstein 2032: Beseitigung BÜ-Steinen gemäß GVP-BW 2010

Wenn die oben beschriebenen Maßnahmen und Voraussetzungen geschaffen sind, dann könnte die Beseitigung des Bahnübergangs Bahnhof Steinen erfolgen und damit die Schließung für den motorisierten Kraftverkehr wirksam werden.

## L 138 – Bahnübergangsbeseitigung



RAPP 

Rapp RegioPlan GmbH | Projekttitel | Krz

04.03.2020 9

Quelle: Präsentation anlässlich des Runden Tisches am 04.03.2020

An der Informationsveranstaltung ‚Runder Tisch‘ am 04.03.2020 wurde zur Frage der BÜ-Beseitigung über die Haltung des RP-Frbg. informiert:

### RP Freiburg Auszug aus Protokoll 06.02.2020

„Die Bahnübergangsbeseitigung Steinen-Bahnhof, die ein eigenes Projekt darstellt (EkrM BÜ-Beseitigung im Zuge der L 138 mit OU Steinen /Knotenpunkt L 138 / L 135 Steinen-Ost), kann jedoch erst deutlich zeitversetzt zum Abschluss des Projekts L 138 Ost umgesetzt werden. Das Regierungspräsidium Freiburg wird die Planung der Bahnübergangsbeseitigung aufnehmen.“

Die Aussage könnte absolut akzeptiert werden, wenn sie mit einem Planungshorizont verknüpft wäre. So wie sie dargestellt ist, ist sie unbrauchbar und nutzlos.

Der AGENDA-AG sieht einen Zeitraum von 12 Jahren als ausreichend an, um die Planungen und Vorbereitungen für die Beseitigung des Bahnüberganges zu realisieren (vgl. Meilensteine oben) und die Schließung per 2032 zu garantieren. In dem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass dem RP-Frbg. seit Dez. 2013 – also seit weiteren 7 Jahren – der konkrete Arbeitsauftrag des Souveräns vorliegt.

Die Positionierung kann deshalb nur lauten: „Mache! - nit nur schwätze.“



Die nachfolgenden Ausführungen wurden im Wesentlichen aus dem Eckpunktepapier des AGENDA-AK v. Dez 2018 hierher übernommen. Für die Positionierung sind sie nicht zwingend notwendig, dienen aber im Zweifel zum Verständnis und als Hintergrundinformation.

## **Nachfolgend sind die Ergebnisse aus den Vorberatungen ab August 2020 dokumentiert**

### **Ausgangslage**

Die aktuelle Situation ist dadurch geprägt, dass

- a) der Kernort Steinen als auch der Ortsteil Höllstein in den vergangenen Jahren enorm gewachsen sind; neue Wohn- als auch Geschäfts- und Industriegebiete wurden erschlossen und bebaut, weitere sind in Planung
- b) die Verkehrs-Infrastruktur – zumindest für den überörtlichen Verkehr (B317/L135/L138/K6334/K6335) – sich dazu nicht parallel weiter- bzw. mitentwickelt hat
- c) seit über 40 Jahren die verantwortlichen politischen Institutionen immer nur reden aber keine Entscheidungen und Lösungen auf den Weg gebracht haben (vgl. Anlage 1, in 1984 hatte das RP-Frbg. eine West-Nord-Umfahrung für Steinen abgelehnt)
- d) die Varianten NORD-, WEST-, SÜD- und OST-Umfahrung für den Kernort alle schon einmal auf dem Tisch waren und wieder verworfen wurden
- e) mögliche Umfahrungswege inzwischen zugebaut sind
- f) das Verkehrsaufkommen sich in den letzten 20 Jahren im Kernort und auf der B317 zig-fach erhöht haben; weitere Zunahme ist zu erwarten und prognostiziert
- g) die L138 Hauingen-Steinen schon heute als Bypass zur B317 genutzt wird und auf der Wiesebrücke aktuell ein Verkehrsaufkommen mit über 10.000 Kfz/Tag hat (mit Eröffnung des ZK wird sich der DTVw-Wert auf 13.700 Einheiten im Planfall 1 erhöhen)
- h) die Zunahme des ÖPNV durch Bus und Bahn die prekäre Verkehrssituation arg verstärken (z.B. Eisenbahnkreuzung, Taktung, Schranken-Schließzeiten)
- i) der Ortsteil Höllstein durch die Eisenbahnlinie, den Fluss Wiese und die Bundesstraße B317 faktisch abgetrennt ist und der Zustand durch regulierende Maßnahmen (z.B. Bernhardstr. u.a.) immer mehr verstärkt wird
- j) durch den Standort der Einkaufsmärkte (REWE, LIDL, ALDI u.a.) sich ein Querverkehr mit ziemlich hohem Verkehrsaufkommen entwickelt hat, der unterschätzt wurde
- k) weder die Gemeindeverwaltung noch der Gemeinderat noch die politisch verantwortlichen Fraktionen bisher ein Konzept, eine Projekt- oder eine Zeitplanung haben; die Erstellung eines „Masterplans“ vom GR zwar beschlossen aber bisher nicht erstellt ist
- l) die Thematik weitgehend in „nicht-öffentlichen Geheimratssitzungen“ behandelt wurde,
- m) der Gemeinderat seine eigene Zielsetzung „Vom Reden zum Tun kommen“ verfehlt hat und nichts Erkennbares passiert ist
- n) durch die Entscheidung für das neue Kreisklinikum am Standort „Entenbad/Hauingen“ und dessen Zeitplanung (Beginn 2019, Spatenstich 9. Nov. 2020, Fertigstellung 2025) die Gemeinde Steinen enorm unter Druck steht und zum Handeln gezwungen ist – andernfalls entscheiden Bund und Land alleine

- o) das Regierungspräsidium Frbg., verantwortlich für Verkehrsplanung und Straßenbau, die Probleme in Steinen ignoriert und stiefmütterlich behandelt (das Landesparlament BW hatte 2012 Beschluß gefaßt und 2013 Auftrag für die L138 und L135 erteilt)
- p) alle Orte entlang der B317 von Tumringen bis Hausen haben in den vergangenen 40 Jahren Verkehrs-Verbesserungen bekommen (z.B. Hausen 2. Ortszufahrt, Fahrnau u. Schopfheim Umgehungsstraße, Schopfheim Tieflage Wiechser Str., Maulburg 3 B317 Zugänge, Brombach u. Hauingen B317-Umfahrung mit Trog, Brombach u. Haagen Eisenbahnüberführung u. sep. Rad-/Fußgängerbrücke, Tumringen Tempo 30 auf alter B317) – Steinen hat keine Verbesserung erfahren
- q) der gegenwärtige B317-Kreisel Steinen ist eine Fehlleistung und wird den Anforderungen nicht gerecht
- r) das RP-Frbg. in einer PM vom Jan. 2018 zwar „zügige Planungen“ zugesagt hat, angekündigte Entwurfs- und Vorzugsvarianten aber fehlen.

Die Situation ist treffend in einem Presseartikel in der BZ vom 29.07.20 „Wie der Verkehrskollaps verhindert werden soll“ beschrieben (vgl. Anlage 8)

## Notwendige Maßnahmen und Entscheidungen der Gemeinde Steinen

Nachfolgend werden aus Sicht des AGENDA-AK - ohne Anspruch auf Vollständigkeit - die notwendigen, zu treffenden Entscheidungen der Gemeinde (BM und GR) und die durchzuführenden Maßnahmen beschrieben, u.z. zukunftsgerichtet für mindestens die nächsten 50 Jahre.

Als Quellen dienen primär die o.g. Informationen und Dokumente. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Verfasser nur sehr beschränkt Zugang zu Planungs-, Termin- und Kostengrundlagen haben. Deshalb können an dieser Stelle auch wenige Aussagen zu Zeiten, Kosten oder konkrete Bauumsetzungen erwartet werden.

Als Nebenbedingung gilt, dass sich die Einwohnerzahl der Gemeinde Steinen seit 1900 ca. verdreifacht hat (die größten Anteile kommen aus dem Kernort Steinen > 3x und Höllstein ca. 2,5x). Die Entwicklung in den letzten 30 Jahren ist in den jeweiligen Informationsbroschüren der Gemeinde von 2007 bzw. 2017 dokumentiert.

### Einwohnerentwicklung

Ortsteile	1.1.1980	1.1.1990	1.4.2007
Steinen	4.228	4.895	5.391
Höllstein	1.666	1.720	1.808
Endenburg	348	390	419
Hägelberg	576	653	752
Hüsing	412	496	554
Schlächtenhaus	420	496	524
Weitenau	388	499	594
Gesamt-Gemeinde	8.038	9.149	10.042

**Quelle:** Informationsbroschüre Gemeinde Steinen, 2007

D.h., ein weiteres Bevölkerungswachstum ist auch im 21. Jh. zu erwarten, was zwangsläufig durch entsprechende Bau- und Erschließungsmaßnahmen begleitet sein wird. Mögliche, weitere Erschließungen sind in der nachfolgenden Abbildung skizziert (grüne Pfeile - ohne jegliche planungsrechtliche Relevanz). Es ist abzusehen, dass im Laufe dieses Jahrhunderts die Ortschaften Höllstein und Maulburg zusammen wachsen werden.

Politische Gremien in der Gemeinde haben das Wachstum explizit als erklärtes Ziel postuliert. Also muss die zugehörige Infrastruktur auch bereitgestellt werden. Dies gilt insbesondere für die Verkehrswege für Fußgänger- und Radfahrverkehr, den individuellen Kraftverkehr, den ÖPNV auf Straße und Schiene. Unter diesen Aspekten sind die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zu sehen.

Des Weiteren ist als wichtiger Aspekt zu berücksichtigen, dass es sich bei Steinen-Höllstein um eine Doppelgemeinde handelt, deren größte Bestandteile zusammen gehören und vielfältigste Verflechtungen bestehen. Verkehrslösungen sollten deshalb so gestaltet werden, dass das Verbindende gestärkt und das Trennende überwunden wird.



Quelle Lageplan: [onlinestreet.de](http://onlinestreet.de)

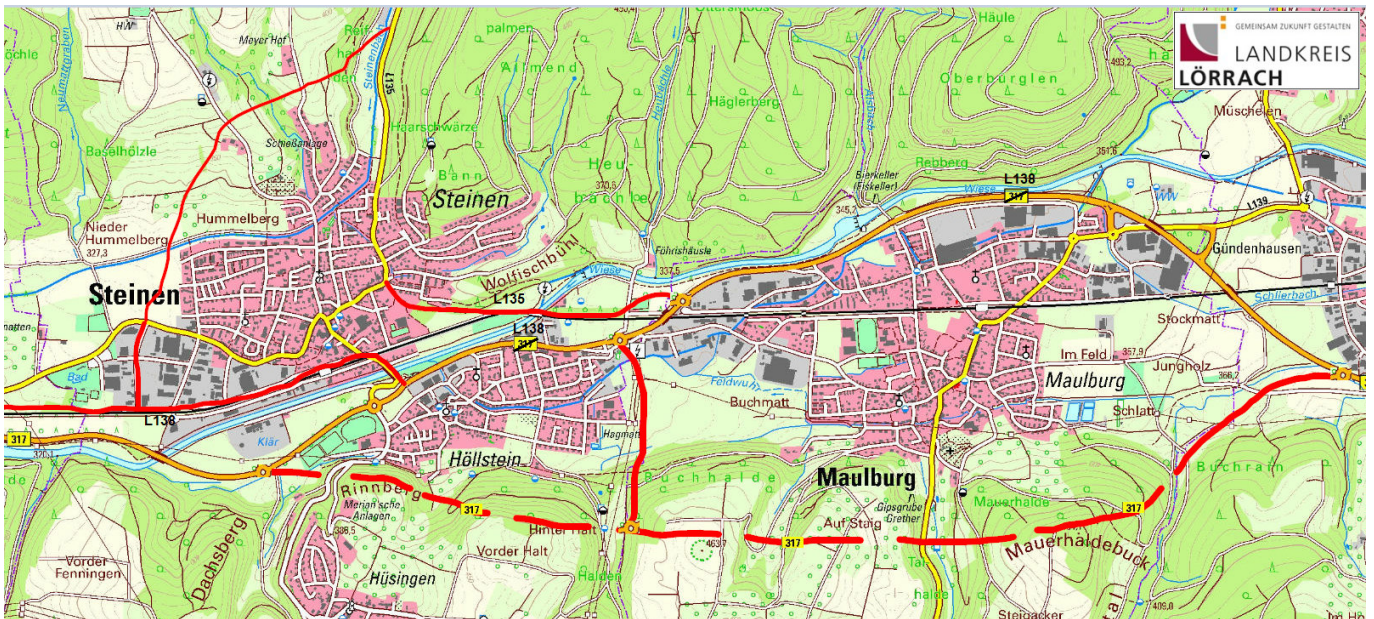
Dem steht allerdings entgegen, dass schon heute die beiden Ortsteile durch den natürlichen Flusslauf der Wiese, durch die Eisenbahnlinie und durch die bestehende B317 stark getrennt sind. Bei einem 4-spurigen Ausbau der B317 zu einer autobahnähnlichen Trasse mit allen Neben- und Folgeerscheinungen wird sich dieser Effekt weiter verstärken.

Insofern ist im Hinblick der kommenden 100 Jahre die kritische Frage zu stellen, ob ein 4-spuriger **Ausbau in Tallage** eine sinnvolle Maßnahme sein kann oder ob auch unkonventionelle Überlegungen und nicht-monetäre Indikatoren ins Kalkül gezogen werden sollten. In anderen Regionen Europas (z.B. Vinschgau in Südtirol) hat man ein total anderes Vorgehen: Kulturlandschaft wird erhalten, Bundes- und Umgehungsstraßen in Tunnellösungen ausgeführt.

## Langfristige Alternative für die Gemeinde Steinen?

- Tunnellösung für die B317 südlich von Steinen, Hölstein und Maulburg durch den Dinkelberg?
- Umwidmung der bisherigen B317 auf Gemarkung Hölstein und Maulburg zur „verlängerten L138“?
- Ableitung der L135 in östlicher Richtung und Anschluß an L138-neu?
- Anschluß von Hölstein-Ost/Maulburg-West an B317 neu (Tunnel-/Brücken-Lösung) in südliche Richtung?





**Quelle Lageplan:** Geoportal BW

Anmerkung: Die verwendeten „Kreisel-Symbole“ sind nur beispielhaft als Platzhalter zu verstehen, dass entsprechende Anschlüsse (Auf-/Abfahrten etc.) zu planen sind.

Eine südliche Trasse hätte den Vorteil, dass die Bauaktivitäten bis zur Fertigstellung weitestgehend ungestört vorangetrieben werden könnten, ohne dass es auf der alten B317-Trasse zum Kollaps kommt. Dass eine derartige Lösung technisch machbar wäre, dürfte außer Frage stehen, da es in der Region eine Reihe von Beispielen gibt (Langenfirst-Tunnel bei Schopfheim, alter Haseler Eisenbahntunnel, Tunnel am Nollinger Berg, Tunnel bei Waldkirch, etc.)

## Beseitigung Bahnübergang Eisenbahnstr./L138

Der Bahnübergang muss in der vorhandenen Form und Standort weg! Die Maßnahme ist im GVP-BW 2010 vorgesehen und müsste eigentlich bis spätestens 2025 realisiert sein.



Quelle: GoogleMaps

Allerdings muss an der Stelle gewährleistet sein, dass der Querverkehr der beiden Ortsteile Steinen und Höllstein für **Fahrradfahrer und Fußgänger** erhalten bleibt. Als brauchbare Lösung wird dafür nur eine Unterführung analog wie am Bahnhof Lörrach gesehen.



Quelle: GeoPortal BW des LK-Lörrachs



Die Zustände an diesem Bahnübergang mit ca. 10.000 Verkehrseinheiten/Tag sind aktuell untragbar. Bei einer Verlegung der L138 in die Bahnhofstrasse (= Bypass zum Klinikum) und einer Erhöhung der Taktfrequenz der S-Bahnen mit entsprechenden Schrankenschließzeiten droht der Kollaps.

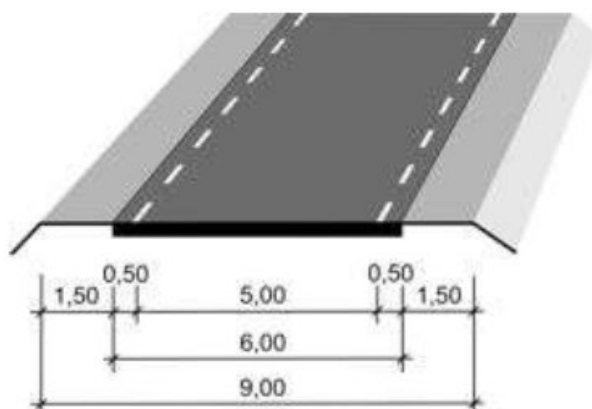
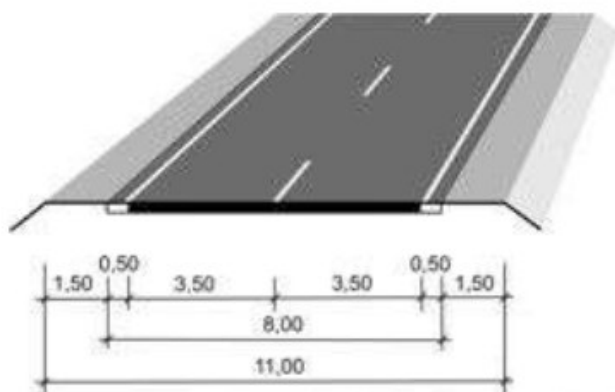
Ob im Zuge der Stilllegung des Bahnübergangs für den Kraftverkehr eine Beruhigung des Durchgangsverkehrs für die Eisenbahnstrasse zu erfolgen hat, ist politisch zu entscheiden und sicherlich auch abhängig von den Maßnahmen L138 **und** L135.

Wie die Bahnlinie zukünftig unter- und/oder überquert wird, ist von den Verlegungen der beiden Landstraßen abhängig. Mit der bestehenden, bisher nicht realisierten Ostumfahrung wird von einer Unterführung östlich von Jahn-/Rotzlerstrasse ausgegangen.

Die Verfasser halten auf jeden Fall eine Unter-/Überquerung der Bahnlinie im Bereich **westlich** von Bahnhof und Gemarkungsgrenze erforderlich. Mit anderen Worten heißt das, dass bei Schließung der (heutigen) Bahnschranke aber besonders auf eine verkehrsmäßige Verknüpfung von den Ortsteilen Hägelberg/Weitenau/Steinen mit Höllstein und Hüsing geachtet werden muss.

## Verlegung der Landesstrasse L138 von Hauingen

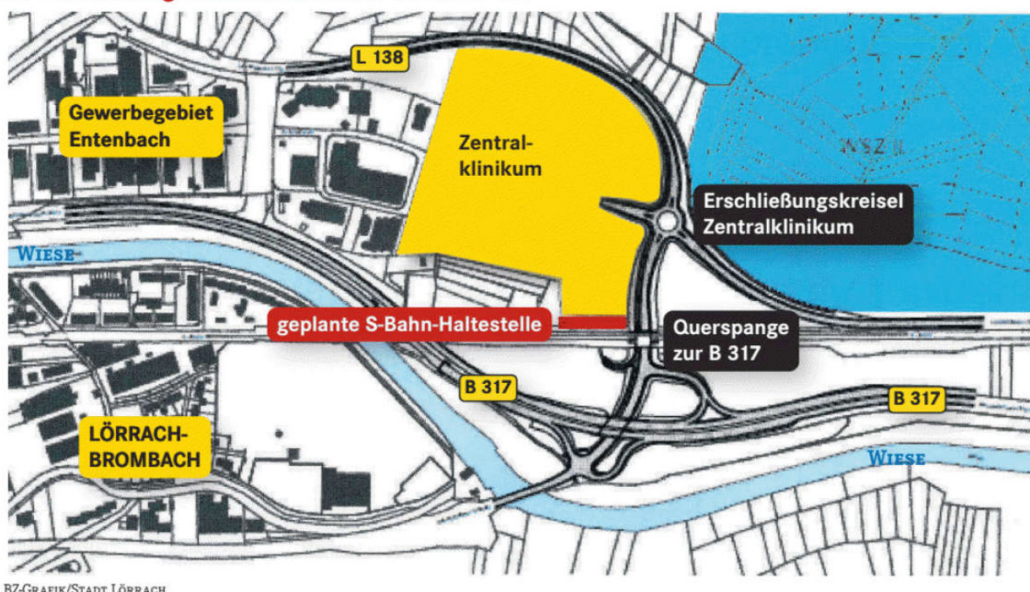
Grundsätzlich ist vorab zu klären, ob die neue RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2017) der Bundesanstalt für Straßenwesen gilt oder nicht. Insbesondere ist zu klären, von welcher der 4 Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auszugehen ist, weil dadurch die Gestaltung von Landstraßen wesentlich abhängt. Konkret ist die Frage zu beantworten, ob die Verlegung – und damit Aus-/Umbau der L138 und L135 - gemäß **EKL 3** = Regionalstraße oder **EKL 4** = Nahbereichsstraße zu erfolgen hat.



Des Weiteren kommen dann bei der Gestaltung gegebenenfalls noch die Maße für Geh- und Radwege hinzu.

**Quelle:** ■ **Anbindung Zentralklinikum an die B 317**

BZ  
Lörrach  
v.



BZ-GRAFIK/STADT LÖRRACH

07.08.2018

Die Verlegung der L138 vom Kreisklinikum nach Steinen an die nördliche Seite der Bahnlinie wird zwangsläufig zum „**Bypass der B317**“ mit höherem Aufkommen beim Verkehr, Lärm, Feinstaub und Bremsabrieb führen. Wie hoch dieses voraussichtlich sein wird (Verkehrseinheiten des Kraftverkehrs und Schwerlastverkehrs), muss erst noch eingeschätzt werden.



Zur Landesstraße wird die Steinener Bahnhofstraße, wenn im Hauinger Entenbad das Zentralklinikum gebaut und die L138 an die Bahnlinie verlegt wird. Foto: Robert Bergmann

Quelle: BZ v. 12.04.2018



Der Vorteil einer „kurzfristigen“ Verlegung L138 westlich des Bahnhofs Steinen in die Bahnhofstrasse ist der, dass auf der südlichen Seite keine (Wohn-)Bebauung besteht sondern parallel zur Bahnlinie verläuft. Die oberirdische Führung am Bahnhof vorbei – und damit über den am stärksten frequentierten Fußgängerüberweg von Steinen – ist aus Sicht des Verfassers ein absolutes NO GO und deshalb abzulehnen.

Ob eine technische Führung durch die Rotzlerstraße möglich und zulässig ist (vgl. oben RAL der BAST), muss zweifelsfrei geklärt werden, insbesondere auch unter dem Aspekt der Zukunftsfähigkeit und der Tatsache, dass die L138 offizieller Bypass zur B317 werden soll.

**Die Verfasser halten eine Anbindung der L138 westlich des Bahnhofs, mit Unterführung unter der Bahnlinie hindurch, mit Weiterführung und Brücke über die Wiese, in südlicher Richtung zur B317 als das Optimum für Steinen.**

## Verlegung der Landesstrasse L135 nach Kandern



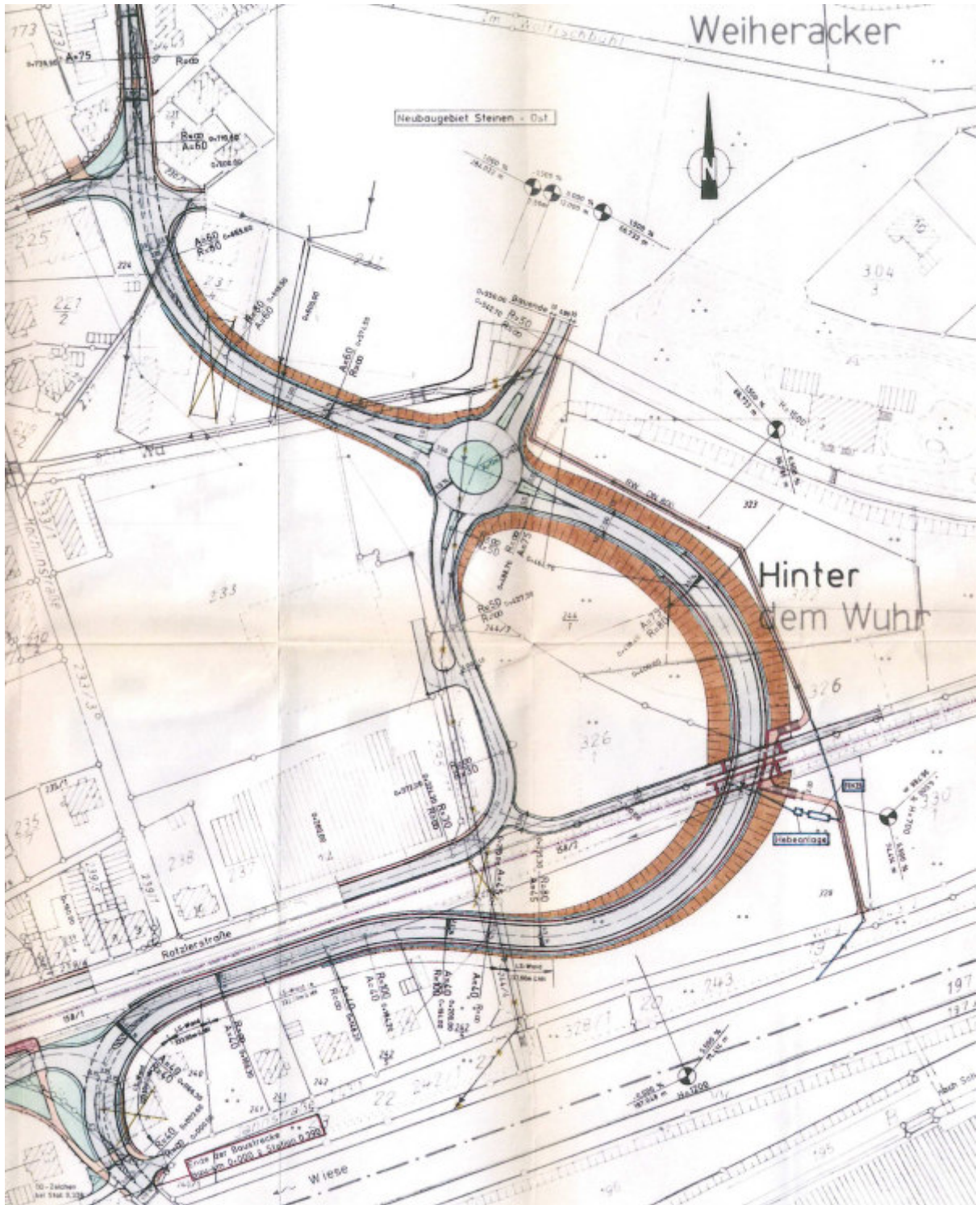
**Quelle:** Googlemaps

Zu der Verlegung der L135 gibt es aus 1992 einen Planungsentwurf von REGIOPLAN GmbH als östliche Ableitung von der Kanderner Straße (siehe unten). Diese Planung muss Basis für eine kurzfristig, innert 10 Jahren zu realisierende Lösung sein; sie bietet die einzige Möglichkeit, um den Durchgangsverkehr auf Sicht aus dem Kernort herauszuhalten.

Welche Anschlußvariante an die L138 bzw. B317 realisiert werden kann, hängt vom politischen Willen und Bereitschaft des Landes BW ab. Fakt dürfte sein, dass auf jeden Fall an irgend einer Stelle die Eisenbahnlinie und der Fluß Wiese gequert werden müssen.

Nachfolgend ist die Planung von REGIOPLAN, 1992, ausschnittsweise dargestellt. Ob man sich für eine kleine Lösung auf der Gemarkung Steinen-Höllstein oder eine große Lösung im Zusammenhang mit dem B317-Anschluß Steinen-Ost/Maulburg-West entscheidet, hängt davon ab, welche Planungsvarianten inzwischen eingegangen sind und zu welchen Zugeständnissen das Land respektive das Regierungspräsidium bereit ist.





Quelle: REGIOPLAN GmbH, 1992



## Neu-/Umgestaltung des Kreisels B317 – 4-spuriger Ausbau



**Quelle:** Bürger-GeoPortal BW des LK Lörrach

**Armin Schuster und Verkehrsexperte Steffen Bilger verbreiten bei Besuch in Steinen Hoffnung auf schnelleren B-317-Kreisel-Umbau.**



Um die Neuplanung für den B-317-Kreisel drehte sich die Diskussion bei der Steinen-Station des Bundestagsabgeordneten Armin Schuster. Schuster sieht aktuell einen günstigen Zeitpunkt, in der Sache voranzukommen. Foto: Erich Meyer

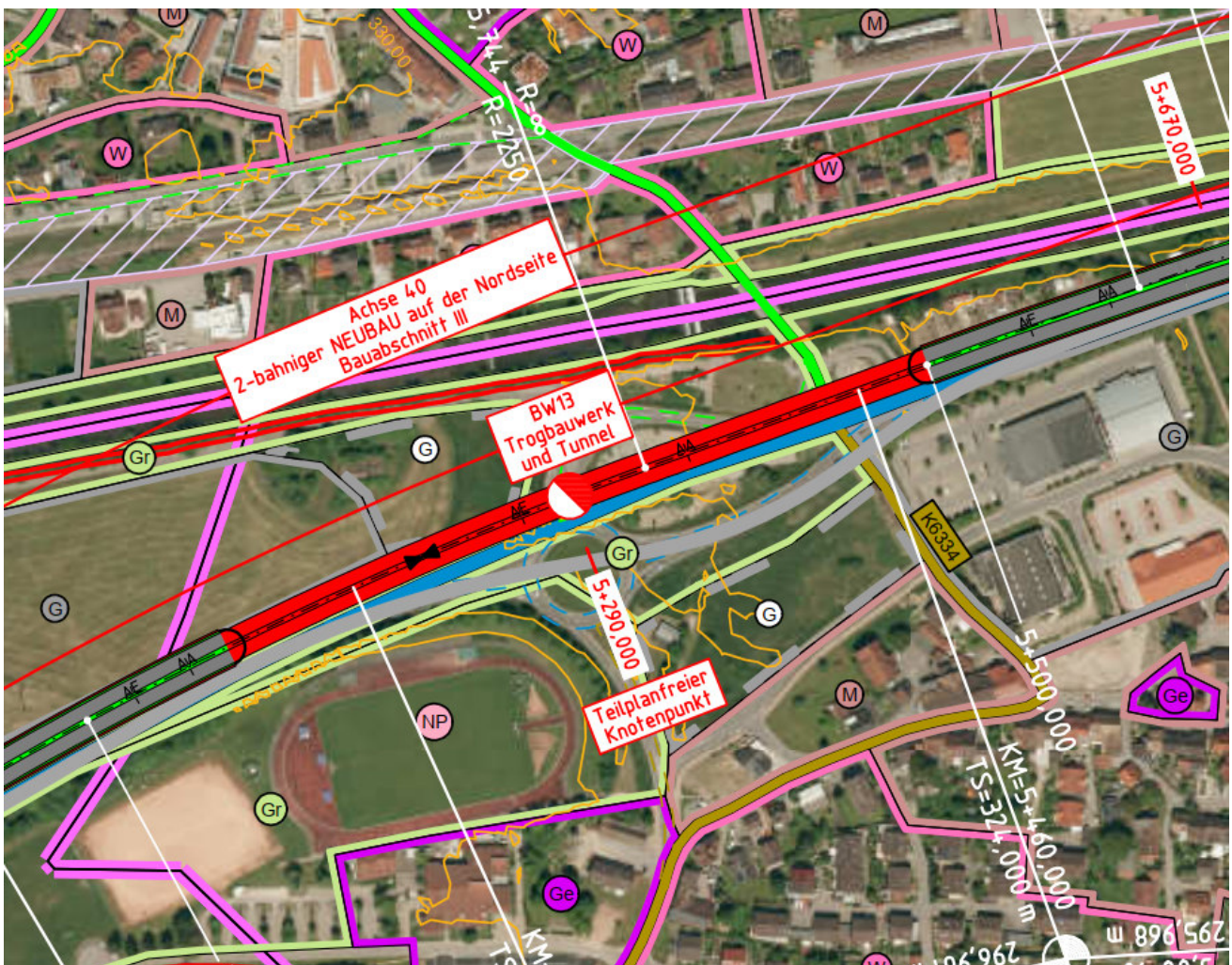
**Quelle:** BZ v. 11.07.2017



Festzuhalten gilt es an der Stelle, dass der Deutsche Bundestag in 2016 dem Bundesverkehrswegeplan **BVWP 2030** zugestimmt und die dazu notwendigen **Ausbaugesetze** (Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FstrAbÄndG) vom 23.12.2016) beschlossen hat. Darin ist als Maßnahme der 4-spurige Ausbau der B-317 im Abschnitt Lörrach-Schopfheim mit 8,8 km festgeschrieben. Dieser Auftrag liegt nun über das Verkehrsministerium von BW beim RegPräsidium Südbaden in Freiburg zur Ausführung.

In der GR-Sitzung vom 10.04.2018 war unter TOP 4 „Information Verkehrsplanung Reg.-Präsidium Freiburg zur B317 / Kreisverkehr Steinen“ auf der Agenda. Der lfd. Baudirektor J. Kaiser informierte mit 2 seiner Mitarbeiter über den Vorplanungs-Stand zum Kreisel mit aktuelleren Verkehrskennzahlen (Verkehrseinheiten, Unfallzahlen, Prognosen, etc.) Letztendlich waren es die alten Pläne zur Tieflage von vor 20 Jahren mit entsprechender Aktualisierung. D.h., die Tieflage zur B317 mit 4-spurigem Ausbau und Überdeckung mit einem Kreisel wurde vorgeschlagen. Die Maßnahme ist beim Projektinformationssystem (**PRINS**) zum BVWP 2030 einzusehen und dort können auch die entsprechenden **Lagepläne heruntergeladen** werden:

Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B317-G10-BW/B317-G10-BW.html#>  
[http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download\\_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL\\_3\\_1\\_B317-G10-BW\\_Lageplan\\_02.pdf](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL_3_1_B317-G10-BW_Lageplan_02.pdf)





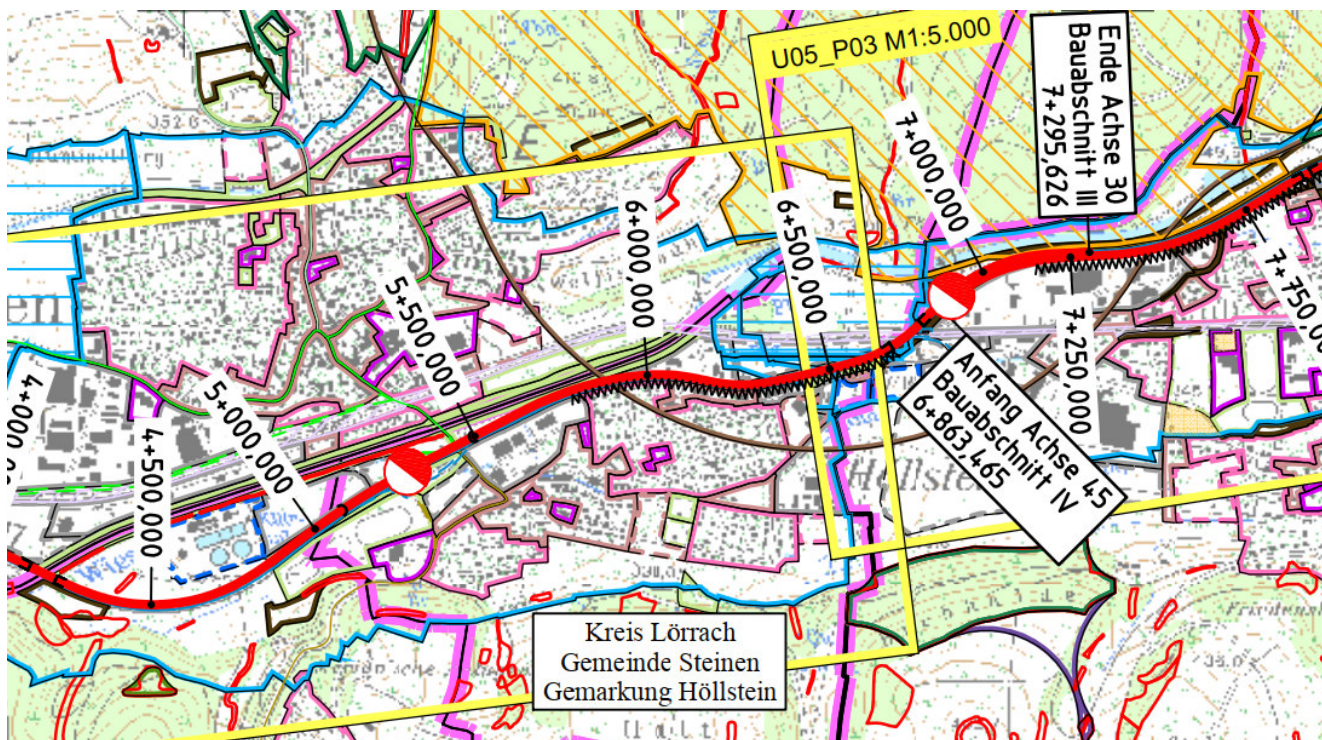
Hier ist vom Verfasser wenig vorzuschlagen: Der Kreisel erfüllt weder die gegenwärtigen Anforderungen noch insbesondere die zukünftigen; täglich kommt es zu gefährlichen Situationen und Überlastungen. Deshalb muss er in der heutigen Form beseitigt werden.

Es ist Aufgabe der zuständigen Stelle, dem Referat 44 Straßenplanung beim RP Freiburg, entsprechend machbare Planungsvarianten auszuarbeiten und vorzustellen sowie deren Akzeptanz herbeizuführen.

Die Beseitigung bzw. Umgestaltung des Kreisels-Steinen kann nur im Gesamtzusammenhang B317 gesehen werden. D.h., falls man an der vorhandenen Trasse und deren 4-spurigem Ausbau festhält, sind aus der Perspektive GM Steinen natürlich die folgenden 2 Punkte – Verlauf B317 entlang Ortsteil Höllstein und B317-Anschluß Steinen-Ost/Maulburg-West – mit zu berücksichtigen; ebenso hat der Anschluss B317-Kreislinikum und Verlegung L138 (Bypass) entsprechenden Einfluss.

Der Kreisel kann nicht isoliert betrachtet werden; es muss aber eine Lösung her, denn so kann es nicht bleiben.

Das Projekt B317-G10-BW aus dem BVWP 2030 ist deshalb hier als Ausschnitt aus der Übersicht noch einmal dargestellt:



**Quelle:** <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B317-G10-BW/B317-G10-BW.html#>  
[http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download\\_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL\\_1\\_1\\_B317-G10-BW\\_%C3%9Cbersichtslageplan\\_01.pdf](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL_1_1_B317-G10-BW_%C3%9Cbersichtslageplan_01.pdf)

Folgender wichtige Hinweis aus dem Projekt-Dossier ist zu beachten!

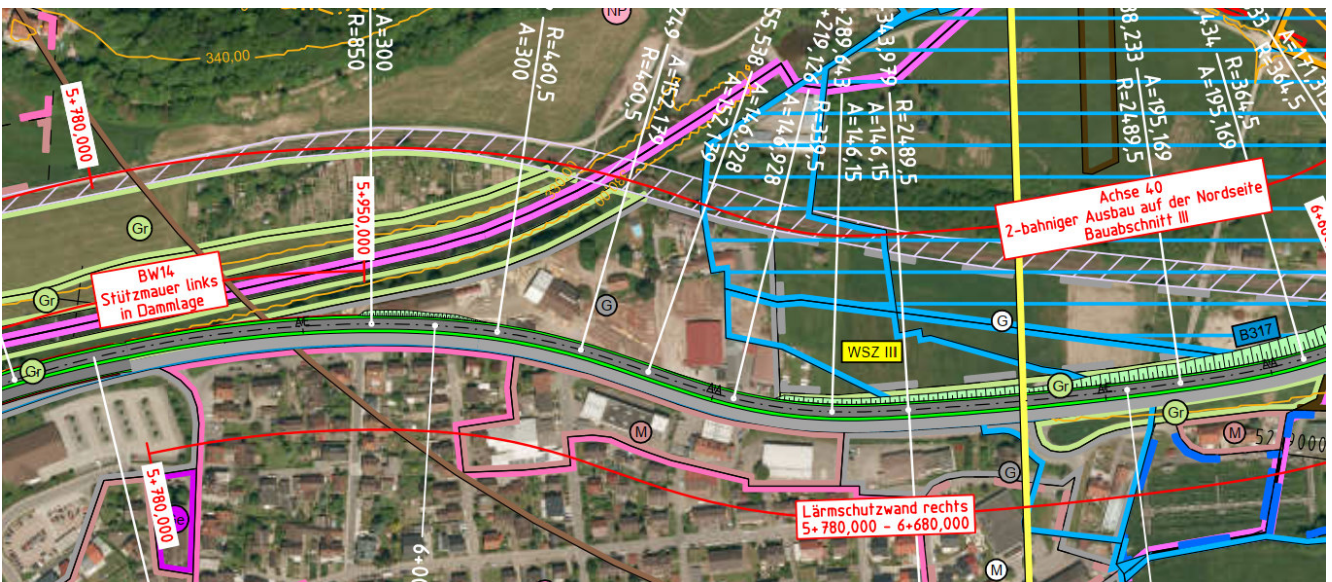
### Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Die Stände der gezeigten Lagepläne sind mit 10.2013 im Projekt B317 angegeben.

## B317 entlang Ortsteil Höllstein

In diesem Punkt folgt die bisher bekannte Planung der jetzigen Trasse, u.z. mit einem 2-bahnigen Ausbau auf der Nordseite auf 4 Spuren.



Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B317-G10-BW/B317-G10-BW.html#>  
[http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download\\_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL\\_3\\_1\\_B317-G10-BW\\_Lageplan\\_02.pdf](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL_3_1_B317-G10-BW_Lageplan_02.pdf)

### Folgende Fragen sind noch nicht geklärt:

- Kommt eine Tieflage mit Überdeckung in Frage? (Referenz = Tunnel K'he-Grötzingen)
- Wie sehen die Anschlüsse für die Bernhardstraße, Neue Straße, Merianstr. Gartenstr. und Landstr. aus?
- Was geschieht mit dem Zugang zur Wiese (entlang Sägerei Himmelsbach), was mit dem zur Föhribruck?



- Was passiert mit den Fuß- und Radwegen entlang der bisherigen B317? Wie soll der Fußgänger- und Radverkehr von und nach Steinen organisiert werden?
- Welche Querungen/Unter-/Überführungen werden eingerichtet?
- Wie ist die Anbindung der Tankstelle geplant?
- Was ist konkret unter „Schallschutzwand“ zu verstehen, wo, wie und wie hoch?

## B317-Anschluß Steinen-Ost/Maulburg-West



**Quelle:** <http://www.bvwp-projekte.de/strosse/B317-G10-BW/B317-G10-BW.html#>  
[http://www.bvwp-projekte.de/strosse/download\\_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL\\_4\\_1\\_B317-G10-BW\\_Lageplan\\_03.pdf](http://www.bvwp-projekte.de/strosse/download_plaene/BW/B317-G10-BW/LPL_4_1_B317-G10-BW_Lageplan_03.pdf)

Zu der Planung kann wenig gesagt werden, weil der Knotenpunkt schon auf die nördliche Seite der Bahnlinie verlegt ist, der Anschluß Maulburg-Mitte eliminiert ist und die Anschlüsse Steinen-Ost/Maulburg-West nicht ausgeführt sind. Ebenso sind keine etwaigen Zuführungen von L138 und L135 daraus zu entnehmen.

## Radwegenetz und Radschnellwege

In diesem Punkt wird auf das Radwegekonzept des Landkreises Lörrach, den Steckbrief für die Gemeinde Steinen und die einschlägigen Download-Seiten verwiesen:

<https://www.loerrach-landkreis.de/ceasy/modules/resources/main.php?id=2248-1&download=1>

<https://www.loerrach-landkreis.de/ceasy/modules/resources/main.php?id=2281-1&download=1>

<https://www.loerrach-landkreis.de/ceasy/modules/resources/main.php?id=3583-1&download=1>

## ÖPNV- Bahn

Offen – muss noch bearbeitet werden  
2-spuriger Ausbau S6

## ÖPNV-Bus

Offen – muss noch bearbeitet werden

## Rahmenbedingungen

### Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (GVP)

Die aktuelle Verkehrs- und Maßnahmenplanung für die Landesstraßen in der laufenden Dekade sind im **Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010** geregelt (vgl. Anlage 2). Die aktualisierte und beschlossene **Maßnahmenplanung zum GVP per 20.11.2013** (vgl. Anlage 3) enthält die Maßnahmen:

- a) **Landstr.-Nr. 138**, Ziff. 3. Ausbaumaßnahmen, **Verlegung zwischen Hauingen und Steinen**, Kosten 2,75 Mio., Bewertungskennziffer 40
- b) **Landstr.-Nr. 135**, Ziff. 4. Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, **Ortsumfahrung Steinen mit Bahnübergangsbeseitigung** im Zuge der L138

Bisher sind für diese - für Steinen so wichtigen Maßnahmen - weder die Planungsverfahren durchlaufen geschweige denn eine Baudurchführung erfolgt. Festzustellen ist, dass sich in

der laufenden Dekade bis 2020 diesbezüglich wegen zu kurzer Zeit auch nichts mehr realisieren lässt.

Auf der Straßenbaukonferenz 2014 hatte der zuständige Minister, Winfried Hermann, u.a. die Chronologie der Maßnahmenplanung für die Landstraßen BW vorgestellt. Daraus geht hervor:

- **20. November 2013:**

Vorstellung des Maßnahmenplans im Rahmen der Straßenbaukonferenz:  
123 Projekte zur Realisierung im Zeitraum 2015 – 2025



## **Aufstellung eines Bauprogramms 2015 -2019**

Folie 12

Bauprogramm Landesstraßen 2015 - 2019, Straßenbaukonferenz 3. November 2014 in Stuttgart



Baden-Württemberg

Im Planungs- und Bauprogramm für 2015-2019 ist für die o.g. Landstraßen von Steinen, L135 und L138, nichts ausgeführt.

Auf der Straßenbaukonferenz 2017 hat das VM-BW einen Status bzgl. „Aus- und Neubau der **Landesstraßen**“ vorgestellt. Im Planungs- und Bauprogramm für 2015-2019 ist für die o.g. Landstraßen von Steinen, L135 und L138, nichts vorgesehen.

[https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Strasse\\_Vortrag\\_Bauprogramm\\_Landesstrassen\\_Strassenbaukonferenz\\_2017.PDF](https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Strasse_Vortrag_Bauprogramm_Landesstrassen_Strassenbaukonferenz_2017.PDF)

Anlässlich der Straßenbaukonferenzen BW am 07.03.2017 und 20.03.2018 hatte der Verkehrsminister die Priorisierung im Rahmen seiner Präsentationen a) „Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016“ und b) „Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016 – Stufe 2“ vorgestellt (vgl. auch im Kapitel Bundesverkehrswegeplan). Daraus leitet sich ab, dass

- es einen erheblichen Zeitverzug aus vorausgehenden Bedarfs- und Bauphasen gibt
- die Planungsressourcen zu gering sind (u.a. Personalabbau in der Straßenbauverwaltung von ca. 1.200 Stellen auf unter 1.000 Stellen)
- Land ist grundsätzlich für die Planung und Bau von Bundesfernstraßen (BABs), Bundes- und Landstraßen verantwortlich, Bund für die Finanzierung
- Prioritäten in den Regierungspräsidien folgen der Bedeutung BAB, B- bzw. L-Straßen

**Fazit:** Eine verbindliche, öffentliche Zusage des ausführenden Regierungspräsidiums bzgl. Terminierung von Planungen und Bauausführung für die Landesstrassen L135 und L138 auf Gemarkung Steinen gibt es nicht. Für die Verlegung der L138 auf Gemarkung Hauingen/Brombach und den neuen Kreisel für das neue Kreisklinikum ist die Stadt Lörrach in Planungsvorleistung gegangen (und kämpft jetzt für die Kostenerstattung).

## **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**

Die relevante Planung bzgl. B317 zwischen Lörrach und Schopfheim – und damit auch für den Kreisel B317-Steinen – ist im Bundesverkehrswegeplan **BVWP 2030** als **Projekt B317-**



**G10-BW**, mit der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ unter der Ifd. Nr. 160, aufgeführt und im Projektdossier dokumentiert:

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile)

[http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B317-G10-BW/B317-G10-BW.html#h1\\_uebersicht](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B317-G10-BW/B317-G10-BW.html#h1_uebersicht)

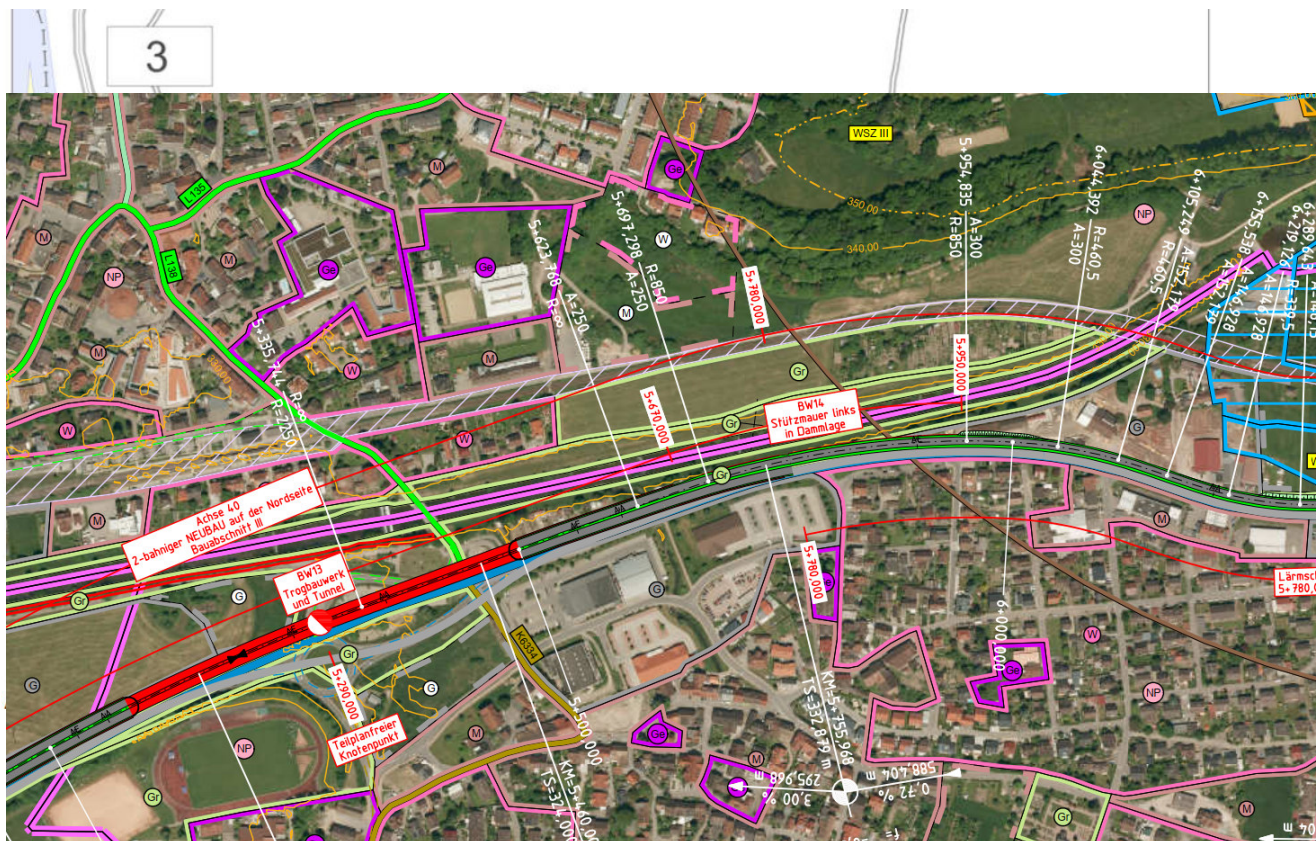


Abb.: Auszug LPL\_3\_1\_B317-G10-BW\_Lageplan\_02, BVWP RegPr FR, Stand 10.2013

Der Bundestag hat das zugehörige **Ausbaugesetz** zum BVWP 2030 im August 2016 beschlossen (vgl. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil I Nr. 67, ausgegeben zu Bonn am 30. Dezember 2016) und zur Realisierung an die jeweiligen Länder und Regierungspräsidien übergeben.

[https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBl#\\_bgbl\\_%2F%2F%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl116s3354.pdf%27%5D\\_1544278129225](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl116s3354.pdf%27%5D_1544278129225)

D.h., unter der Ifd. Nr. 127 für Bad.-Württemberg (BW) ist der 4-spurige Ausbau der B317 zwischen Lörrach und Schopfheim beschlossen. Eine Priorisierung oder Terminierung ist damit **nicht** verbunden.

Auf der Straßenbaukonferenz für BW am 20.03.2018 hat der Minister für Verkehr, Hr. Winfried Hermann, die **Umsetzungskonzeption** zum Bedarfsplan 2016 des BVWP 2030 und zum Ausbaugesetz vorgestellt.

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/Umsetzungskonzeption\\_BVWP\\_2030\\_Praesentation\\_2.\\_Stufe\\_SBK-2018.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/Umsetzungskonzeption_BVWP_2030_Praesentation_2._Stufe_SBK-2018.pdf)

D.h., die einzelnen Planungsmaßnahmen für Bundesstraßen sind per 20.03.2018 in einer Liste zusammen gefasst:

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/Liste\\_1.\\_und\\_2.\\_Stufe\\_Umsetzungskonzeption\\_2030\\_SBK2018.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/Liste_1._und_2._Stufe_Umsetzungskonzeption_2030_SBK2018.pdf)

**Die Bundesstraße B317 erscheint in diesen Unterlagen nicht und soll weder vor 2025 noch nach 2025 im Bearbeitungszyklus berücksichtigt werden.**

In einer Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums Freiburg am **20.04.2018** wurde die „**Umsetzung in Sübaden**“ zum BVWP präsentiert und zusätzlich durch eine Pressemitteilung veröffentlicht:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt4/Ref44/Documents/praesentation-strassenbaugipfel.pdf>

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt4/Ref44/Documents/PM-Umsetzungsplan-RPF.pdf>

Dieser letzte, öffentlich zugängliche Status bzgl. B317 und Kreisel-Steinen zeigt keine neuen Informationen gegenüber den Aussagen des Verkehrsministers, Winfried Hermann, anlässlich der Straßenbaukonferenz im März. D.h., die B317 ist zwar inzwischen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft, in den offiziellen Maßnahmenplänen zum BVWP 2030 erscheint sie jedoch nicht. Analoges gilt für die Maßnahmenpläne zum GVP-BW zu den Landstraßen L138 und L135.

Über den aktuellen Status der Planung zum Projekt B317-G10-BW gibt es derzeit keinen öffentlich zugänglichen Stand. Die der Gemeinde z.Zt. vorliegenden Pläne des beauftragten Planers und die Fortschreibungen des Reg.-Präsidiums Freiburg, Ref. 44, sind bisher der Bürgerschaft und Öffentlichkeit nicht zugänglich. BM und GR üben sich in „Geheimnis-krämerei“.

Insofern ist die Bürger-Information und -Beteiligung eine Farce. Über den Sachverhalt und die Ergebnisse aus nicht-öffentlichen Sitzungen im Gemeinderat (auch zusammen mit dem GR der Nachbargemeinde Maulburg) wird die Öffentlichkeit derzeit – wenn überhaupt - nur über die Presse informiert.

## **Politische Willensbekundung**

Die politischen Statements von Bund, Land und Kreis sind sehr schön in der Tagespresse (BZ und OV) vom 07.08.2018 anlässlich eines Besuchs des Verkehrsstaatssekretärs, Steffen Bilger, und von Armin Schuster MdB im Kreis Lörrach festgehalten (vgl. Anlage 6 + 7):

<https://www.verlagshaus-jaumann.de/inhalt.kreis-loerrach-ohne-ausbau-droht-der-kollaps.33b55fdb-e6bb-4580-b4b0-432b7f091e1b.html>



<https://www.badische-zeitung.de/loerrach/ausbauten-an-der-b-317-fest-im-blick--155550060.html>

Alle Vertreter der politischen Institutionen, der Staatssekretär im BMVI, der lokale MdB, die Regierungspräsidentin des RP Frbg., die Landrätin des LK-Lörrachs, der OB-Lörrach, die beteiligten BM's und die Vertreter der Fachbereiche haben sich zum Aus- bzw. Umbau der B317 bekannt, um Unmögliches bis 2025 durch einen Flickenteppich an Maßnahmen möglich zu machen.

## Ausbauten an der B 317 fest im Blick

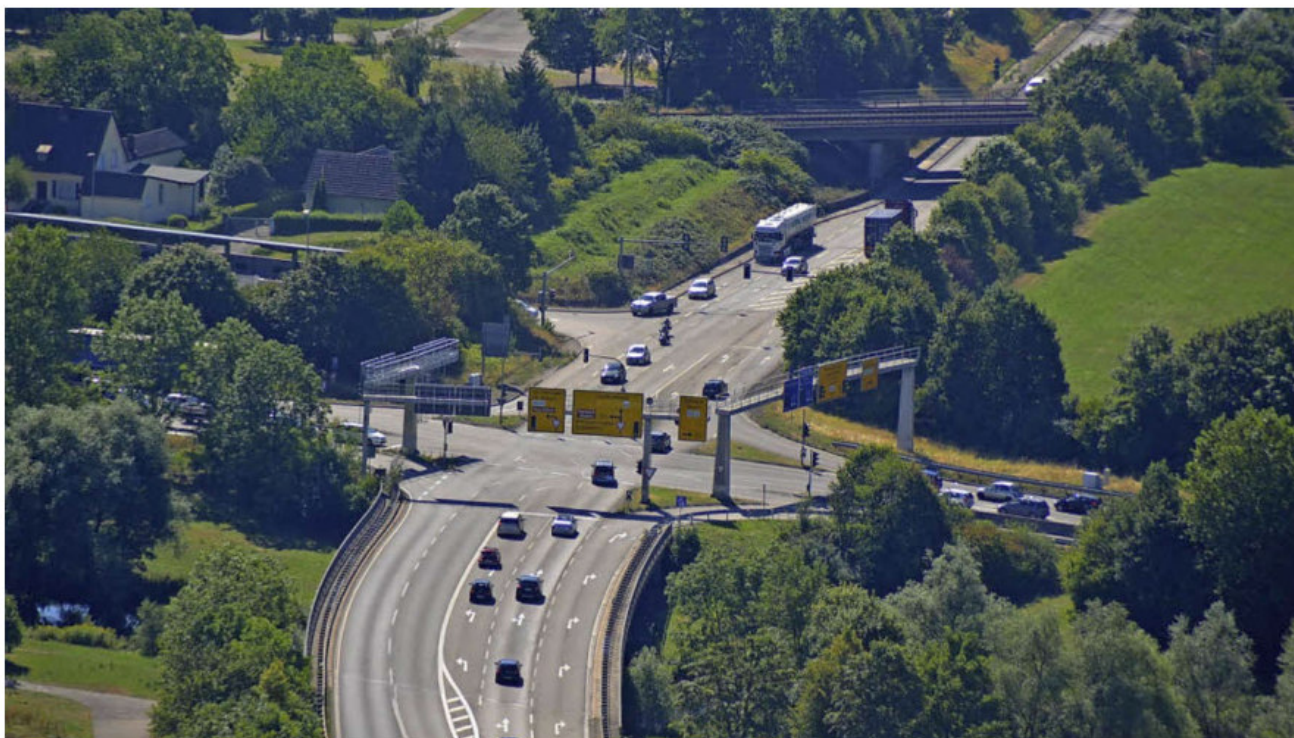


Von Michael Baas & Rolf Reißmann

Di, 07. August 2018

Lörrach | 1

BZ-Plus | Verkehrsstaatssekretär Steffen Bilger (CDU) war in Sachen der großen Infrastrukturprojekte an der B 317 und der A 98 im Kreis.



Der Knoten im Hasenloch von der Burg Rötteln aus gesehen Foto: Elisabeth Badur

Es wurde auch bestätigt, dass die Prioritäten – entgegen verabschiedetem BVWP 2030, entgegen dem durch das **Parlament beschlossenen Ausbaugesetz** und entgegen dem gültigen GVP-BW 2010 – nun geändert sind:

**Die B317 und alle im Zusammenhang mit dem neuen Kreisklinikum stehenden Straßenbaumaßnahmen (L138, L135, Beseitigung Bahnübergang, Kreisel) sind in die 2.-höchste Prioritätsstufe katapultiert worden.**



## Telefonat mit dem Regierungspräsidium Freiburg

In einem Telefonat am 09.11.2018 mit dem lfd. Baudirektor, Jürgen Kaiser, RP Freibg., Ref. 44 Straßenplanung, hatte dieser bestätigt, dass die für Steinen so wichtigen Planungs- und Bauaktivitäten zur B317 und L138/L135 als **Sondermaßnahmen** aus dem BVWP 2030 respektive GVP 2010 herausgelöst und deshalb in den offiziellen Verlautbarungen und Präsentationen des Verkehrsministeriums BW und des Regierungspräsidiums Frbg. **nicht** separat aufgeführt sind.

Im Übrigen sei man mit der Gemeinde im Gespräch und auf gutem Wege, ein Konzept ist noch zu erarbeiten, man sei noch im Stadium der Voruntersuchungen. Für einen Zeitplan sei es noch zu früh.

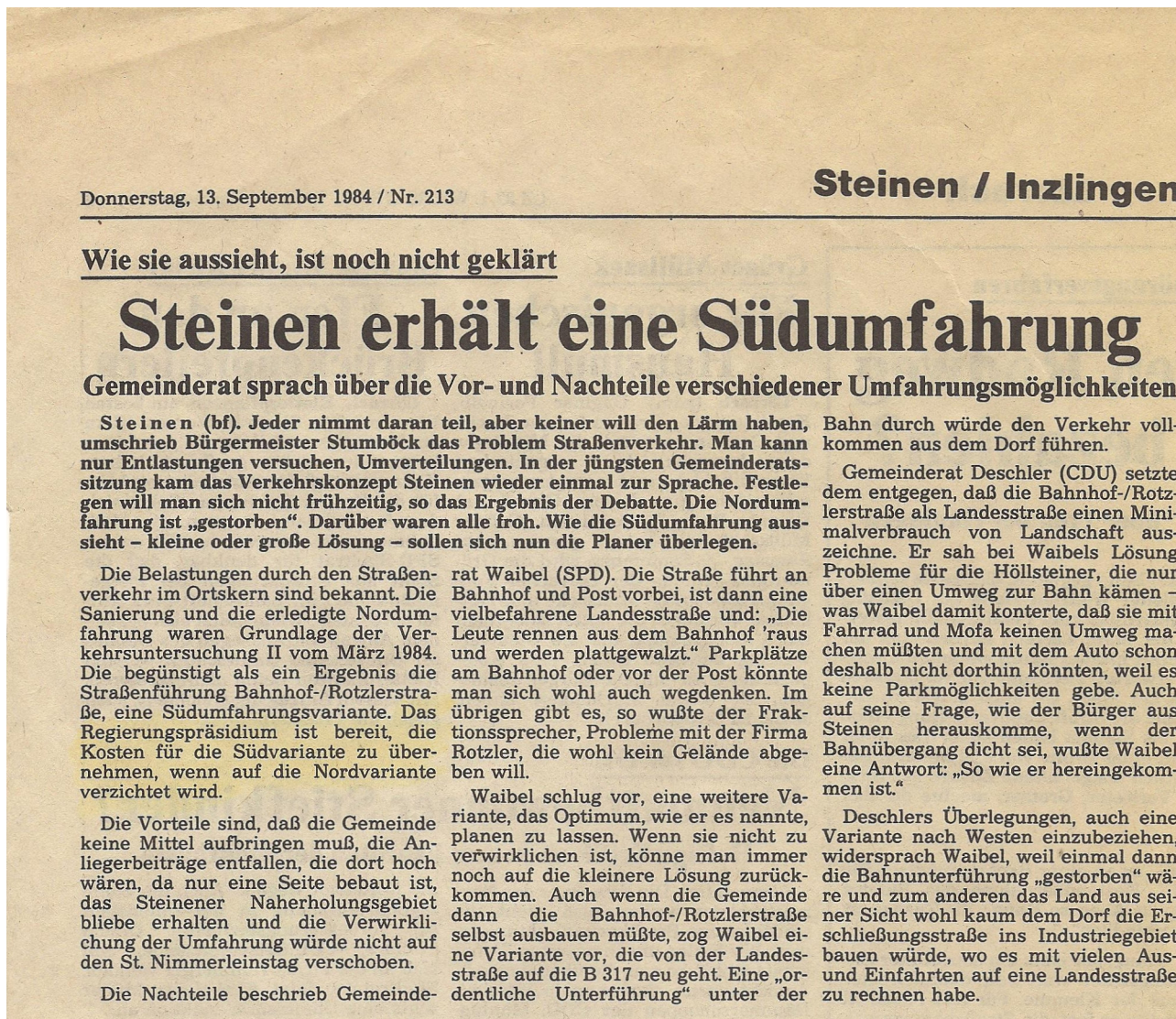
## Fazit

Die vorausgehende Unterlage wird als Arbeitsgrundlage und Diskussionsbeitrag eingebracht, um Sachverhalte zu klären und mögliche Entscheidungen zu unterstützen. Sie stellt die Haltung des AGENDA21-AK zur Verkehrsproblematik von Steinen per 10/2020 dar und ist als konstruktive Positionierung gedacht.

Steinen, im Okt. 2020, aktualisiert per Mai 2021  
AGENDA21-AK Siedlungsentwicklung und Mobilität

## Anlagen

### Anlage 1: Presseartikel, BZ vom 13.09.1984 „Steinen erhält eine Südumfahrung“



### Anlage 2: Mitteilung der Landesregierung BW zum GVP v. 29.06.2012

[https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/1000/15\\_1999\\_D.pdf](https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/1000/15_1999_D.pdf)

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/landesstrassen/>  
[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/GVP2010\\_14\\_MB.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/GVP2010_14_MB.pdf)

**Anlage 3: Aktualisierung der Landesregierung BW, Maßnahmenliste zum GVP 2010, v. 20.11.2013**

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/GVP/GVP\\_Ma%C3%9Fnahmenliste.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/GVP/GVP_Ma%C3%9Fnahmenliste.pdf)

**Anlage 4: Bauprogramm für Landesstraßen 2015-2019, Straßenbaukonferenz v. 03.11.2014, Hr. Minister Herrmann**

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Strassenbaukonferenz-2014\\_Praesentation-Landesstrassen-V02.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Strassenbaukonferenz-2014_Praesentation-Landesstrassen-V02.pdf)

**Anlage 5: Listen der 1. u. 2. Stufe pro RegBez zu Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016 für BW, per 20.03.2018**

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/Liste\\_1\\_und\\_2\\_Stufe\\_Umsetzungskonzeption\\_2030\\_SBK2018.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/Liste_1_und_2_Stufe_Umsetzungskonzeption_2030_SBK2018.pdf)

**Anlage 6: „Ohne Ausbau droht der Kollaps“, OV vom 07.08.2018**

<https://www.verlagshaus-jaumann.de/inhalt.kreis-loerrach-ohne-ausbau-droht-der-kollaps.33b55fdb-e6bb-4580-b4b0-432b7f091e1b.html>

**Anlage 7: „Ausbauten an der B317 fest im Blick“, BZ vom 07.08.2018**

<https://www.badische-zeitung.de/loerrach/ausbauten-an-der-b-317-fest-im-blick--155550060.html>

**Anlage 8: RP-FR „Priorisierung der Bedarfsplanmaßnahmen (BVWP), Umsetzung in Südbaden“, vom 20.04.2018**

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt4/Ref44/Documents/presentation-strassenbaugipfel.pdf>

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt4/Ref44/Documents/PM-Umsetzungsplan-RPF.pdf>



**Anlage 9: „Wie der Verkehrskollaps verhindert werden soll“, BZ vom 29.07.2020**

<https://www.badische-zeitung.de/wie-der-verkehrskollaps-in-steinen-verhindert-werden-soll--189797429.html>

oder auf der Internetseite des AGENDA-AK

<https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>

**Anlage 10: „Über vier Brücken soll es gehen“, BZ vom 13.05.2020**

<https://www.badische-zeitung.de/ueber-vier-bruecken-soll-es-gehen--185522126.html>

oder auf der Internetseite des AGENDA-AK

<https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>

**Anlage 11: „Keine faulen Kompromisse mehr“, OV vom 13.05.2020**

<https://www.verlagshaus-jaumann.de/inhalt.steinen-keine-faulen-kompromisse-mehr.c0eb2e48-1a68-4c99-9ff0-2ef42b425b05.html>

oder auf der Internetseite des AGENDA-AK

<https://www.agenda21-steinen.de/presse/berichterstattung-aus-2020/>