

Als IG Velo e.V. Ortsgruppe Mittleres Wiesental empfehlen wir eine Teilradverbindung zwischen Steinen Wiesenbrücke und Maulburg. Ausgehend von der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Großes Wiesental, werden im Folgenden hier die einzelnen Vorschlägen betrachtet und eine Empfehlung für eine Verbindung von Steinen nach Maulburg dargestellt (veränderte Nordvariante).

Aus dem Schlussbericht der Machbarkeitsstudie_Radschnellverbindungen im_LK_Lörrach¹ :

Zwischen Maulburg und Steinen sind mehrere parallele Führungen genannt worden (vgl. Abb. 6-6). Diese führen zwischen Wiese und B317 parallel zur Wiesentalbahn bzw. zur Wiese. In Abstimmung mit Steinen wird zwischen B317 und Eisenbahnstraße abweichend von den Vorschlägen des Landkreises die geradlinige Führung entlang der Wiesentalbahn favorisiert. Diese geht mit einem Wege- und Brückenneubau einher. Ob westlich der Wiesenquerung die Führung nördlich oder südlich der Wiesentalbahn favorisiert wird, kann laut Aussage Steinens erst im Zusammenhang mit der Projektierung der Ostumgehung von Steinen festgestellt werden.

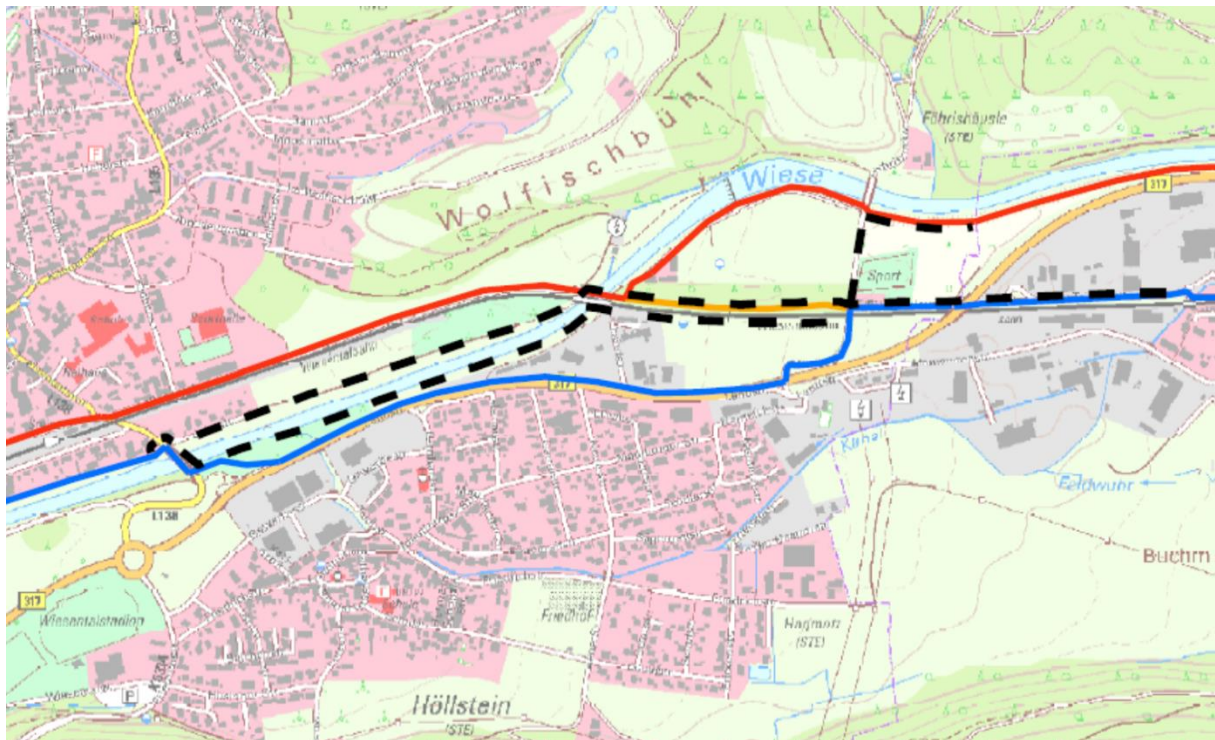


Bild: Varianten zwischen Maulburg und Steinen (gestrichelt Nord- und Südvariante), Variante 1 (rot), kleinräumige Variante 1a (orange), Variante 2 (blau)

¹ Schlussbericht_MS_RSV_im_LK_Loe.pdf : Landkreis Lörrach Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental, Hochrhein und Oberrhein im Landkreis Lörrach Schlussbericht 24.01.2019 Seite 27

Die Radschnellverbindung (RSV) sind in verschiedenen Routen eingeteilt.

RSV 1 – Stadt Lörrach, Gemeinde Steinen, Gemeinde Maulburg, Stadt Schopfheim, Gemeinde Hausen im Wiesental, Stadt Zell im Wiesental²

Betrachtung der einzelnen Varianten aus dem Schlussbericht für den Abschnitt Steinen Wiesenbrücke nach Maulburg:

RSV1 Maulburg-Steinen Variante 1 rot:

Von Lörrach kommend verläuft der RSV 1 nördlich der Eisenbahnlinie entlang der Bahnhofstraße in die Rotzlerstraße und überquert dann die Wiese zum Werkhof. Dort führt er auf geteertem Weg bis zur Föhribuckbrücke und dann weiter auf dem ungeteerten Wiesendamm bis Maulburg.

Bewertung:

Pro

- Anbindung an das Zentralklinikum
- Kosten fallen mit der Verlegung der L138 und der angedachten Weiterführung der L138 nach Maulburg an

Contra:

- Die Variante 1 führt entlang der geplanten L138. Es könnte insbesondere im Bereich der Rotzlerstraße bei den Wohnhäusern zu Engstellen aus Platznot kommen.
- Der Bau ist abhängig von der Planung Steinen-Ost.
- Eine Überbrückung der Wiese würde vermutlich erst zusammen mit der Weiterführung der L138 bis Maulburg realisiert werden.
- Die Weiterführung über den Wiesendamm ist problematisch Zitat: „Laut Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg, Referat, Abteilung 5, stehen die heutigen Dammkronenwege zur Überplanung als Radschnellwegtrassen grundsätzlich nicht zur Verfügung. Bei einer möglichen zukünftigen Ertüchtigung der Dämme und Verbreiterung der Dammkrone auf max. 3,50 m sei eine generelle Nutzung als RSV mit den Anforderungen an das Hochwasserschutzbauwerk sowie an die Verkehrssicherungspflicht nicht vereinbar. Unter Umständen seien luftseitig anzulegende Dammverteidigungswege als RSV geeignet. Zudem sei zu berücksichtigen, dass Kronen- oder Dammverteidigungswege für Damm- und Gewässerunterhaltungsarbeiten sowie im Hochwasserfall gesperrt werden, so dass diese Wege zeitweise für den Radverkehr nicht zur Verfügung stünden“³.
- Der Damm wird alternativlos für Spaziergänge/Tourismus genutzt. Durch die Führung des RSV1 über diesen Damm würde das Freizeitangebot Steinens und Maulburgs erheblich beeinträchtigt. Dies wird in anderem Zusammenhang auch in der Machbarkeitsstudie erwähnt, Zitat: „Die Wege entlang der Wiese sind bereits heute als Wege für den Alltags-, Freizeit- sowie touristischen Radverkehr attraktive Wege und gut nutzbar. Sie können und werden sicherlich auch weiterhin genutzt werden. Für eine Radschnellverbindung eignen sie

² Schlussbericht_MS_RSV_im LK_Loe.pdf: Seite 19

³ Schlussbericht_MS_RSV_im LK_Loe.pdf: Seite 28

sich allerdings nicht. Empfohlen wird allerdings ein abschnittsweiser Ausbau (wo möglich), um die Attraktivität der Wege zu erhalten bzw. zu erhöhen.“⁴

RSV1 Maulburg-Steinen Variante 2 blau:

Von Lörrach kommend verläuft der RSV 1 unter der B317 durch als Schotterstraße südlich der Bahnlinie an die Wiesenstraße (Kreisel), biegt dann geteert bei der Firma H2O zur Wiese ab und geht dann über in den von Brombach kommenden Radweg bis zur Eisenbahnstraße, in die er in Höhe der Jahnstraße einmündet, die Brücke überquert und dann nördlich der B317 weiter verläuft. Von dort biegt er dann in Höhe der Tankstelle nach links ab, kreuzt die Bahnlinie (beschränkter Übergang) und biegt dann nach rechts beim Hundeplatz ab und führt unter der B317 nach Maulburg auf die Hauptstraße.

Bewertung

Pro

- Autofreie Führung südlich der Bahnlinie bis zur Eisenbahnstraße
- Momentan anfallende Kosten sind gering, denn es wird weitgehend das bestehende Radnetzwerk benutzt. Es muss nur die Strecke von der Unterführung B317 bis zur Einmündung in die Eisenbahnstraße den RSV-Bedingungen angepasst werden.

Contra:

- Strecke von Unterführung bis Eisenbahnstraße muss noch geteert werden.
- Einmündung in die verkehrsträchtige Eisenbahnstraße und Fahrt über die Brücke ist zumindest zu Hauptverkehrszeiten gefährlich!
- Die Weiterführung entlang der B317 entspricht zwar den jetzigen Verhältnissen, es dürfte aber beim Ausbau der B317 zu Platznot kommen.
- Es muss ein beschränkter Bahnübergang überquert werden, was bei der geplanten Taktfrequenz der Bahn Probleme bereiten dürfte.
- Die Strecke ist unattraktiv und wird derzeit nur von wenigen Pendlern benutzt.

Fazit:

Beide Varianten haben erhebliche Probleme und statt sich für die Vorzugsvariante zu entscheiden, sollten Alternativen diskutieren (Varianten gestrichelt auf dem Plan.).

Vorzugsvariante (Zitat aus der Machbarkeitsstudie) komplett:

Grundsätzlich gilt für die Radschnellverbindung 1, dass fast alle Abschnitte entlang der Wiese nicht den Anforderungen an eine Radschnellverbindung entsprechen können. Laut Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg, Referat, Abteilung 5, stünden die heutigen Dammkronenwege zur Überplanung als Radschnellwegtrassen grundsätzlich nicht zur Verfügung. Bei einer möglichen zukünftigen Ertüchtigung der Dämme und Verbreiterung der Dammkrone auf max. 3,50 m ist eine generelle Nutzung als RSV mit den Anforderungen an das Hochwasserschutzbauwerk sowie an die

⁴ Schlussbericht_MS_RSV_im LK_Loe.pdf : Seite 28

Verkehrssicherungspflicht nicht vereinbar. Unter Umständen sei luftseitig anzulegende Dammverteidigungswege als RSV geeignet. Zudem sei zu berücksichtigen, dass Kronen- oder Dammverteidigungswege für Damm- und Gewässerunterhaltungsarbeiten sowie im Hochwasserfall gesperrt werden, so dass diese Wege zeitweise für den Radverkehr nicht zur Verfügung stünden.

Da aus Gründen der Flächenverfügbarkeit die Möglichkeit luftseitig geführte Wege entlang der Wiese anzulegen, kaum in Frage kommt, wurde favorisiert, die Vorzugsvariante der RSV 1 möglichst nicht entlang der Wiese zu führen. Die Wege entlang der Wiese sind bereits heute als Wege für den Alltags-, Freizeit- sowie touristischen Radverkehr attraktive Wege und gut nutzbar. Sie können und werden sicherlich auch weiterhin genutzt werden. Für eine Radschnellverbindung eignen sie sich allerdings nicht. Empfohlen wird allerdings ein abschnittsweiser Ausbau (wo möglich), um die Attraktivität der Wege zu erhalten bzw. zu erhöhen.

Aus diesem Grund wird innerhalb Lörrachs die Variante 2, zwischen Brombach und Maulburg die Variante 1, zwischen Steinen und Schopfheim die Variante 2 und ab Schopfheim wieder die Variante 1 gewählt. Zwischen Schopfheim und Steinen kommen weitere Varianten, die bei den Abstimmungsterminen vorgeschlagen wurden (siehe oben), zum Tragen⁵.

Alternative Süd- und Nordvariante

Im Folgenden werden ab Eisenbahnstraße entlang der Wiese eine nördliche oder eine südliche Variante betrachtet (gestrichelte Linie im Bild).



Bild: Steinen mit Wiesenbrücke und Bahnunterquerung



Bildausschnitt: Wiesenbrücke



Bildausschnitt: Bahnunterquerung

⁵ Schlussbericht_MS_RSV_im LK_Loe.pdf : Seite 28

Betrachtung und Abwägung der beiden Alternativen:

Südvariante

Pro:

- Führt über die Wiesenbrücke, daher keine weitere Wiesenbrücke erforderlich.

Contra:

- Einmündung in die verkehrsträchtige Eisenbahnstraße und Fahrt über die Brücke ist zumindest zu Hauptverkehrszeiten gefährlich!
- Es werden erhebliche Baumaßnahmen im Rahmen der Streckenführung notwendig, denn erst ab Holzwerk Himmelsbach ist heute schon ein Weg vorhanden. Bis dahin müssten zahlreiche Kleingärten Platz abgeben, es müsste eine Brücke über den Kanal gebaut werden, die Strecke hinter der Firma Himmelsbach ist sehr schmal und müsste verbreitert und geteert werden, eine Abfahrt zum Durchstich unter der Eisenbahnbrücke und eine Auffahrt zum geteerten Wirtschaftsweg beim Werkhof angelegt werden. Die lichte Höhe unter der Brücke ist für den Fahrradverkehr relativ knapp.
- Die Strecke wird regelmäßig überschwemmt.
- Beim Ausbau der B317 dürften hier Platzprobleme auftreten.

Nordvariante:

Pro:

- Der von Brombach kommende Radweg kreuzt die Eisenbahnstraße und führt in die Jahnstraße. Die Überquerung ist sicherer als die Fahrt mit dem Kraftverkehr über die Wiesenbrücke (Südvariante). Der Kreuzverkehr müsste wie für RSV üblich Vorfahrt erhalten.
- Bauliche Maßnahmen bis zur Eisenbahnlinie sind gering. Die Jahnstraße ist geteert. Anschließend folgt ein geschotterter Weg, der im Unterschied zur Südvariante ohne Hindernisse ausbaufähig ist.
- Die Unterquerung unter der Eisenbahn hat mehr Höhe als die Südseite, könnte daher auch überflutungssicher angelegt werden. Der Weg kann von der Unterführung unter der Eisenbahn bis zum Wasserkraftwerk langsam ansteigen. Ein Konflikt mit der Überbrückung der Wiese durch die Anbindung der L138 an Maulburg kann dadurch vermieden werden.
- Die Wiese muss dann überquert werden, eine separate Rad/Fußgängerbrücke ist notwendig und würde das Naherholungsgebiet hier an der Wiese erheblich bereichern. Realisierbar wäre dies am besten in Höhe des Wasserkraftwerkes, da hier auf beiden Flusseiten vom Wasserkraftwerk bis zum Werkhof keine großen Niveauunterschiede zu überwinden sind.
- Entscheidend ist, dass diese Brücke zeitlich unabhängig vom geplanten Ausbau der Bahn und L138 realisiert werden kann und dass die Kosten einer Fußgängerbrücke deutlich niedriger liegen, als wenn diese zusammen mit der Straße die Wiese überqueren würde
- Der Radverkehr auf dem Johann Peter Hebel Wanderweg am Wasserkraftwerk entlang würde entfallen.
- Abweichend zu gestrichelten Linie kann ab dem Werkhof der geteerte Weg Richtung Föhribuck und dann Richtung Maulburg am Hundesportplatz entlang genommen werden. Keine weiteren Baumaßnahmen sind notwendig.

- Ein später Ausbau des RSV entlang der L138 Verlängerung (Orange Linie) bleibt gewährleistet.
- Die Baumaßnahmen scheinen einfacher zu realisieren zu sein, als für die Südvariante.

Fazit:

Bei Wahl der Nordvariante könnten die baulichen Maßnahmen zeitlich entkoppelt werden von der Straßenverkehrsplanung. Eine reine Rad/Fußgängerbrücke wäre sehr attraktiv für das Naherholungsgebiet. Im Moment muss man als Fußgänger über einen schmalen Betriebspfad der Eisenbahn die Wiese überqueren. Die neue Brücke könnte kostengünstig als reine Rad/Fußgängerbrücke erstellt werden. Für die diskutierte Strecke sollte man die Nordvariante (gestrichelt) den Hauptvarianten 1 und 2 vorziehen. Die Südvariante (gestrichelt) ist technisch aufwändig und hat gegenüber der Variante 2 nur den Vorteil, dass der Bahnübergang vor Maulburg vermieden wird.

Zusammenfassung:

Die Ortsgruppe Mittlers Wiesental der IG Velo e.V. empfiehlt eine Radverbindung zwischen Steinen Wiesenbrücke und Maulburg. Folgend der Nordalternativroute des RSV1 ab der Wiesenbrücke Steinen, entlang der Jahnstraße, Unterführung der Bahnbrücke an der Wiese entlang, eine Überquerung der Wiese mit einer Rad/Fußgängerbrücke in der Höhe vom Wasserwerk zum Werkhof. Ab dem Werkhof kann die vorhandene Infrastruktur Richtung Föhribuck und der Weg entlang am Hundesportplatz nach Maulburg genutzt werden.

Das wäre ein sehr attraktiver Radweg- Lückenschluss für Fahrrad-Berufspendler, eine sichere Verbindung für den Rad-Schülerverkehr Steinen – Maulburg bzw. Maulburg – Steinen, ebenso attraktiv als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung Steinen wegen der Rad/Fußgängerbrücke.

Der Routenverlauf ist unabhängig von weiter Planung der L138- Verlängerung und wird nicht vom Ausbau der B317 betroffen sein.

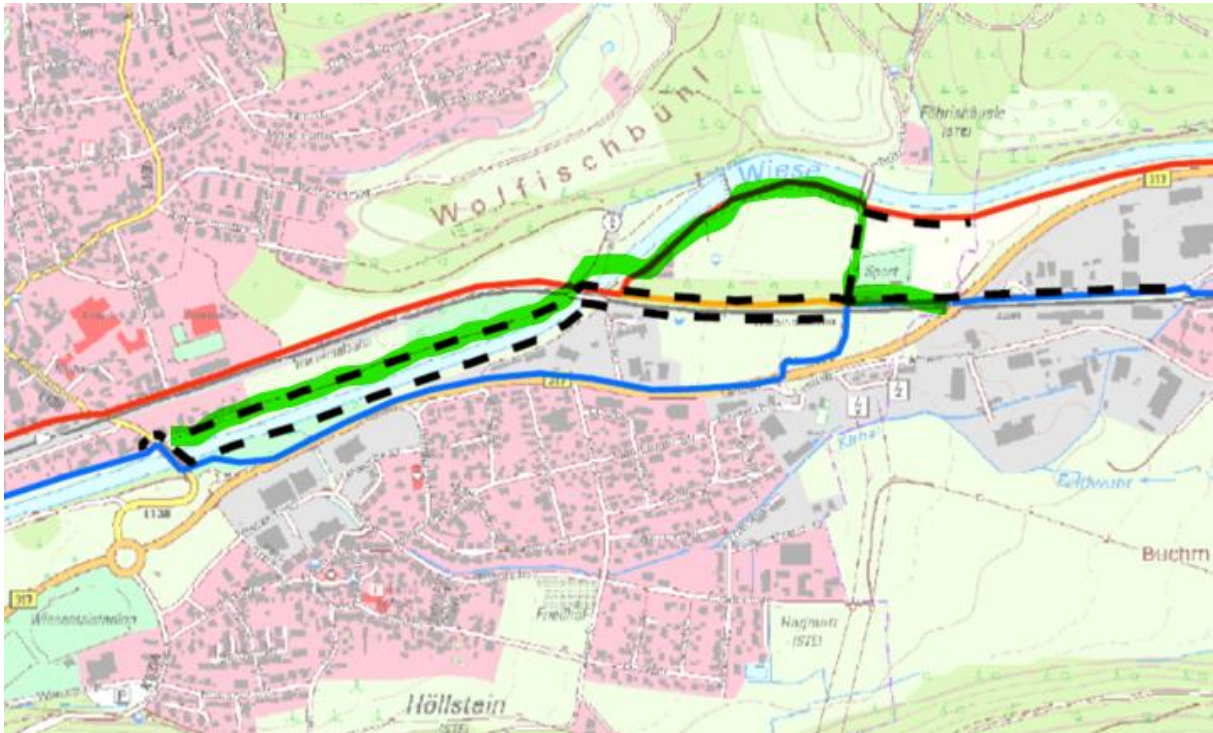


Bild: Farblich grün markiert: Die empfohlene Radverbindung zwischen Steinen Wiesenbrücke und Maulburg:

Autoren:

Hans Stötter, Joachim Neuhaus, Volker Zimmermann, aus Steinen und weitere Mitglieder der Ortsgruppe Mittleres Wiesental IG Velo e.V.

Steinen, im August 2019