



Gemeinde Rümmingen

Umgestaltung der Lörracher Straße mit Knotenpunkt Wittlinger- / Binzener Straße, Rümmingen

Machbarkeitsuntersuchung

Projekt 7480

Februar 2024

Bericht Nr. 01 / GSt, NSi

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	19.02.2024	Erstellung	Stella Maria Gramlich

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Rümmingen	Frau BM Daniela Meier	1 / PDF 1 / Papierform 1 / dwg-Format

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Simon Nübling	s.nuebling@rapp-regioplan.de	+49 7531 1317 80
Stella Maria Gramlich	s-gramlich@rapp-regioplan.de	+49 7531 1317 77

Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung und Begründung des Vorhabens	5
2. Lörracher Straße	7
2.1 Ausgangslage und Defizite	7
2.2 Variantenuntersuchung	10
2.2.1 Variante 1	12
2.2.2 Variante 2	14
2.2.3 Variante 3	15
2.2.4 Radverkehr	18
3. Knotenpunkt Lörracher- / Wittlinger- / Binzener Straße	20
3.1 Ausgangslage und Defizite	20
3.2 Variantenuntersuchung	21
3.2.1 Variante 1 – Einmündung	21
3.2.2 Variante 2 – Lichtsignalanlage	22
3.2.3 Variante 3 – Kreisverkehrsplatz	22
4. Grobkostenschätzung	23
5. Fördermittel	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Varianten im Überblick	10
Tabelle 2 Grobkostenschätzung.....	23
Tabelle 3 Kostenteilung nach Aufteilung der Kosten in Abhängigkeit der jeweiligen Flächenanteile je Baulasträger	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Sehr schmale Gehwege	8
Abbildung 2 Einseitig sehr schmaler Gehweg, auf der gegenüberliegenden Seite fehlender Gehweg mit Trampelpfad	8
Abbildung 3 Überdimensionierter Knotenpunkt Fuhrmannsweg.....	9
Abbildung 4 Überdimensionierter Knotenpunkt Karl-Friedrich-Böhringer Straße	9
Abbildung 5 Freie, geradlinige Strecke mit Gefälle	9
Abbildung 6 Schlechte Sichtbeziehung für den Fußverkehr am Knotenpunkt Wittlinger- / Binzener Straße.....	9
Abbildung 7 Busverkehr, Schwerverkehr und Umleitungsstrecke von Bus und Schwerverkehr ..	12
Abbildung 8 Gepl. Haltestellen in Variante 1, Einmündung KFB-Straße	12
Abbildung 9 Gepl. Haltestellen in Variante 1, auf Höhe von Haus Nr. 13	12
Abbildung 10 Gepl. Haltestellen in Variante 2, auf Höhe von Flst. Nr. 3283 mit Lichtsignalanlage	14
Abbildung 11 Gepl. Haltestellen in Variante 2, auf Höhe von Haus Nr. 13	14
Abbildung 12 Verkehrslenkung Busverkehr, Schwerverkehr in Variante 3.....	15
Abbildung 13 Gepl. Haltestellen in Variante 3, an bestehender Haltestellenposition	16
Abbildung 14 Gepl. Haltestelle in Variante 3, auf Höhe von Haus Nr. 13	16
Abbildung 15 Beispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg - vorher	17
Abbildung 16 Beispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg – nachher	18
Abbildung 17 Alternative Radverkehrsführung (pinke Linie)	19
Abbildung 18 Fußgänger: Sicht in Richtung Binzen.....	20
Abbildung 19 Bedarfsampel in der Wittlinger Str. (Norden)	20

Anlagenverzeichnis

- Siehe Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung und Begründung des Vorhabens

Für den Ort Rümmingen wurde bereits in den 1970er Jahren ein Verkehrsprojekt zur Teilortsumfahrung angestoßen, um die Hauptverkehrsstraßen, die L134 und die lange Zeit als Landesstraße und heute als Kreisstraße ausgewiesene Lörracher Straße mit täglich fast 10.000 Kraftfahrzeugen, vom täglichen Durchgangsverkehr zu entlasten und der Gemeinde damit die Chance zur Umgestaltung des Straßenraums einzuräumen. Geplant war die Verlegung der Kreisstraße an den südwestlichen Rand von Rümmingen. Diese Maßnahme hätte mit einem prognostizierten Verkehrsrückgang um ca. 7.500 Kfz/24h in der Lörracher Straße und ca. 4.500 Kfz/24h in der Schallbacher Straße eine große Entlastungswirkung bei gleichzeitiger Verkehrssicherheit für zu Fußgehende und Radfahrende erzielt.

Aufgrund eines Beschlusses des Kreistages im November 2022 hat der Landkreis Lörrach das laufende Planfeststellungsverfahren zum Bau der Teilortsumfahrung zurückgenommen.

Damit ist die bisherige strategische Zielsetzung aus dem Entwicklungskonzept Rümmingen 2025 zur Umgestaltung des Verkehrsraumes bzw. hier der stark vom MIV belasteten Lörracher Straße sowie des Knotenpunktes Lörracher-/Binzener-/Wittlinger Straße im ursprünglichen Sinne nicht mehr umsetzbar. Es müssen nun alternative Lösungen im Status Quo für die geplante Ortsentwicklung der Hauptverkehrsstraßen samt Knotenpunkte im Sinne einer lebendigen, verkehrsberuhigten Ortsmitte bzw. für den Schutz der Bürger/-innen vor Verkehrslärm und Abgasen, für mehr Verkehrssicherheit für zu Fußgehende, insbesondere für Schulkinder, und Radfahrende sowie für ein Mehr an Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität gefunden werden.

Mit dem Entwicklungskonzept Rümmingen 2025 aus dem Jahr 2011 hat sich die Gemeinde Rümmingen zum Ziel gesetzt, den Fuß- und Radverkehr zu stärken sowie an den neuralgischen Verkehrsknotenpunkten eine verkehrsberuhigte, lebendige Ortsmitte zu schaffen. Die Schaffung von Aufenthaltsplätzen bzw. Aufenthaltsqualität, sprich mehr Raum zum Gehen, Flanieren, Verweilen und zur Stärkung von sozialer Interaktion, stehen dabei im Vordergrund. Idealerweise soll ein durchgängiges Fußwegenetz in komfortabler Breite mit sicheren Straßenquerungen zu wichtigen Einrichtungen (Schule, Kindergarten, Rathaus, Gemeindehalle, Bushaltestellen) insbesondere für Kinder und ältere Menschen geschaffen werden.

Der erste Teilbereich der Umgestaltung des Verkehrsraum in der Ortsmitte ist die Schallbacher Straße. Die Vorplanung hierfür ist abgeschlossen und ein Antrag zur Aufnahme in das Förderprogramm nach der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) Rad- und Fußverkehr (RuF) gestellt. Flankiert wird dieser Umgestaltungsprozess durch das neue Projekt „Netzwerk für nachhaltige Mobilität in den Doppelkorridoren Kandertal | Oberrhein“, mit dem die nachhaltige Mobilität in der Region ebenso gestärkt werden soll.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie bezieht sich auf die Lörracher Straße und den Knotenpunkt Lörracher-/Binzener-/Wittlinger Straße, berücksichtigt jedoch auch die Planungen zur Umgestaltung der Schallbacher Straße. Der Kreistag hat in der Novembersitzung 2022 50.000 Euro im Haushalt 2023 bereitgestellt, mit denen Lösungsvorschläge ausgearbeitet werden sollten, wie die Ortsdurchfahrt ruhiger, sicherer und für den Fußverkehr geeigneter gestalten werden kann.

Die Lörracher Straße führt mitten durch den Ort Rümmingen bzw. zerschneidet diesen. Auf beiden Seiten der Straße befindet sich Wohnbebauung. Sie wirkt wie eine Trennlinie zwischen den westlichen und östlichen Wohngebieten. Insbesondere aus Platzgründen konnte nie ein beidseitiger, durchgängiger Gehweg realisiert werden, weil in weiten Teilen der erforderliche Straßenquerschnitt von 6 m dies nicht zulässt. Die in Teilbereichen unzureichenden oder sogar ganz fehlenden Gehwegbreiten führen dazu, dass Fußgänger im Begegnungsfall auf die stark befahrene Fahrbahn ausweichen müssen, für Kinderwagen die Fläche nicht ausreicht und ein Überqueren der Kreisstraße beispielsweise zu einer wichtigen Bushaltestelle oder zur Schule bzw. zum Kindergarten nur schwer möglich ist.

Im Zuge des im Jahr 2022 durchgeführten Lärmaktionsplanes wurde die Geschwindigkeit in der Lörracher Straße sowie in Teilen der Wittlinger- und Binzener sowie der Schallbacher Straße auf 30 km/h reduziert. Die auf 30 km/h reduzierte Geschwindigkeit ist Grundlage für die weiterführende Planung.

Basis für die Ausarbeitungen sind die Ergebnisse eines Workshops mit dem Gemeinderat im Januar 2023 zur neuen strategischen Zielsetzung „Ortsentwicklung Lörracher Straße“ sowie der zwischen der Gemeinde Rümmingen und dem Landkreis Lörrach vereinbarte Untersuchungsauftrag. Demgemäß erfolgte die Ausarbeitung in enger Abstimmung mit dem Landkreis Lörrach.

Im Zuge der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung werden verschiedene Varianten für die Umgestaltung der Lörracher Straße von der Querungshilfe der südlichen Ortszufahrt bis einschließlich dem Knotenpunkt Lörracher-/Wittlinger-/ Binzener Straße untersucht. Die aktuell laufende Planung zur Schallbacher Straße wird in das Gesamtkonzept integriert.

Ergänzend dazu wurde die Gemeinde aufgrund ihrer Interessensbekundung ins Programm „Qualitätserfassung Ortsmitten“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg aufgenommen. Die Gemeinde ist damit eine der 30 Modellkommunen, mit deren Hilfe eine Rahmensetzung zur Schaffung von 500 lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten bis 2030 durch Definition von unterschiedlichen Ortsmitten-Typen erfolgt. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf die beiden Knotenpunkte Schallbacher- und Lörracher-/Binzener-/Wittlinger Straße (L134) ab der Bushaltestelle „Altes Rathaus“ in der Binzener Straße, zur Einmündung „Alte Ziegelei“, über die Dorfstraße bis zum Kinderspielplatz sowie über die Lörracher Straße bis zur Abzweigung Rathausgasse. Hieraus werden neben der Darlegung von Defiziten ebenso praktische Verbesserungsvorschläge bzw. Handlungsempfehlungen erwartet.

2. Lörracher Straße

2.1 Ausgangslage und Defizite

Fahrbahn:

Die Lörracher Straße weist im Bestand fast durchgängig eine Breite von 6,00 m auf. Der Knotenpunkt Lörracher Straße / Karl-Friedrich-Böhringer Straße (KFB-Straße) ist überdurchschnittlich groß dimensioniert. Am Knotenpunkt Lörracher Straße / Fuhrmannsweg ist eine Linksabbiegerspur vorhanden, welche nicht zwingend notwendig ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist im Bestand auf 30 km/h reduziert. Die Linienführung, Längsneigung und Fahrbahnbreiten der Lörracher Straße verleiten jedoch zum Überschreiten der Geschwindigkeitsbegrenzung. Der Fahrbahnbelag ist stellenweise sehr schadhaft.

Insgesamt ist die Lörracher Straße sehr Kfz-freundlich gestaltet, was sich auch in den Verkehrszahlen widerspiegelt. Im Jahr 2019 betrug der DTV gemäß der Zählstelle der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg knapp 8.900 mit einem SV-Anteil von 2,28 %. Aus der Verkehrsuntersuchung der Rapp AG vom 18. Juli 2023 geht eine Verkehrsstärke von 9.500 Kfz/24h hervor. Elemente zur Aufwertung des Ortsbildes sind nicht vorhanden.

Haltestellen:

In der Lörracher Straße befindet sich pro Fahrtrichtung je eine Haltestelle auf Höhe der Einmündung zum Hützeweg bzw. auf Höhe von Haus Nr. 36/38, die bisher regelmäßig von den Buslinien 1, 2 und 15 befahren werden. Eine weitere Haltestelle für Grundschulkinder des Gemeindeverwaltungsverbandes "Vorderes Kandertal" befindet sich in der Dorfstraße auf Höhe der Kirche.

Keine der Haltestellen ist derzeit barrierefrei ausgebaut.

Fußverkehr:

Auf westlicher Seite besteht der Gehweg nur in Teilbereichen. Auf der gegenüberliegenden Seite unterschreitet der bestehende Gehweg häufig das erforderliche Mindestmaß von 1,50 m. Ein durchgängiges Fußwegenetz ist somit nicht vorhanden und stellt vor allem für Schulkinder ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. An den Stellen fehlender Gehwege sind im Seitenbereich z. T. Trampelpfade erkennbar, was darauf schließen lässt, dass Gehwege erforderlich sind.

Eine Bedarfsampel im Bereich der bestehenden Bushaltestellen ermöglicht es dem Fußgängerverkehr zu queren. Weitere Elemente für den Fußgängerquerverkehr sind nicht vorhanden. Auch die Haltestelle "Altes Rathaus" in der Binzener Straße kann nicht sicher erreicht werden. In der Lörracher Straße fehlt an besagter Stelle, wie auch im restlichen Verlauf der Lörracher Straße die Querungsmöglichkeit.

Radverkehr:

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, was in Anbetracht der zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als nicht problematisch gesehen wird. Am Ortseingang aus Lörrach kommend

befindet sich eine Querungshilfe für den Radverkehr. Die Querungshilfe entspricht nicht der Musterlösung des RadNetz BW. Die Ein- und Ausleitung des Radverkehrs ist ausbaufähig.

In der folgenden Abbildung 1 sind die genannten Problemstellen nochmals in der Lage definiert. Der entsprechende Plan ist der Anlage, Unterlage 3, zu entnehmen.

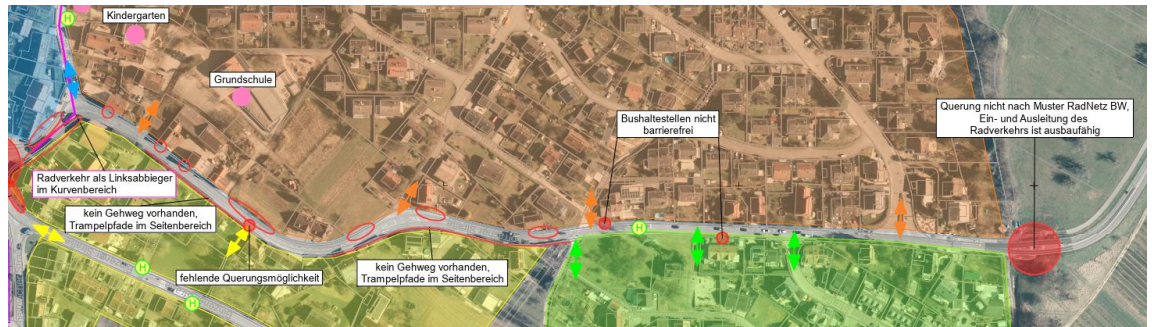


Abbildung 1 Problemstellen und Konfliktpunkte entlang der Lörracher Straße (rote Krinkel: Mindestgehwegbreite von 1,50 m unterschritten; rote Linie: kein Gehweg vorhanden)

Die folgenden Abbildungen geben einen Eindruck zur Ausgangslage.



Abbildung 1 Sehr schmale Gehwege



Abbildung 2 Einseitig sehr schmaler Gehweg, auf der gegenüberliegenden Seite fehlender Gehweg mit Trampelpfad



Abbildung 3 Überdimensionierter Knotenpunkt
Fuhrmannsweg



Abbildung 4 Überdimensionierter Knotenpunkt Karl-Friedrich-
Böhringer Straße



Abbildung 5 Freie, geradlinige Strecke mit Gefälle



Abbildung 6 Schlechte Sichtbeziehung für den Fußverkehr am
Knotenpunkt Wittlinger- / Binzener Straße

Grundlagenerhebung:

Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung fand eine Grundlagenerhebung statt. Die vorhandenen Leitungen wurden bei der Planung berücksichtigt und führen in den ausgearbeiteten Varianten zu keinen Konflikten.

2.2 Variantenuntersuchung

Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung wurden für den Streckenverlauf der Lörracher Straße drei Varianten ausgearbeitet, welche sich in der Verkehrslenkung, Dimensionierung der Fahrbahn sowie in der Gestaltung der Seitenräume unterscheiden.

Im zuvor mit dem Gemeinderat Rümmingen durchgeführten Workshop und einer gemeinsamen Sitzung mit Bürgermeisterin Frau Meier und Erstem Landesbeamten Herrn Höhler des LRA Lörrach wurden Punkte erarbeitet, die der Variantenuntersuchung der Lörracher Straße als auch des Knotenpunktes Lörracher-/Wittlinger-/Binzener Straße zu Grunde liegen. Diese lauten:

- Prüfen und optimieren vorhandener Querungshilfen, herstellen gesicherter Querungshilfen, auch unter dem Aspekt Schaffung sicherer Schulwege
- Schaffung von mehr Raum für Fußgänger
- Aufwertung der Seitenräume mit Begrünung und Bepflanzung
- Prüfen der Busverkehrsführung und optimieren der Haltestellen
- Prüfen der Radverkehrsführung

Die Varianten wurden in Abstimmung mit der Gemeinde Rümmingen sowie dem Landratsamt Lörrach ausgearbeitet. Die wichtigsten Parameter der erarbeiteten Varianten sind in Tabelle 1 auf einen Blick dargestellt.

Tabelle 1 Varianten im Überblick

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fahrbahnbreite	5,25 m	6,00 m	5,00 m
Verkehrsführung	SV und Busverkehr in Fahrtrichtung Ortsmitte frei, SV Richtung Lörrach gesperrt, Busverkehr in Fahrtrichtung Lörrach nutzt die KFB-Straße (im Uhrzeigersinn)	Keine Einschränkungen	SV gesperrt, Bus in Fahrtrichtung Lörrach frei, Busverkehr in Fahrtrichtung Ortsmitte nutzt die KFB-Straße (gegen den Uhrzeigersinn)
Gehwege	Ziel: Einseitig 2,00 m, gegenüberliegend nach Möglichkeit 1,50 m	Ziel: Einseitig 2,00 m gegenüberliegend nach Möglichkeit 1,50 m	Ziel: Durchgängig beidseitig (≥1,50 m)

Im Folgenden wird jede Variante hinsichtlich der Punkte

- Verkehrsführung
- Haltestellen
- Fahrbahn
- Fußverkehr
- Aufenthaltsqualität

erläutert. Die Kombination einzelner Elemente (z. B. Haltestellenpositionen, Materialisierung) aus verschiedenen Varianten ist für weitere Planungsphasen ebenfalls denkbar.

2.2.1 Variante 1

Verkehrsführung:

Variante 1 besitzt verkehrslenkende Maßnahmen. Der Schwerverkehr wird für die Fahrtrichtung Rümplingen / Lörrach gesperrt und über Binzen umgeleitet (lila Linie in Abbildung 7). In der Gegenrichtung kann der Schwerverkehr wie auch der Busverkehr weiterhin passieren. Der Bus in Fahrtrichtung Lörrach wird über die Dorfstraße als Linksabbieger im unübersichtlichen Kurvenbereich ausgeleitet und weiter über die Karl-Friedrich-Böhringer-Straße (KFB-Straße) in Richtung Lörrach fahren. In Abbildung 7 sind die entsprechenden Fahrbeziehungen dargestellt.

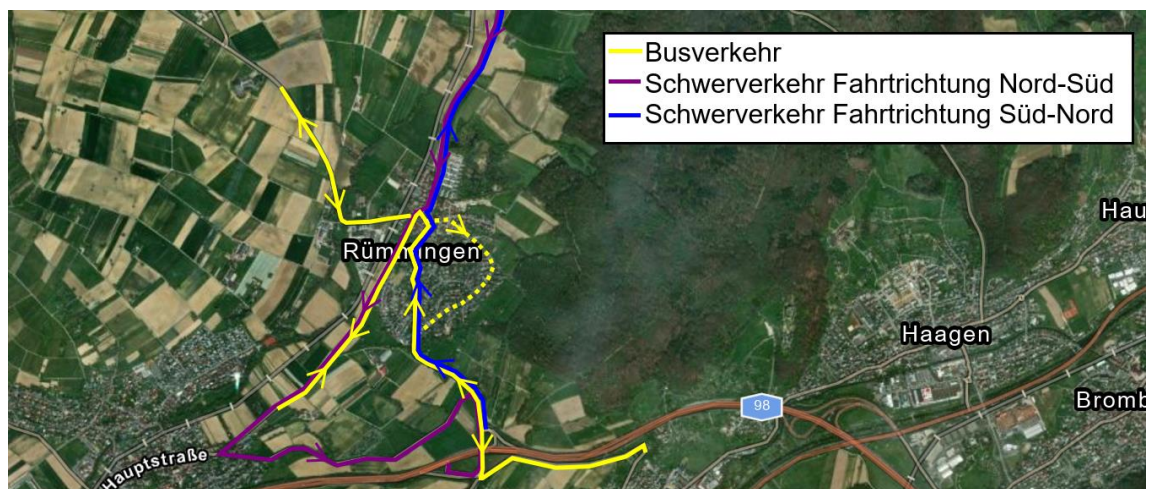


Abbildung 7 Busverkehr, Schwerverkehr und Umleitungsstrecke von Bus und Schwerverkehr

Haltestellen:

Die Haltestellen für beide Fahrtrichtungen werden an den Knotenpunkt Lörracher- / KFB-Straße positioniert (Abbildung 8). Zur zusätzlichen Erschließung der Ortsmitte wurden weitere mögliche Positionen geprüft. Eine weitere Haltestelle in Fahrtrichtung Kandern ist auf Höhe von Haus Nr. 13 geplant (Abbildung 9). Alle Haltestellen können barrierefrei ausgebaut werden. Im Zuge der neuen geplanten Ringlinie sollen weitere Bushaltestellen entlang der KFB-Straße erfolgen.

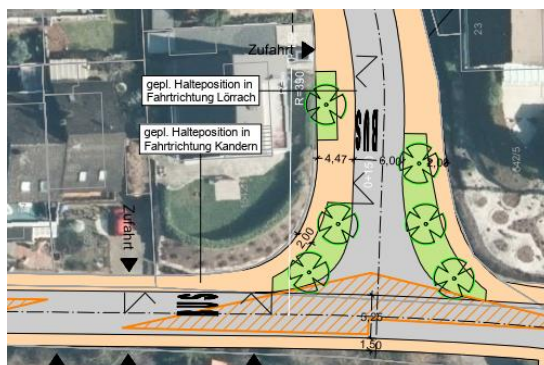


Abbildung 8 Gepl. Haltestellen in Variante 1, Einmündung KFB-Straße

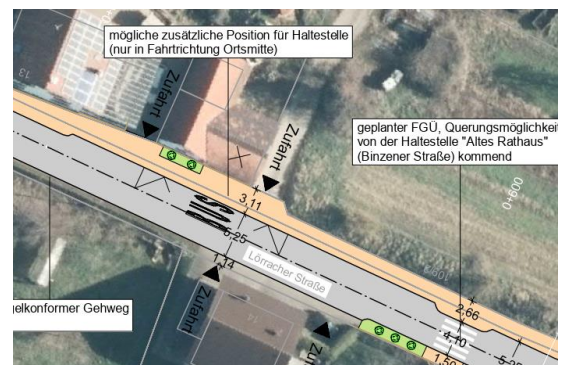


Abbildung 9 Gepl. Haltestellen in Variante 1, auf Höhe von Haus Nr. 13

Fahrbahn:

Für die Fahrbahnbreite gilt der Begegnungsfall Bus-PKW als ausschlaggebend. Die Fahrbahn wird auf 5,25 m Breite reduziert. Der Begegnungsfall Bus-PKW ist unter eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich.

Fußverkehr:

Als definiertes Ziel dieser Variante wurde ein mindestens einseitig durchgängiger Gehweg mit einer Breite von 2,0m festgesetzt. Die Bestandssituation mit den Trampelpfaden im Seitenraum lässt auf den Bedarf an Gehwegen auf beiden Seiten schließen. Zur Verbesserung der Bestandssituation wurde daher in Variante 1 ein beidseitiger Gehweg angestrebt. Aufgrund der beengten Verhältnisse sowie der angrenzenden Bebauung in der Ortsdurchfahrt kann eine Gehwegbreite von 2,50 m nicht realisiert werden. Die Begegnungshäufigkeit zweier Personen wird als gering eingeschätzt, sodass eine Gehwegbreite von einseitig 2,00 m als ausreichend eingeschätzt wird und dennoch die aktuellen Mindestbreiten nicht unterschreitet.

Auf der Ostseite wird daher ein durchgängiger Gehweg mit einer Breite von $\geq 2,00$ m geplant, um auf der Westseite möglichst ebenfalls einen Gehweg mit 1,50 m Breite zu generieren. Auf Höhe Haus Nr. 7 (östliche Seite) kann das Maß von 2,00 m auf einer Länge von ca. 10 m nicht erreicht werden, sodass der Gehweg eine Breite von $\geq 1,80$ m erhält. Der genaue Abschnitt kann den Lageplänen zur Variante 1 entnommen werden (siehe Anlage).

Als Ergebnis der Planung resultiert ein beidseitiger Gehweg ab dem Ortseingang im Süden bis Haus Nr. 22 (westliche Seite). Entlang der übrigen Strecke ist die Anlage eines beidseitigen Gehweges auf einer Länge von ca. 250 m aufgrund der unmittelbaren Bebauung nicht möglich.

Die bestehende Lichtsignalanlage (LSA) für den Fußverkehr wird an den Fußweg von der Ludwig-Schnauffer-Straße kommend positioniert. Nach umfangreicher Betrachtung der Ziel- und Quellpunkte der verschiedenen Wohngebiete ist diese Position als geeignet anzusehen.

Die wichtige Fußwegverbindung zwischen der Binzener Straße (Bushaltestelle „Altes Rathaus“) und der Lörracher Straße soll um eine gesicherte Querung ergänzt werden. Dies wurde in allen drei Varianten mittels eines Fußgängerüberweges umgesetzt. Die Sichtverhältnisse auf den geplanten FGÜ wurden geprüft und sind eingehalten.

Aufenthaltsqualität:

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Geschwindigkeitsdämpfung sind Fahrbahneinengungen geplant. Die Fahrbahneinengungen sind mit einer Breite von 4,10 m geplant, was den Begegnungsfall Pkw-Pkw unter eingeschränkten Bewegungsspielräumen zulässt. Durch die Fahrbahnverjüngung und die Fahrbahneinengungen können im Seitenraum Grünflächen geplant werden. Die Aufenthaltsqualität wird im Vergleich zum Bestand verbessert.

Unter Berücksichtigung vorhandener Infrastrukturleitungen sind Baumquartiere, Bepflanzung und Grünflächen geplant. Die Knotenpunkte Lörracher Straße / KFB-Straße und Lörracher Straße / Fuhrmannsweg werden reduziert und bieten Platz zur Gestaltung.

von Haus Nr. 1 wird das Zielmaß um 4 cm unterschritten. Die Durchgängigkeit des Gehweges ist aufgrund der eingehaltenen Mindestgehwegbreiten dennoch gegeben. Die genauen Abschnitte können den Lageplänen zur Variante 2 entnommen werden (siehe Anlage).

Auf der gegenüberliegenden Seite kann lediglich in Teilabschnitten ein Gehweg, der den Mindestanforderungen (1,50 m) entspricht, hergestellt werden.

Aus der Planung resultiert damit ein beidseitiger Gehweg vom südlichen Ortseingang bis zur Einmündung Wiesenweg sowie zwischen Haus Nr. 28 bis Haus Nr. 24 mit einem Gehweg von 1,50 m bzw. $\geq 2,00$ m. Die übrige Strecke ist durch einen einseitigen Gehweg erschlossen, der die Zielvorstellung von 2,00 m Breite an vier Stellen unterschreitet.

Die LSA wird leicht versetzt und an die Position der Bushaltestellen angepasst.

Der FGÜ zur Haltestelle „Altes Rathaus“ in der Binzener Straße ist analog zu Variante 1 geplant.

Aufenthaltsqualität:

Durch Fahrbahneinengungen wird die Möglichkeit für Grünflächen geschaffen. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität im Vergleich zum Bestand leicht erhöht. Anzahl und Lage der Baumquartiere und Begrünung sind den Lageplänen der Variante 2 zu entnehmen (siehe Anlage).

2.2.3 Variante 3

Verkehrsführung:

Variante 3 besitzt verkehrslenkende Maßnahmen. Die Durchfahrt für den Schwerverkehr wird in beide Fahrtrichtungen gesperrt und über Binzen geleitet (blaue Linie in Abbildung 12, Anlieger ausgenommen).

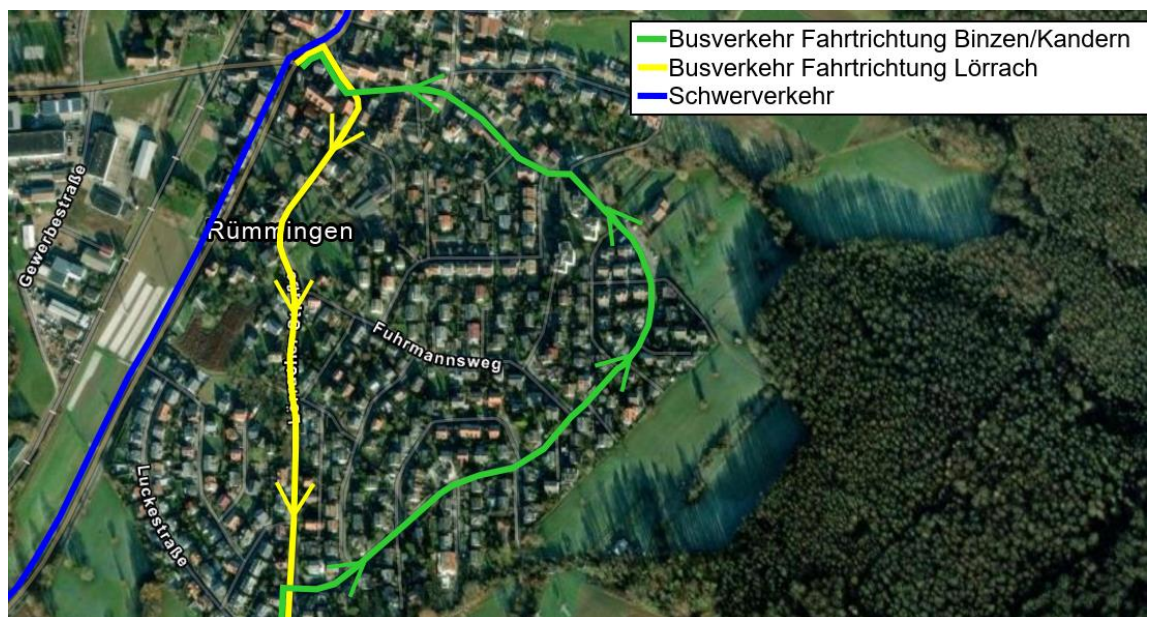


Abbildung 12 Verkehrslenkung Busverkehr, Schwerverkehr in Variante 3

Einzige Ausnahme stellt der Busverkehr dar. In Fahrtrichtung Lörrach wird der Busverkehr über die Lörracher Straße geleitet, in der Gegenrichtung wird er über die KFB-Straße / Dorfstraße geleitet.

In Besprechungen mit dem LRA Lörrach wurde die Befahrbarkeit des Knotenpunktes (NK 8311 006 – L134/K6340) Rümmingen/Binzen in Frage gestellt. Rapp Regioplan hat auf Grundlage des Katasters (ohne Vermessung, ohne Luftbild) die Befahrbarkeit mittels Schleppkurvenanalyse geprüft (siehe Anlage). Aufgrund der engen Radien am Knotenpunkt sind nach erster Einschätzung kleine Anpassungen am Fahrbahnrand nicht auszuschließen.

Haltestellen:

Entlang der Lörracher Straße sind Haltestellen in Fahrtrichtung Lörrach möglich. Die Position der bestehenden Haltestelle auf Höhe von Haus Nr. 36 wird beibehalten (Abbildung 13). Zur Erschließung der Ortsmitte wird wie in Variante 1 und 2 eine weitere Haltestelle auf Höhe von Haus Nr. 13 geplant (Abbildung 14). In der Gegenrichtung wird Rümmingen mittels Haltestellen analog zum Konzept der geplanten Ringlinie Rümmingen erschlossen. Die Haltestellen in der Lörracher Straße können barrierefrei ausgebaut werden und sind für den Fußgängerverkehr vollständig erschlossen.

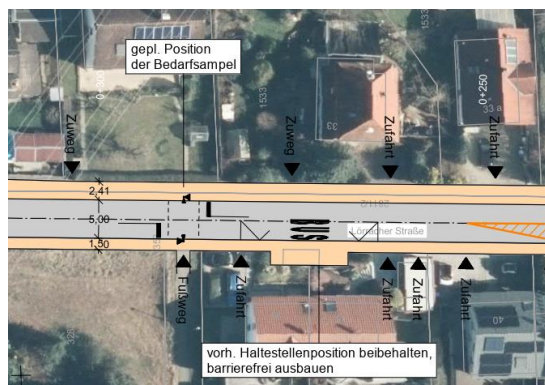


Abbildung 13 Gepl. Haltestellen in Variante 3, an bestehender Haltestellenposition

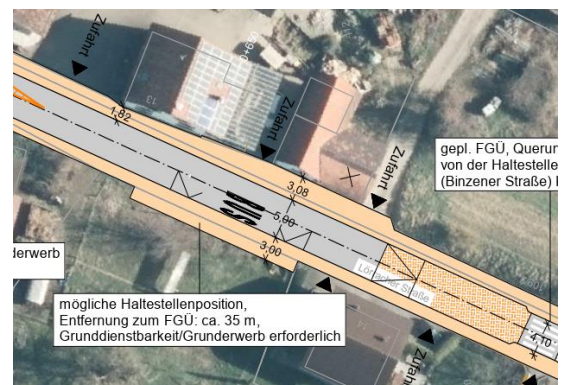


Abbildung 14 Gepl. Haltestelle in Variante 3, auf Höhe von Haus Nr. 13

Fahrbahn:

Das Unterbinden des Schwerverkehrs entlang der Lörracher Straße lässt eine Verringerung des Straßenquerschnittes unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Busverkehrs zu. Die Fahrbahnbreite wird auf 5,00 m reduziert. Der Begegnungsfall Bus-PKW ist unter eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich.

Fußverkehr:

Zur Verbesserung der Bestandssituation wurde in Variante 3 als Ziel ein beidseitiger Gehweg > 1,50 m angestrebt.

Auf der Westseite wird der Gehweg mit einer durchgängigen Breite von 1,50 m geplant. Die Breite kann aufgrund der Bebauung von Haus Nr. 6 auf einem Abschnitt von ca. 18 m nicht eingehalten werden.

Der östliche Gehweg erhält die übrigen verfügbaren Flächen. Damit bemisst er sich vom Ortseingang im Süden bis zum Kurvenbereich auf Höhe von Haus Nr. 17 auf eine Breite von $\geq 2,00$ m. Im Kurvenbereich auf Höhe Haus Nr. 17 kann eine Breite von 1,72 m erreicht werden, bevor er auf einer Länge von rund 40 m mit 1,80 m bemessen werden kann und bis zur Einmündung „Schulweg“ wieder auf $\geq 2,00$ m aufweitet. Haus Nr. 13 ragt auch hier in den Gehweg, sodass auf einer Länge von rund 8 m eine Breite von $\geq 1,82$ m erreicht wird. Ab der Einmündung „Schulweg“ zur Ortsmitte hin erreicht der östliche Gehweg eine Breite von 1,50 m – 1,90 m. Die genauen Abschnitte können den Lageplänen zur Variante 3 entnommen werden (siehe Anlage).

Aus der Planung resultiert ein beidseitiger Gehweg auf gesamter Länge der Lörracher Straße, der den Mindestanforderungen entspricht, außer auf Höhe von Haus Nr. 6. Westseitig mit einer Breite von 1,50 m, ostseitig mit einer Breite von $\geq 1,70$ m bis stellenweise (auf zwei Abschnitten von ca. 20 m bzw. 35 m) über 3,00 m und einer Engstelle mit 1,50 m Breite.

Die bestehende Lichtsignalanlage (LSA) für den Fußverkehr wird analog zu Variante 1 an den Fußweg von der Ludwig-Schnauffer-Straße kommend in unmittelbarer Nähe zur geplanten Bushaltestelle positioniert.

Der FGÜ zur Haltestelle „Altes Rathaus“ in der Binzener Straße ist analog zu Variante 1 geplant.

Aufenthaltsqualität:

Durch die Fahrbahnverjüngung und die Fahrbahneinengungen können im Seitenraum Grünflächen geplant werden. Die Aufenthaltsqualität wird im Vergleich zum Bestand deutlich verbessert. Anzahl und Lage der Baumquartiere und Begrünung sind den Lageplänen der Variante 3 zu entnehmen (siehe Anlage).

Ergänzend dazu werden gepflasterte Bereiche innerhalb der Fahrbahn vorgesehen. Diese werten das Ortsbild auf und können zu einer vorsichtigen Fahrweise anregen.

Welche Auswirkungen die Materialisierung haben kann, zeigen die folgenden Abbildungen aus der Ortsdurchfahrt in Rudersberg (Baden-Württemberg), welche als „Good-Practice-Beispiel“ im Handlungsfeld Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung des Landes Baden-Württemberg aufgelistet ist.

Hinweis: Derartige Gestaltungselemente sind in allen Varianten möglich.



Abbildung 15 Beispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg - vorher



Abbildung 16 Beispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg – nachher

2.2.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird in allen drei Varianten im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Querungshilfe am südlichen Ortseingang wurde in jeder Variante auf die Musterlösung des RadNetz BW (Muster 9.5-10) angepasst. Die Einfädelung des Radverkehrs auf die Fahrbahn erfolgte analog dazu.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden alternative Radverkehrsführungen geprüft. Als schlüssige Route kommt die Führung des Radverkehrs über die Dorfstraße / KFB-Straße in Betracht (Abbildung 17). An dieser Route gibt es folgende Mängel:

- 7-10 % Steigung auf einer Länge von ca. 250 m → widerspricht den Vorgaben aktueller Regelwerke (vgl: Steigung auf der Lörracher Straße Maximal 5-7 % auf einer Länge von ca. 280 m)
- In Fahrtrichtung Lörrach: Radfahrer als Linksabbieger im unübersichtlichen Kurvenbereich (Lörracher Straße / Dorfstraße)

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird bei Fahrbahnbreiten $\leq 6,00$ m und bei Verkehrsstärken bis 700 Kfz/h als verträglich erachtet (vgl. ERA, 2010). Aus dem Verkehrsgutachten der Rapp AG geht eine Verkehrsstärke von rund 850 Kfz/h in der Morgenspitzenstunde hervor.

Trotz der leicht erhöhten Belastung in der Spitzenstunde kann bei geringen Geschwindigkeiten (30 km/h) „der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn“ geführt werden (RASt 06, Kapitel 6.1.7.2).

Aus dem Verkehrsgutachten der Rapp AG geht ebenfalls hervor, dass es sich um lediglich 337 Radfahrende/24 h handelt. Aus verkehrsplanerischer Sicht steht der Radverkehrsführung im Mischverkehr nichts entgegen.

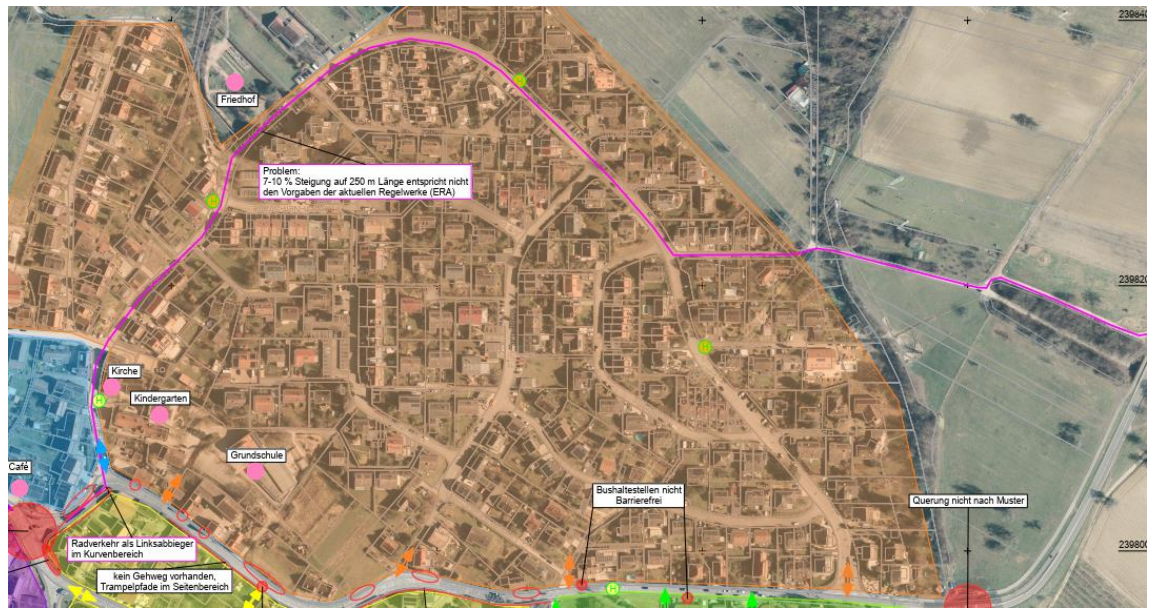


Abbildung 17 Alternative Radverkehrsführung (pinke Linie)

3. Knotenpunkt Lörracher- / Wittlinger- / Binzener Straße

3.1 Ausgangslage und Defizite

Fahrbahn:

Der Knotenpunkt Lörracher- / Wittlinger- / Binzener Straße ist als Einmündung gestaltet. Aus der Wittlinger Straße kann der Verkehr über eine Linksabbiegerspur (diese entspricht nicht dem Regelwerk) in die Lörracher Straße abbiegen.

Von Binzen kommend ist der Einmündungsbereich aufgrund der Linienführung und der Lage hinter dem Kurvenbereich nur spät erkennbar.

Die Sichtverhältnisse auf den von Binzen kommenden Verkehr sind für den Einbieger aus der Lörracher Straße schlecht. Der ankommende Verkehr kann nur spät wahrgenommen werden und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Binzener- / Wittlinger Straße wird regelmäßig überschritten. Für den Rechtseinbieger kommt erschwerend hinzu, dass die bestehende Fußgänger LSA beachtet werden muss. Bei freier Fahrt von Links kann es beim Einbiegen nach Rechts zum Übersehen der Rotschaltung kommen. Als weitere Schwierigkeit muss der Verkehr der Einmündung Schallbacher-/Binzener Straße berücksichtigt werden. Wird von dort in Richtung Wittlinger Straße eingebogen, muss dies durch den Einbieger aus der Lörracher Straße ebenfalls berücksichtigt werden.

Fußverkehr:

Am Knotenpunkt Lörracher- / Wittlinger- / Binzener Straße besteht in nördlicher Richtung eine provisorische Fußgängerampel zum Queren der Wittlinger Straße (Abbildung 19). Weitere Querungselemente für Fußgänger sind am Knotenpunkt nicht vorhanden. In Richtung Binzen verläuft ein zu schmal bemessener Gehweg, von dem aus die Sicht auf den Verkehr aus Binzener Richtung nicht gegeben ist. Das Queren durch den Fußverkehr ist hier nur unter erhöhtem Risiko möglich (Abbildung 18).



Abbildung 18 Fußgänger: Sicht in Richtung Binzen



Abbildung 19 Bedarfsampel in der Wittlinger Str. (Norden)

Radverkehr:

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt und hat keine Schutzelemente.

Grundlagenerhebung:

Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung fand eine Grundlagenerhebung statt. Die vorhandenen Leitungen wurden bei der Planung berücksichtigt und führen in den ausgearbeiteten Varianten zu keinen Konflikten.

3.2 Variantenuntersuchung

Zum Knotenpunkt Lörracher- / Wittlinger- / Binzener Straße fand durch die Rapp AG im Mai 2023 eine verkehrstechnische Untersuchung statt. Demnach erreicht der Knotenpunkt derzeit Qualitätsstufe D. Bei einer geringen Steigerung der Knotenstrombelastungen wird die nicht mehr ausreichende Qualitätsstufe E erreicht.

Für den Knotenpunkt waren ebenfalls drei Varianten zu untersuchen.

Im Zuge weiterer Planungsschritte ist die Leistungsfähigkeit jeder Knotenpunktvariante zwingend zu prüfen.

3.2.1 Variante 1 – Einmündung

In Variante 1 wird die Verkehrsführung als Einmündung beibehalten.

Der Linksabbiegestreifen in der Wittlinger Straße wird in seiner Form und Lage den Richtlinien entsprechend angepasst. Die Fahrbahnrande der Landesstraße werden leicht nach Westen verschoben. Dadurch werden um den gesamten Knotenpunkt Gehwege $\geq 1,50$ m (Westseite des Knotenpunktes) bzw. $\geq 2,00$ m (Ostseite des Knotenpunktes) geschaffen. Um den Gehweg auf der Westseite auf 1,50 m zu dimensionieren, ist auf Flst.-Nr. 55 (Gasthof Sonne) Grunderwerb oder Grunddienstbarkeit von ca. $0,3 \text{ m}^2$ erforderlich. Weitere Konflikte mit Grundstückseigentümern ergeben sich aus der Planung nicht.

Die bestehende Lichtsignalanlage für den Fußverkehr wird an der bestehenden Position beibehalten. Weiter im Süden kann eine weitere Bedarfsampel errichtet werden, um die Querung der Landesstraße im südlichen Bereich und zur Schallbacher Straße ebenfalls zu sichern.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Punkte ist eine gesicherte Querung bspw. mittels Fahrbahnteiler am Knotenpunktsarm der Lörracher Straße aufgrund der Schleppkurven von Gelenkbussen sowie mangelnder Sichtverhältnisse nicht realisierbar. Im weiteren Verlauf der Lörracher Straße ist eine Querung aufgrund der beengten Verhältnisse sowie aufgrund des folgenden Kurvenbereiches nicht mehr möglich. Dies ist als Nachteil dieser Knotenpunktvariante zu sehen.

Durch die Reduktion des Einmündungsbereiches wird die Möglichkeit geboten, den Platz um den bestehenden Brunnen aufzuwerten und das Ziel der lebendigen Ortsmitte zu realisieren. Die tatsächliche Dimensionierung des Einmündungsbereiches und damit der zur Verfügung stehende Platz zur Aufwertung der Ortsmitte hängt maßgeblich von der gewählten Verkehrsführung in der Lörracher Straße ab.

3.2.2 Variante 2 – Lichtsignalanlage

Die lichtsignalisierte Einmündung kann mit jeweils einem Mischstreifen je Knotenpunktzufahrt realisiert werden. Der gesamte Einmündungsbereich wird dadurch im Vergleich zum Bestand verkleinert, sodass ringsum Gehwege von 2,00 m Breite geschaffen werden können. In allen Zufahrten werden zusätzlich Fußgängerfurten eingerichtet. Für den Fußverkehr entsteht ein durchgängiges Wegenetz. Grunderwerb wird bei der vollsignalisierten Knotenpunktvariante nicht erforderlich.

Durch die Reduktion des Einmündungsbereiches wird die Möglichkeit geboten, den Platz um den bestehenden Brunnen aufzuwerten und das Ziel der lebendigen Ortsmitte zu realisieren.

Der benachbarte Knotenpunkt Schallbacher Straße / Binzener Straße muss in dieser Variante voraussichtlich ebenfalls signalisiert werden. Dies ist mit der aktuell laufenden Planung der Schallbacher Straße kompatibel. Lediglich auf die derzeit geplante Fahrbahneinengung mit Fußgängerüberweg sollte dann verzichtet werden. Ob eine Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes erforderlich ist, ist in weiteren Planungsschritten zu prüfen.

3.2.3 Variante 3 – Kreisverkehrsplatz

Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes unter begrenztem Grunderwerb und mit umgehendem Fußwegenetz ist nur unter Anwendung eines Minikreisverkehrs (Außendurchmesser ≤ 22 m) realisierbar. Der Minikreisverkehr kann am geplanten Knotenpunkt mit einem Außendurchmesser von 20 m geplant werden. Die Mittelinsel muss befahrbar ausgebildet werden. Im östlichen und südlichen Bereich resultiert der Gehweg zu einer Breite von 2,00 m. Im Süden ist hierfür Grunderwerb auf Flurstück 108 von ca. 15 m² erforderlich. Im Westen kann der Gehweg lediglich mit einer Breite von 1,55 m hergestellt werden. Hierfür ist auf ca. 2 m² eine Grunddienstbarkeit oder Grunderwerb von Flst.-Nr. 55 (Gasthof Sonne) erforderlich.

Die Knotenpunktzufahrten können mit Fußgängerüberwegen sowie Fahrbahnteilern ausgestattet werden. Die Anlage der FGÜs muss mit der Verkehrsbehörde abgestimmt werden.

Nach Abstimmungen mit Herrn Gassenmeier (RP Freiburg) kann der Anlage eines Minikreisverkehrs im Zuge einer Landesstraße (Wittlinger- / Binzener Straße) nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Kreisverkehre entlang von Landesstraßen besitzen i.d.R. einen Durchmesser von min. 26 m. Das Landratsamt sowie die Gemeinde Rümmingen begrüßen die Form eines Minikreisverkehrs.

Zusätzlich zur Leistungsfähigkeit muss auch der Rückstau zum benachbarten Knotenpunkt Schallbacher Straße / Binzener Straße im weiteren Planungsschritt geprüft werden.

4. Grobkostenschätzung

Im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung wurde eine Grobkostenschätzung für jede Variante erstellt. Das Ergebnis ist in Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2 Grobkostenschätzung

	Baukosten netto in EUR	BNK netto in EUR	Summe BK + BNK netto in EUR	Gesamtkosten brutto (inkl. 19% MwSt.) in EUR (gerundet)
Lörracher Straße				
Variante 1	1.670.000,00 €	334.000,00 €	2.004.000,00 €	2.384.800,00 €
Variante 2	1.720.000,00 €	344.000,00 €	2.064.000,00 €	2.456.200,00 €
Variante 3	1.810.000,00 €	362.000,00 €	2.172.000,00 €	2.584.700,00 €
Knotenpunkt Lörracher-/ Wittlinger-/ Binzener Straße				
Einmündung	340.000,00 €	68.000,00 €	408.000,00 €	485.500,00 €
Lichtsignalanlage	360.000,00 €	72.000,00 €	432.000,00 €	514.100,00 €
Kreisverkehrsplatz	300.000,00 €	60.000,00 €	360.000,00 €	428.400,00 €

Ein Baugrundgutachten liegt bisher nicht vor. Im Rahmen der Grobkostenschätzung wurde daher folgende Annahme zugrunde gelegt:

- 70 % Z0-Material
- 30 % Z2-Material.

In den Baunebenkosten enthalten sind Kosten für Honorare, Gutachten, Vermessung und ähnliches.

Nicht enthalten in der Kostenschätzung sind:

- Leitungsbau
- Kosten für Grunderwerb

Kostenteilung:

Von der Planung betroffen sind die Gemeinde Rümplingen (Gehwege und Nebenflächen), das Landratsamt Lörrach (Kreisstraße – Lörracher Straße) sowie das RP Freiburg (Landesstraße am Knotenpunkt Lörracher-/ Wittlinger-/ Binzener Straße).

Eine mögliche Kostenteilung der Lörracher Straße könnte nach den jeweiligen Flächenanteilen der beteiligten Baulastträger (Gemeinde Rümplingen – Landratsamt Lörrach) erfolgen.

Die Kostenteilung des Knotenpunktes erfolgte nach dem Vorgehen der Straßen-Kreuzungsrichtlinie. Es resultiert folgende Aufteilung:

Tabelle 3 Kostenteilung nach Aufteilung der Kosten in Abhängigkeit der jeweiligen Flächenanteile je Baulastträger, Preise in brutto, inkl. 20 % Baunebenkosten

	Kostenteilung - Baukosten brutto in EUR, inkl. 20 % Baunebenkosten		
	Gemeinde Rümmingen	Landratsamt Lörrach	RP Freiburg
	Lörracher Straße		
Variante 1	900.000,00 €	1.500.000,00 €	- €
Variante 2	840.000,00 €	1.640.000,00 €	- €
Variante 3	1.070.000,00 €	1.540.000,00 €	- €
	Knotenpunkt Lörracher-/ Wittlinger-/ Binzener Straße		
Einmündung	130.000,00 €	90.000,00 €	270.000,00 €
Lichtsignalanlage	170.000,00 €	100.000,00 €	260.000,00 €
Kreisverkehrsplatz	100.000,00 €	70.000,00 €	270.000,00 €

In wie weit sich das RP Freiburg an den Kosten für die Umgestaltung des Knotenpunktes beteiligt muss im Weiteren geklärt werden.

Die dargestellte Kostenteilung stellt keine Zusage zur Kostenübernahme durch die beteiligten Baulastträger dar.

5. Fördermittel

Das Land Baden-Württemberg bietet mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) Möglichkeiten zur Förderung in den Bereichen Mobilität, Verkehr und Straßen, speziell auch für den kommunalen Straßenbau, den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV.

Im Herbst des Jahres erfolgt der Antrag zur Aufnahme (Voranmeldung) der geplanten Maßnahme in das entsprechende Förderprogramm auf Basis der Vorplanung.

Nach erfolgreicher Aufnahme in das Programm wird der Förderantrag innerhalb eines Jahres bei Rad- und Fußverkehr bzw. innerhalb von drei Jahren im Bereich Kommunalen Straßenbau und ÖPNV auf Basis der Entwurfsplanung gestellt. Nach Bewilligung des Antrags kann die Maßnahme realisiert werden.

Demzufolge wird empfohlen, auf Grundlage der Machbarkeitsstudie eine Vorplanung zu erstellen. Im Zuge der Vorplanung werden die Varianten im Detail untersucht und ein Variantenentscheid herbeigeführt. Im Anschluss kann mit Hilfe der Vorplanung und der Zielvariante ein Antrag für die Aufnahme in das Förderprogramm gestellt werden.

Rapp Regioplan GmbH

Simon Nübling
Projektleitung

Stella Maria Gramlich
Sachbearbeitung