

Dorfen, Einwendung PFV ABS 38

Ergänzende verkehrsplanerische Stellungnahme zur bauzeitlichen Verkehrsführung und zur künftigen Anbindung Bahnhofstraße / B 15 im Bahnhofsumfeld Dorfen

Im Rahmen der Durchsicht der Planunterlagen zum Ausbauvorhaben ABS 38 im Bereich der B 15 (Haager Straße) / Bahnhofstraße in Dorfen werden aus verkehrsplanerischer Sicht folgende Einwendungen und Prüfbitten vorgebracht.

Die Stellungnahme betrifft insbesondere:

- die bauzeitliche Verkehrsführung mit temporärem Bahnübergang / Bypass im Bereich Bahnhofstraße sowie
- die künftige Knotenpunktgestaltung B 15 / Bahnhofstraße / Am Bahndamm.

Vor einer abschließenden planungsrechtlichen Entscheidung sollten die nachfolgenden Punkte nachvollziehbar nachgewiesen und in den Planunterlagen ergänzt werden.

1 Temporärer Bypass – Bahnübergang / Bahnhofstraße während der Bauzeit

1.1 Verkehrliche Bedeutung des Bauzustands

Die geplante bauzeitliche Verkehrsführung über die Bahnhofstraße übernimmt während der Bauphase faktisch eine netzrelevante Funktion für die Haager Straße (B 15). Vorliegende Verkehrszahlen der Haager Straße nördlich des Kreisverkehrs B 15 / St 2084 weisen eine Belastung von rund 13.000 Kfz/24 h aus. Bei einer heutigen Belastung der Bahnhofstraße von rund 3.500 Kfz/24 h würde sich das Verkehrsaufkommen auf etwa 16.500 Kfz/24 h erhöhen.

Das Provisorium ist damit nicht als reine Baustellenerschließung, sondern als stark belastete temporäre Hauptverkehrsführung zu bewerten. Dafür sind belastbare Nachweise zur Leistungsfähigkeit, Rückstausicherheit, Verkehrssicherheit sowie zur Führung des Fuß- und Radverkehrs erforderlich.

1.2 Rückstaugefahr in Richtung Gleisbereich / Brückenprovisorium

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung besteht insbesondere im Bereich des bauzeitlichen Bahnübergangs die Gefahr sicherheitskritischer Rückstaus. Kritisch sind vor allem mögliche Rückstauereignisse am Knotenpunkt Bahnhofstraße / bauzeitlicher Bahnübergang infolge des starken Linksabbiegestroms über die Bahnhofstraße in die Haager Straße.

Die Planunterlagen müssen daher mindestens enthalten:

- Leistungsfähigkeitsnachweise für die maßgebenden Spitzenstunden am Knotenpunkt Bahnhofstraße / bauzeitlicher Bahnübergang,

- Rückstauberechnungen einschließlich ausreichender Sicherheitsreserven zum Gleisbereich,
- Nachweise zur Freihaltung des Bahnübergangs und der Räumstrecken,
- einen Abgleich mit Schrankenschließzeiten und Betriebsabläufen des Bahnübergangs.

Es ist nachzuweisen, dass Rückstaus weder in den Gleisbereich noch in den Rampen- oder Brückenbereich zurückwirken.

1.3 Erforderliche Sicherheitsmaßnahmen

Zur Vermeidung kritischer Rückstaus sind geeignete verkehrstechnische Maßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen zu prüfen und nachvollziehbar zu begründen. Ziel muss sein, den Rückstau zu reduzieren und den Abfluss vom bauzeitlichen Bahnübergang zu verbessern. Hierzu zählen insbesondere:

- Linksabbiegestreifen oder gesicherte Aufstellbereiche,
- temporäre signaltechnische Regelungen,
- angepasste Vorfahrtsführungen, zum Beispiel eine abknickende Vorfahrtsstraße,
- temporäre Abbiegebeschränkungen,
- bauliche und markierungstechnische Maßnahmen zur Rückstausicherung.

Die bloße Darstellung der Trasse ersetzt keinen verkehrstechnischen Nachweis.

1.4 Robustheit bei längerer Standzeit des Provisoriums

Da das Provisorium voraussichtlich über einen längeren Zeitraum bestehen wird, ist ein robustes Konzept für die bauzeitliche Verkehrsführung erforderlich. Dieses muss auch bei wechselnden Spitzenbelastungen, Baustellenverkehr und winterlichen Bedingungen eine sichere Verkehrsabwicklung gewährleisten. Ausreichende Flächen für Rückstau, Begegnungsverkehr und Rettungsfahrzeuge sind vorzusehen. Auch eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs muss gewährleistet sein.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit folgender Bereiche dauerhaft sicherzustellen:

- Unterhausmehring,
- Tonwerk,
- Meindl-Areal,
- Bahnhof,
- Bushaltestellen.

Zusätzlich sind Aussagen zu Baustufen, Verkehrsmonitoring und möglichen Nachsteuerungen erforderlich.

1.5 Fuß- und Radverkehr im Bauzustand

Die Führung des Fuß- und Radverkehrs ist bislang nicht ausreichend nachvollziehbar dargestellt.

Dies betrifft während der gesamten Bauzeit nicht nur den unmittelbaren Knotenbereich, sondern auch die angrenzenden Quartiere und Entwicklungsflächen.

Während der Bauzeit ist daher zwingend darzustellen:

- eine durchgängige, barrierearme und beleuchtete Fuß- und Radwegeführung über den bauzeitlichen Bahnübergang;
- eine gesicherte Querung der Bahnhofstraße, vorzugsweise mit Mittelinsel, signalisierter Querung oder einer anderen nachweislich sicheren Lösung;
- ausreichende Breiten und Sicherheitsräume; fehlende Maßangaben sind zu ergänzen;
- eine Führung zu Bahnhof, Bushaltestellen, Tonwerk, Meindl-Areal und Unterhausmehring ohne unzumutbare Umwege;
- eine Trennung von Baustellenverkehr und ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

Ohne diese Ergänzungen ist nicht belegt, dass der Bauzustand den Anforderungen an Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit genügt.

2 Künftige Anbindung Bahnhofstraße / B 15

2.1 Städtebauliche und verkehrliche Zielsetzung

Der Bereich B 15 / Bahnhofstraße / Am Bahndamm bildet künftig einen zentralen Übergang zwischen Bundesstraße, Bahnhofsumfeld, neuer Mitte und den südlichen Entwicklungsflächen.

Die von Stadt Raum Planung formulierten Ziele – insbesondere attraktive Wegebeziehungen, sichere Querungen sowie eine gute Einbindung des Bahnhofs- und Innenstadtbereichs – erfordern eine Knotenplanung, die nicht ausschließlich auf die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ausgerichtet ist.

Dem Fuß- und Radverkehr kommt im Bahnhofsumfeld eine besondere Bedeutung zu.

2.2 Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Knotens B 15 / Bahnhofstraße / Am Bahndamm

Der künftige Knotenpunkt muss sowohl leistungsfähig als auch sicher ausgestaltet werden. Aufgrund von Gefälle, Brückenlage, hohen Verkehrsbelastungen und intensiven Querungsbeziehungen bestehen erhöhte Anforderungen an:

- Verkehrssicherheit,
- Sichtweiten,
- Rückstausicherheit,
- sichere Fuß- und Radverkehrsführung.

Erforderlich sind insbesondere:

- Leistungsfähigkeitsnachweise für die Spitzenstunden im Prognosezustand,
- Rückstauberechnungen für die maßgebenden Zufahrten,
- Sichtweiten- und Sicherheitsnachweise, insbesondere zur Anfahrtsicht und Haltesicht, nach RAS 06 oder weiteren einschlägigen Regelwerken,
- verkehrstechnische Sicherheitsbewertungen bzw. Sicherheitsaudits unter Berücksichtigung des Gefälles und der Brückenlage.

2.3 Zulässigkeit und Sinnhaftigkeit von Abbiegebeziehungen

Die Zulässigkeit künftiger Linksabbiegebeziehungen ist nachvollziehbar festzulegen und verkehrstechnisch zu begründen. Im Bestand ist das Linksabbiegen von der Haager Straße von Süden kommend in die Straße Am Bahndamm untersagt.

Linksabbieger im unmittelbaren Bereich der Brücke sind nur vertretbar, wenn sie geometrisch und signaltechnisch sicher abgewickelt werden können. Andernfalls sind Abbiegebeschränkungen oder alternative Verkehrsführungen zu prüfen.

Hierzu sind insbesondere folgende Varianten zu untersuchen:

- Beibehaltung bestehender Abbiegebeschränkungen,
- signalisierte Knotenregelungen,
- baulich gesicherte Aufstellbereiche,
- konfliktarme Alternativführungen, zum Beispiel Ersatzführungen über Einbahnstraßen oder Schleifenlösungen, soweit dadurch keine unzumutbaren Umwege oder Belastungen entstehen.

2.4 Bahnhofstraße als städtischer Verkehrsraum

Die Bahnhofstraße erfüllt im Bahnhofsumfeld nicht nur eine Verkehrsfunktion. Sie ist zugleich ein wichtiger Aufenthalts- und Verbindungsraum zwischen Bahnhof, Bushaltestellen, Parkieranlagen und Entwicklungsflächen.

Eine verkehrliche Unterordnung der Bahnhofstraße zugunsten sicherer Fuß- und Radwegebeziehungen erscheint grundsätzlich sinnvoll, sofern die Erreichbarkeit für Anlieger-, Bus-, Liefer- und Rettungsverkehre gewährleistet bleibt.

Zu prüfen sind insbesondere:

- Geschwindigkeits- und Gestaltungskonzepte,
- mögliche Einbahnregelungen,
- Abbiegebeschränkungen an der B 15, soweit diese Rückstau und Konflikte reduzieren,
- Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren in Wohn- und Nebenstraßen.

2.5 Fuß- und Radverkehr entlang der B 15 im Endzustand

Die Führung des Geh- und Radwegs entlang der B 15 ist im Knotenbereich schlüssig und sicher über die Bahnhofstraße zu führen. Stadt Raum Planung fordert im Bereich der Gleisquerung auf der westlichen Seite der B 15 eine gemeinsame Fuß- und Radwegführung. Der Gehweg auf der östlichen Seite wäre zu einem gemeinsamen Fuß- und Radweg zu verbreitern. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass entlang der Haager Straße derzeit kein Radweg vorhanden ist. Die Planunterlagen erwecken den Eindruck, dass der Radverkehr an der Bahnhofstraße abrupt endet, beziehungsweise ungesichert auf die Haager Straße geführt wird.

Daraus folgt: Der Geh- und Radweg darf nicht im Knoten enden, sondern muss als durchgängige, erkennbare und bevorrechtigte oder gesicherte Wegekette geplant werden. Erforderlich sind klare Querungsstellen über die Bahnhofstraße und – je nach Knotenregelung – über die B 15 beziehungsweise Am Bahndamm.

Als Mindestanforderungen sind in den Planunterlagen darzustellen:

- lagegenaue Geh- und Radverkehrsführung mit Breitenangaben, Sicherheitsräumen und Sichtdreiecken;
- gesicherte Querung der Bahnhofstraße im direkten Wunschlinienbereich zwischen B 15, Bahnhof und Bahnhofstraße;
- barrierefreie Bordabsenkungen, taktile Elemente und ausreichende Aufstellflächen;
- Anschluss an Bahnhof, Busbereich, Tonwerk, Meindl-Areal, Vilstalradweg und Unterhaus-Mehring;
- Vermeidung von Umwegen, die zu ungesicherten Querungen über die Haager Straße verleiten.

2.6 Querungsstellen und Signalisierung

Im Bahnhofsumfeld bestehen starke Querungsbedarfe zwischen Bahnhof, Bahnhofstraße, B 15 sowie den südlichen Entwicklungsflächen.

Daher ist zu prüfen, ob eine signaltechnische Regelung des Knotens mit gesicherten Querungsphasen erforderlich ist. Dabei sind insbesondere Rückstausicherheit, Räumzeiten sowie die sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen, gerade bei Gefälle und hohem Kfz-Aufkommen.

Mittelinseln oder unsignalisierte Querungen sind nur vertretbar, wenn Sichtweiten, Geschwindigkeiten und Aufstellflächen dies zulassen.

Zusammenfassende Forderungen

Aus verkehrsplanerischer Sicht sind nachvollziehbare Nachweise für folgende Punkte vorzulegen:

- Leistungsfähigkeit und Rückstausicherheit,
- sichere Verkehrsabwicklung ohne Rückstau in Bahn- oder Rampenbereiche,
- geeignete Verkehrsregelungen und Sicherungsmaßnahmen,
- sichere und barrierefreie Führung des Fuß- und Radverkehrs,
- Erreichbarkeit angrenzender Quartiere und Entwicklungsflächen,
- verkehrstechnische Sicherheitsbewertungen einschließlich des Bauzustands.

Ohne diese Ergänzungen ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht ausreichend belegt, dass die geplanten Lösungen den Anforderungen an Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Barrierefreiheit und städtebauliche Verträglichkeit entsprechen.