

Klaus Schwald  
Friedrichstr. 28  
79585 Steinen-Höllstein

## **E i n s c h r e i b e n**

Frau  
Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer  
Kaiser-Joseph-Straße 167

79098 Freiburg

24.11.2020

### **Betr.: Verkehrsproblematik und -planung Gemeinde Steinen, Kr. Lörrach**

Sehr geehrter Frau Regierungspräsidentin Schäfer

Mit Verweis auf die Berichterstattung der regionalen Presse (BZ vom 03.01.19, „RP wehrt sich ....“, B34 Verzögerung Grenzach-Wyhlen) und Ihrer dort abgedruckten Aufforderung zum direkten **Dialog** miteinander, möchte ich diesen heute hiermit konstruktiv-kritisch beginnen, u.zw. zum Thema „**Verkehrsproblematik und -planung in Steinen**“, das sich - ähnlich wie in Grenzach-Wyhlen - schon Jahrzehnte dahinschleppt. Ich selbst bin betroffener Einwohner der Gemeinde, überschaue die Problematik seit ca. 60 Jahren, bin u.a. engagiert in der Bürgerinitiative AGENDA 21 und war beruflich jahrzehntelang als verantwortlicher Projektleiter in nationalen und internationalen Projekten tätig; d.h., Sie dürfen ein entsprechendes Know How hinsichtlich Projekten (Projektdefinition, Projektzielsetzung, Projektplanung, Mile Stones, Activities, Terminplanung, Kostenplanung, kritischen Pfaden, etc.) unterstellen. Weiter biete ich Ihnen an, die nachfolgenden Beschreibungen und Aussagen in einem persönlichen Dialog im RP in Freiburg zu erläutern und zu begründen.

Um die Gegenwart zu verstehen und zu ermessen, warum inzwischen die Volksseele nicht nur in Steinen sondern im mittleren, hinteren und Kleinen Wiesental sowie auf dem Dinkelberg brodeln, sollte man die Historie kennen. Aus diesem Grunde erlaube ich mir, Ihnen 2 Anlagen zur Kenntnis zu bringen: a) einen Presseartikel aus der **BZ** vom **13. September 1984**, „Steinen erhält eine Südumfahrung“, in dem eine Zusage Ihres Hauses zur Kostenübernahme dokumentiert ist, und b) einen Auszug aus der **Ortschronik** des Teilortes Steinen-Höllstein, G. Groß, 1993, S. 602-604, zur **Bürgerinitiative „Sichere Kreuzung“**. Unbestrittene Faktenlage dürfte sein, dass bzgl. Verkehrsknoten B317-Steinen seit Erstellung ca. alle 20 Jahre nachgearbeitet und nach-investiert werden musste: Zuerst Kreuzung, dann keine Tieflage sondern Ampelanlage, dann Kreisel und jetzt wieder - geplante - Tieflage mit darüber liegendem Kreisverkehrsplatz.

Dabei muss man noch wissen, dass auf der alten Trassenführung der B317 zwischen Steinen und Brombach/Hauingen schon ein Brückenbauwerk über die Bahnlinie zur L138 existierte, das man dann wieder abgerissen hatte, also viel Geld eingesetzt wurde, ohne dass eine nachhaltige, zukunftsfähige Lösung erreicht wurde.

Bezogen auf den **Kreisverkehrsplatz B317-Steinen** muss konstatiert werden, dass wir heute da stehen, wo man Mitte der 70er schon einmal stand: **Tieflage!** Hier darf ich verweisen auf

- die **Pressemitteilung** Ihres Hauses vom **15.01.2018**, Abt. 4, „Planungsfreigabe durch Bund und Land für Anschluss Zentralklinikum Lörrach und Kreisel Steinen (Kreis Lörrach)“, mit der Sie bei der Bevölkerung in Steinen, dem mittleren Wiesental und dem Kleinen Wiesental nach über 40 Jahren Stillstand wieder große Hoffnung und Erwartung ausgelöst und ein „zügiges Angehen der Planungen“ für die freigegebenen Maßnahmen angekündigt hatten,
- das Projektinformationssystem (**PRINS**) zum BVWP 2030 zum Projekt **B317-G10-BW**, das (leider) nur die Verhältnisse zum Zeitpunkt der Anmeldung zum BVWP per Oktober 2013 zeigt aber keine Aktualisierungen erfährt,
- den **Presseartikel**, anlässlich des Besuchs von Staatssekretär St. Bilger und MdB A. Schuster im Wiesental, in der BZ vom **07.08.2018**, Ausbauten an der B317 fest im Blick, wo Ihr Referatsleiter J. Kaiser u.a. zitiert wird: „Konkret läuft für dieses Vorhaben derzeit noch ein Variantenvergleich, so dass die **Wahl der Vorzugsvariante** für das **Frühjahr 2019** anvisiert wird.“
- die **Informations-Veranstaltung** am **10.07.2019** in der Wiesenthalhalle (WTH) der Gemeinde Steinen (mit entsprechenden Presseberichten in BZ und OV vom 12.07.19), wo der Vertreter Ihrer Hauses, Herr Chr. Thiele, dessen Arbeit ich außerordentlich schätze, für den Kreisverkehrsplatz B317-Steinen in seinem Vortrag auf Folie 22 (von 25) der Präsentation **4 Planungsvarianten** für die Auflösung des Kreisels mit Anschluss der L138 zeigte
- die **Internetseite** Ihres Hauses, Ref. 44, „Aktuelle Straßenplanung im RegBezirk Frbg.“ per 30.01.2020, wo etwas zum Status der BAB-A98/B317 Hasenloch mit 4 Varianten ausgesagt und für **2019** eine **Entscheidung** hinsichtlich der Vorzugsvariante angekündigt war - **leider nichts** bzgl. dem Planungsstand und weiteren Vorgehen zum **Kreisverkehrsplatz B317-Steinen**
- Das **Antwortschreiben** des **Staatssekretärs** im **BVMI**, Steffen Bilger, vom 07.05.2020 bzgl. der Fertigstellung der Unterlagen zur Variantenentscheidung bis „Sommer 2020“

Darf man als Normalbürger - insbesondere nach Ihren Ankündigungen in der o.g. Pressemitteilung vom 15.01.2018, den Besuchen von MdB Armin Schuster mit Staatssekretär Steffen Bilger aus dem BMVI und von VM-BW Winfried Herrmann MdL (vgl. einschlägige Presseberichte, u.a. beim Besuch zur Freigabe der L138-West: „Ich glaube nicht, dass man im Jahr 2025 noch ein Großklinikum ohne eine öffentliche Erschließung eröffnen kann“) und weiteren Abgeordneten, den weiteren Ankündigungen und Statements Ihres eigenen Hauses (vgl. u.a. RP-Internetseite Ref. 44) - erwarten, dass nach fast 3 Jahren die Vorplanung endlich abgeschlossen ist und die Vorzugsvariante der Öffentlichkeit präsentiert wird? Wie gesagt, ich - und sicherlich die große Mehrheit der Bevölkerung in Steinen und dem mittleren Wiesental - habe diese Erwartung nach über 40 Jahren Stillstand und jahrelanger Vertröstung. Es kann ja schwerlich sein, dass in unmittelbarer Nachbarschaft das Zentralklinikum des Lkr Lörrach entsteht und die Menschen kommen im Zweifel da nicht hin, ganz zu schweigen von der Unfallhäufigkeit und Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsknotens - oder?

Die Verkehrsproblematik der Gemeinde Steinen besteht aber nicht nur aus dem B317-Kreisverkehrsplatz sondern muss insbesondere im Zusammenhang mit dem neuen Zentralklinikum des Landkreises Lörrach(ZK) **gesamtheitlich** betrachtet werden, ansonsten bleiben entsprechende Maßnahmen nur Stück- und Flickwerk. Die einschlägigen Verkehrsgutachten (VU vom 25.03.2019 und 20.12.2019) zum ZK und Leistungsfähigkeitsuntersuchung (LU vom 17.10.2019, L 138 Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße in Steinen), ausgeführt durch RAPP Regioplan GmbH bzw. RAPP Trans AG, mit den Zahlen und Aussagen der Verkehrsexperten liegen Ihrem Haus vor, u.a.: „Im Planfall 1 zeigt sich eine **direkte Auswirkung** auf den Verkehrsfluss in Steinen: **Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnstraße ist nicht mehr leistungsfähig!**

## L 138 – Bahnübergangsbeseitigung



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).“

Der **GVP-BW 2010** mit der priorisierten und vom Landtag-BW beschlossenen Maßnahmenliste vom Dez. 2013 weist für Steinen 3 elementare Maßnahmen als Arbeitsauftrag an das RP-Frbg. aus. Nach nunmehr 7 Jahren (eigentlich ja über 40 Jahren, vgl. Anlage 1) sei an Sie die Frage erlaubt: **„Was hat Ihr Haus in dem abgelaufenen Zeitraum getan, um diese Aufgaben zu erfüllen? Wie sieht der Zeitplan aus, um den GVP-BW 2010 im Falle Steinen umzusetzen?“**

- Bis wann wird die Landesstr. L135 als Ortsumfahrung („Ostumfahrung“) und als Voraussetzung für die ‚Eisenbahnkreuzungsmaßnahme‘, Beseitigung Bahnübergang, realisiert sein?
- Bis wann wird die Landesstr. L138-Ost als ‚Bypass‘ zur B317 und Verbindung zum Zentralklinikum aus dem Wasserschutzgebiet an die Bahnlinie verlegt und an die Bahnhofstr. von Steinen angeschlossen sein?
- Bis wann wird der bestehende Bahnübergang in Steinen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahme) und die chaotischen Verkehrsverhältnisse an diesem Verkehrsknotenpunkt beseitigt sein?

Gerade mit der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme wird der komplexe Zusammenhang mit dem Kreisverkehrsplatz B317 deutlich; die Verkehrsproblematik Steinen kann nur **gesamtheitlich** mit einem übergeordneten Projekt-, Zeit- und Kostenplan gelöst werden. Einzelmaßnahmen sind nicht zielführend.

Entsprechend der VwV Öffentlichkeitsbeteiligung liegen Ihrem Hause inzwischen konkrete Vorschläge der SPD-Ortsgruppe Steinen (vgl. Anlage 3) als auch der BI AGENDA21, Arbeitskreis Mobilität und Siedlungsentwicklung, vor:

<https://www.agenda21-steinen.de/aktuelle-projekte/b317-kreisel-steinen/>

Eine Reaktion oder Feedback dazu gibt es meines Wissens bisher nicht.

Um sich bei der aufgezeigten Historie nicht dem Vorwurf der Untätigkeit oder gar Unfähigkeit auszusetzen, sollte sich Ihr Haus dringend dazu durchringen, eine aktive und zukunftsgerichtete Informationspolitik zu betreiben und die oben aufgeworfenen Fragen konkret mit einem ‚Masterplan‘ (B317-Knoten und GVP-BW-Maßnahmen) beantworten.

Das Angebot, die vorausgegangene Argumentation in einem persönlichen Dialog im RP in Freiburg zu erläutern und zu begründen, darf ich an der Stelle noch einmal ausdrücklich wiederholen.

Bleibe schließlich noch eine Frage zu klären: Bei welcher Institution (RP oder LRA) müssen von einer Einzelperson oder einer BI initiierte, einmalige oder wöchentliche Demonstrationen in o.g. Thematik von Steinen - über den B317-Kreisel - nach Höllstein und wieder zurück angemeldet werden?

In der Hoffnung in dieser Angelegenheit bald von Ihnen zu hören, verbleibe ich einstweilen

mit vorzüglicher Hochachtung

im Original gez.

.....  
Klaus Schwald

/cc VM-BW Herr Winfried Herrmann  
/cc örtliche MdB's und MdL's  
/cc BM Braun

## Anlage 1: BZ vom 13.09.1984, Steinen erhält eine Südumfahrung, Zusage des RP-Frbg. zur Kostenübernahme

BZ

Donnerstag, 13. September 1984 / Nr. 213

Steinen / Inzlingen

Wie sie aussieht, ist noch nicht geklärt

# Steinen erhält eine Südumfahrung

Gemeinderat sprach über die Vor- und Nachteile verschiedener Umfahrungsmöglichkeiten

Steinen (bf). Jeder nimmt daran teil, aber keiner will den Lärm haben, umschrieb Bürgermeister Stumböck das Problem Straßenverkehr. Man kann nur Entlastungen versuchen, Umverteilungen. In der jüngsten Gemeinderatssitzung kam das Verkehrskonzept Steinen wieder einmal zur Sprache. Festlegen will man sich nicht frühzeitig, so das Ergebnis der Debatte. Die Nordumfahrung ist „gestorben“. Darüber waren alle froh. Wie die Südumfahrung aussieht – kleine oder große Lösung – sollen sich nun die Planer überlegen.

Die Belastungen durch den Straßenverkehr im Ortskern sind bekannt. Die Sanierung und die erledigte Nordumfahrung waren Grundlage der Verkehrsuntersuchung II vom März 1984. Die begünstigt als ein Ergebnis die Straßenführung Bahnhof-/Rotzlerstraße, eine Südumfahrungsvariante. Das Regierungspräsidium ist bereit, die Kosten für die Südvariante zu übernehmen, wenn auf die Nordvariante verzichtet wird.

Die Vorteile sind, daß die Gemeinde keine Mittel aufbringen muß, die Anliegerbeiträge entfallen, die dort hoch wären, da nur eine Seite bebaut ist, das Steinener Naherholungsgebiet bliebe erhalten und die Verwirklichung der Umfahrung würde nicht auf den St. Nimmerleinstag verschoben.

Die Nachteile beschrieb Gemeinde-

rat Waibel (SPD). Die Straße führt an Bahnhof und Post vorbei, ist dann eine vielbefahrene Landesstraße und: „Die Leute rennen aus dem Bahnhof raus und werden plattgewalzt.“ Parkplätze am Bahnhof oder vor der Post könnte man sich wohl auch wegdenken. Im übrigen gibt es, so wußte der Fraktionssprecher, Probleme mit der Firma Rotzler, die wohl kein Gelände abgeben will.

Waibel schlug vor, eine weitere Variante, das Optimum, wie er es nannte, planen zu lassen. Wenn sie nicht zu verwirklichen ist, könne man immer noch auf die kleinere Lösung zurückkommen. Auch wenn die Gemeinde dann die Bahnhof-/Rotzlerstraße selbst ausbauen müßte, zog Waibel eine Variante vor, die von der Landesstraße auf die B 317 neu geht. Eine „ordentliche Unterführung“ unter der

Bahn durch würde den Verkehr vollkommen aus dem Dorf führen.

Gemeinderat Deschler (CDU) setzte dem entgegen, daß die Bahnhof-/Rotzlerstraße als Landesstraße einen Minimalverbrauch von Landschaft auszeichne. Er sah bei Waibels Lösung Probleme für die Höllsteiner, die nur über einen Umweg zur Bahn kämen – was Waibel damit konterte, daß sie mit Fahrrad und Mofa keinen Umweg machen müßten und mit dem Auto schon deshalb nicht dorthin könnten, weil es keine Parkmöglichkeiten gebe. Auch auf seine Frage, wie der Bürger aus Steinen herauskomme, wenn der Bahnübergang dicht sei, wußte Waibel eine Antwort: „So wie er hereingekommen ist.“

Deschlers Überlegungen, auch eine Variante nach Westen einzubeziehen, widersprach Waibel, weil einmal dann die Bahnunterführung „gestorben“ wäre und zum anderen das Land aus seiner Sicht wohl kaum dem Dorf die Erschließungsstraße ins Industriegebiet bauen würde, wo es mit vielen Aus- und Einfahrten auf eine Landesstraße zu rechnen habe.

**Anlage 2:** Ausschnitt aus der **Ortschronik von Höllstein**, Gustav Groß, 1993, S. 602-604, Bürgerinitiative „Sichere Kreuzung“

*(8) Bürgerinitiative „Sichere Kreuzung“*

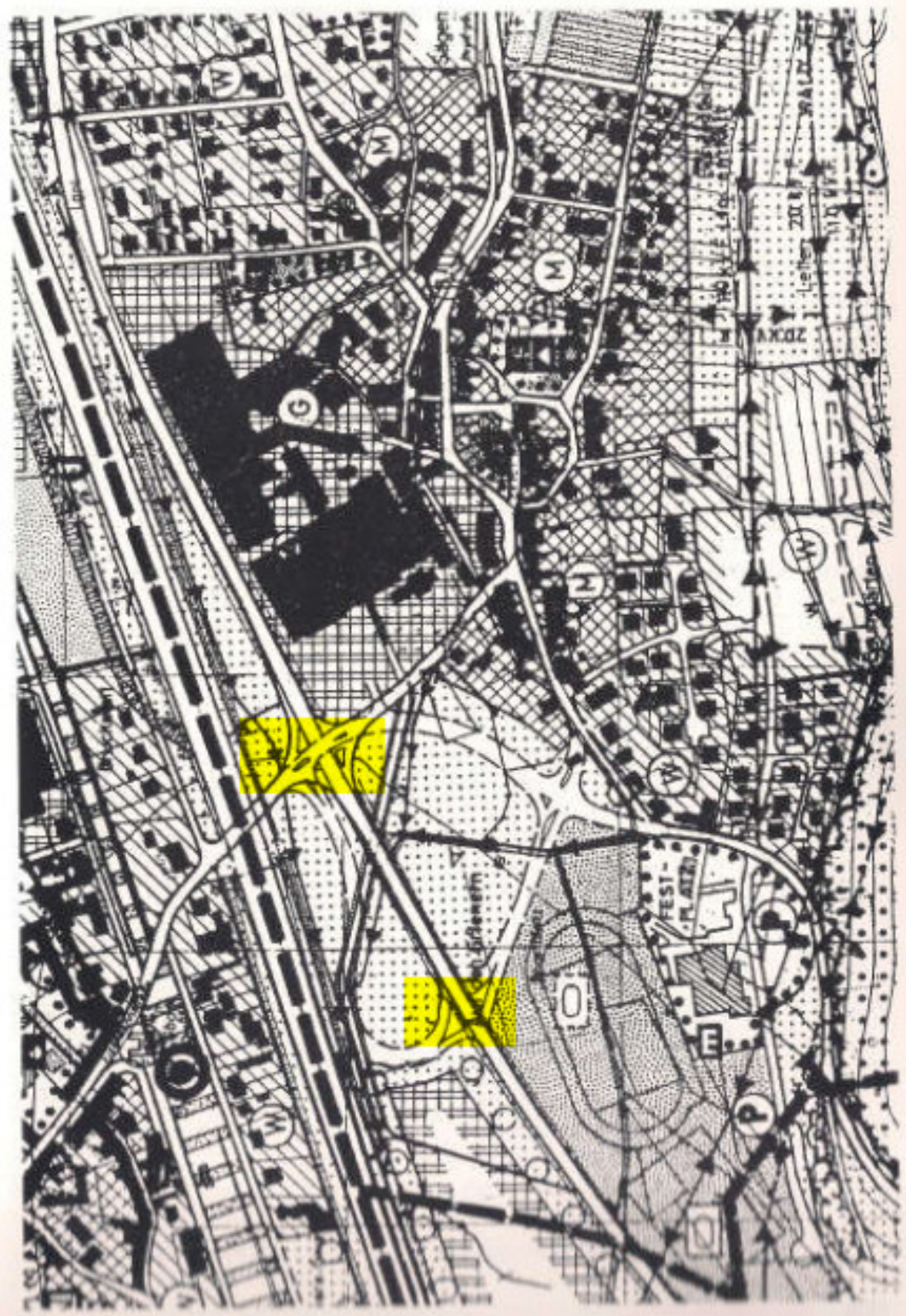
1957/1958 erfolgte der Ausbau einer direkten Straßentrasse von Brombach zur Alten Landstraße in Höllstein, mit dem Zweck, die Ortsdurchfahrt durch Steinen zu umgehen. Angeschlossen wurde sie an die bestehende Wiesentäler Landstraße und auch auf Höllsteins Gemarkung zur B 317 ausgebaut. 1966 entstand die neue Steinener Wiesenbrücke als Anschluß zur Umgehungsstraße. Dadurch ergab sich eine gefährliche Kreuzung zwischen Steinen und Höllstein, bzw. Hüsingen, vor allem für diejenigen Mitbürger, die zur Post, Gemeindeverwaltung, Bahn (Berufstätige, Schüler weiterführender Schulen usw.) gelangen mußten. Ein Fußgängertunnel unter der B 317 sollte die Kreuzung ihrer Gefährlichkeit berauben.

Dennoch kam es bald zu Fahrzeugzusammenstößen, die zu Verletzten und Toten führten, so 1976, als ein Höllsteiner Schüler auf dem Weg zur Schule in Steinen angefahren und schwer verletzt wurde. Dieser Vorfall führte zur Gründung einer Bürgerinitiative „Sichere Kreuzung“, die auch von Hüsinger Bürgern mitgetragen wurde. Besonderes Engagement innerhalb dieser Bewegung erbrachten Walter Schindler, Herbert Strütt, Herbert Groß, Werner Oesterlin und Ralf Förster aus Höllstein, sowie Hugo Sturm und Werner Sutter aus Hüsingen. Ziel der Bürgerbewegung war es, eine Tieflage der B 317 mit ausgebauten Anschlüssen nach Steinen und Höllstein zu erreichen, wobei sich als besonderes Hindernis die notwendige Verlegung des Gewerbekanalauflaufs erwies.

Nach jahrelangem Hin und Her, neuen Unfällen, Verhandlungen, Protesten wurde 1983 eine Ampelanlage an der Kreuzung installiert, 1984 wurden die allseitigen Zufahrten erweitert, um die Staus bei Rot flüssiger zu machen. Zweifellos trat damit eine wesentlich bessere Verkehrssicherheit ein. Das Ziel der Bürgerinitiative, eine Tieflage mit störungsfreiem Verkehrsfluß, war in weite Ferne gerückt. (Mit einer Stellungnahme gab sie ihrer Enttäuschung so Ausdruck:)

„Ob eine Ampelanlage die optimale Lösung ist, wird sich erst zeigen müssen, sicher darf darüber der Bau der Tieflage dabei nicht aus den Augen verloren werden. Vermessungen, Besichtigungen, Planungen haben schon viel Geld gekostet. Und mit dem Erstellen der Ampelanlage ist das Altdorf Höllstein ja nicht entlastet worden. Alles rollt nach wie vor durch die Karl-Groß-Straße und die Friedrichstraße, mit einer weiteren Verkehrs-Gefahrenzone, der Einmündung der Karl-Groß-Straße in die Friedrichstraße.

Nebenstehende Abbildung: Der Planentwurf für eine Tieflage der B 317 im Bereich der Kreuzung Steinen-Höllstein





Erst mit dem Bau der Tieflage würde Höllstein umfahren werden. Schon vor Jahren hat die Bürgerinitiative Verkehrszählungen vorgenommen mit dem Ergebnis, daß der Bau der Tieflage wohl teurer, aber eben die sicherste Lösung ist.

Die Bürgerinitiative begrüßt den Schritt der zuständigen Behörde zur Ampelanlage, befürchtet aber, daß durch die Ampelanlage der Bau der Tieflage der B 317 „gestorben“ sei.

Eines kann festgestellt werden: Von der Belchenstraße Lörrach bis zum Sägewerk Wiesental Höllstein ist die Schnellstraße B 317 eher eine Ampel-Stopstraße geworden. Angesichts der riesigen Staus in den Berufsverkehrszeiten an der Ampelanlage Steinen-Höllstein erscheint es unverständlich, warum hier die B 317 nicht mit relativ einfachen Mitteln unterführt wird.“

Aus heutiger Sicht darf festgehalten werden, daß die B 317, deren weiterer Ausbau inzwischen erfolgt (ist), die Dörfer der Gesamtgemeinde links und rechts der Wiese einander nicht nähergebracht hat.

**Anlage 3: Presseberichte BZ und OV, vom 13.05.2020, zum Vorschlag des SPD-OV Steinen zur Führung L138-Ost und Weiterführung auf Gemarkung Steinen**



## Über vier Brücken soll es gehen



Von **Martina David-Wenk**  
Mi, 13. Mai 2020  
Steinen

**BZ-Plus** | Steinens SPD hat Vorschläge für die Führung der L138 durch Steinen nach ihrer Verlegung an die Bahnlinie.

### ■ SPD-Vorschlag Verkehrsführung L138



BZ-GRAFIK/RE KARTENGRUNDLAGE OPENSTREETMAP QUELLE: SPD STEINEN

STEINEN. Die vorgezogenen Arbeiten an der L138 bei Lörrach im Zuge des Kreisklinik-Baus haben die SPD in Steinen auf den Plan gerufen. Sie stellte am Montag im Rahmen einer Pressekonferenz ihre Überlegungen für eine Weiterführung der Landesstraße durch Steinen nach erfolgter Verlegung entlang der Bahnlinie vor.

Steinen

## Keine „faulen Kompromisse“ mehr

Markgräfler Tagblatt, 12.05.2020 - 22:59 Uhr



SPD-Vorsitzender Martin Kicköfen erläuterte die Vorstellungen der Genossen zur Verkehrslage. Foto: Hans- Jürgen Hege Foto: Markgräfler Tagblatt

Die SPD in Steinen ist des Wartens müde. Mit einem Vorschlag zur Bewältigung der immensen Verkehrsprobleme ihrer Gemeinde gehen sie in die Offensive. Ihr Interesse gilt in erster Linie Kindern und alten Menschen. In deren Sinne wollen sie Bahnhofstraße und Wiesenstraße beruhigen und den innerörtlichen Bereich attraktiver machen.