

Verkehrsgutachterliche Ersteinschätzung zur Verkehrsanbindung des Baugebietes „Zum Bahndamm“ in Vettweiß Kettenheim

08.03.2021

Auftraggeber:
Hausbau Vettweiß GmbH
Frauenlobstraße 30
12437 Berlin

Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Hausbau Vettweiß GmbH aus Berlin beabsichtigt, auf einem Grundstück südlich der Straße Zum Bahndamm am südlichen Rand des Ortsteils Vettweiß Kettenheim ein neues Wohngebiet mit ca. 20 Wohneinheiten in Einfamilien- und Doppelhäusern sowie einem einzelnen Gebäude mit voraussichtlich 4 Wohneinheiten zu errichten.

U.a. die Anwohner der Schulstraße, die den Ortskern von Vettweiß mit dem Ortsteil Kettenheim verbindet, befürchten temporäre Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr sowie dauerhafte Nachteile durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der zukünftigen Bewohner des Wohngebiets.

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH wurde damit beauftragt, eine verkehrsgutachterliche Ersteinschätzung zu diesen Aspekten sowie zu den allgemeinen Randbedingungen der Verkehrsabwicklung während und nach der Bauzeit zu erarbeiten.

1. Straßennetz

Das Baugebiet ist von Norden und von Süden über die Schulstraße erreichbar. Da ein Abschnitt im Süden der Schulstraße als verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325 StVO, landläufig „Spielstraße“) ausgewiesen und das Rechtsabbiegen aus der östliche Gereonstraße in die Schulstraße für große Fahrzeuge schwierig ist, wurde die Einfahrt in die Schulstraße von Süden für Fahrzeuge > 7,5 t untersagt (vgl. Abbildung 1).

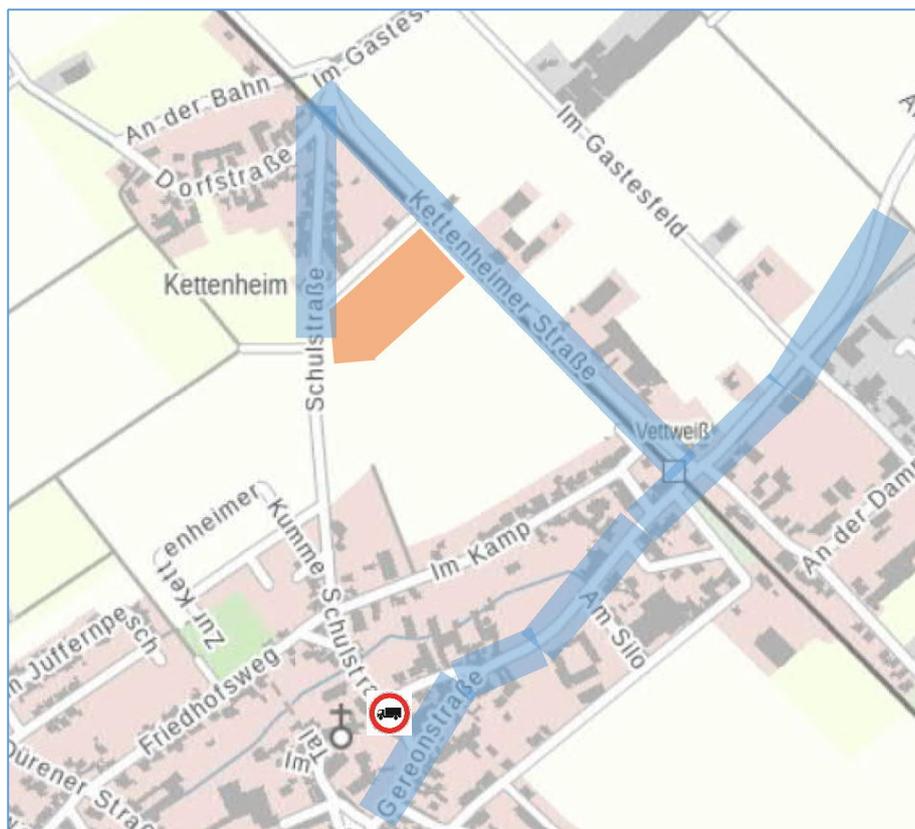


Abbildung 1: Lage des geplanten Wohngebiets, erwünschte Route für den Schwerverkehr, Verbot der Durchfahrt für Fahrzeuge > 7,5 t (VZ 253 mit Zusatzzeichen 1053-33 StVO) am südlichen Beginn der Schulstraße



Der Ortsteil Kettenheim sowie auch das derzeitige Neubaugebiet an der Straße „Zur Kettenheimer Kuppe“ sollen also von Lkw nicht über die südliche Schulstraße angefahren werden.

Darauf abgestimmte Wegweiser, an denen sich auch der Pkw-Verkehr orientieren soll, befinden sich zu beiden Seiten des Bahnübergangs am Haltepunkt Vettweiß im Zuge der Gereonstraße. Der Wegweisung zufolge soll der Verkehr zum Baugebiet „Schulstraße“ (so die gewählte Bezeichnung des Neubaugebiets an der Straße „Zur Kettenheimer Kuppe“) über die Kettenheimer Straße bis zum signaltechnisch gesicherten Bahnübergang im Zuge der Dorfstraße sowie anschließend über die nördliche Schulstraße zum Neubaugebiet fahren.

Während die Kettenheimer Straße eine ausreichende Breite aufweist, um auch Begegnungsfälle zwischen Fahrzeugen des Schwerverkehrs zu ermöglichen, ist die Schulstraße dafür an vielen Stellen zu schmal. Dies betrifft sowohl den südlichen Teil innerhalb der Ortslage Vettweiß als auch den nördlichen Teil in der Ortslage Kettenheim und den Abschnitt zwischen den beiden Ortslagen. Beschädigte Fahrbahnrande und ausgefahrene Bankette belegen dies.

Hinsichtlich der Route über den nördlichen Bahnübergang ist darauf hinzuweisen, dass der dortige Knotenpunkt auf der östlichen Seite der Bahn aufgrund seiner derzeitigen Gestaltung keine Begegnungsfälle mit Fahrzeugen des Schwerverkehrs gestattet und auf der westlichen Seite ebenfalls erhebliche Einschränkungen für den Schwerverkehr vorliegen, die unter Ziffer 3. thematisiert werden. Der Bahnübergang soll allerdings in absehbarer Zeit grundlegend umgestaltet werden.



Abbildung 2: Bahnübergang Kettenheim, Westseite



Abbildung 3: Bahnübergang Kettenheim, Ostseite



Abbildung 4: Bahnübergang Kettenheim, Luftbild



Abbildung 5: Einmündung Zum Bahndamm



2. Verkehrsprognose

Aufgrund der geplanten Größe des neuen Wohngebiets mit ca. 20 Wohneinheiten ist nach einer Realisierung des Vorhabens nur mit einer geringfügigen Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die Bewohner, ihre Besucher und den durch das Wohngebiet ausgelösten Lieferverkehr zu rechnen. Dieses dürfte in einer Größenordnung von ca. 100 Kfz Fahrten pro Tag bzw. ungefähr 10-12 Kfz-Fahrten während der morgendlichen und der nachmittäglichen Spitzenstunden liegen (jeweils Summe des Quell- und Zielverkehrs, also der im Wohngebiet beginnenden und der dort ankommenden Fahrten).

Im Hinblick auf die nach einer Realisierung des Bauvorhabens zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen sind daher insgesamt keine nennenswerten Probleme zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass sich die zusätzliche Verkehrsnachfrage ähnlich wie das bereits vorhandene Verkehrsaufkommen des Ortsteils auf die verschiedenen Fahrbeziehungen verteilt und an den vorhandenen Verkehrsanlagen leistungsfähig sowie verkehrssicher abgewickelt werden kann. Es ist zu erwarten, dass ein großer Teil des zusätzlichen Pkw-Verkehrs eher den südlichen Abschnitt der Schulstraße befahren wird.

Das temporäre zusätzliche Verkehrsaufkommen während der Bauzeit des Wohngebietes, insbesondere das Verkehrsaufkommen von Schwerfahrzeugen (Lkw, Sattelzüge) dürfte im Hinblick auf die zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen ebenfalls unproblematisch sein.

Im Hinblick auf das Funktionieren der gewünschten An- und Abreiserroute sind allerdings zwei Stellen detaillierter zu betrachten (vgl. Ziffer 3.).

3. Befahrbarkeit, Begegnungsverkehr, Sichtverhältnisse

Es wurde bereits unter Ziffer 1. darauf hingewiesen, dass insbesondere auf der östlichen Seite des Bahnübergangs in Kettenheim aktuell keine Begegnungsfälle mit Fahrzeugen des Schwerverkehrs abgewickelt werden können. Der Bahnübergang soll allerdings in absehbarer Zeit grundlegend umgestaltet werden. Die nachfolgenden Hinweise beziehen sich dagegen auf die heutige Situation.

Die in einem Kreisbogen verlaufende Verbindungsfahrbahn zwischen der Kettenheimer Straße und dem Bahnübergang (vgl. Abbildung 3) hat dafür eine zu geringe Breite von nur etwa 4 m. Die nördlich der Dreiecksinsel vorhandene zweite, ebenfalls sehr schmale Fahrbahn kann nicht adäquat genutzt werden, weil die Abbiegebeziehung sehr spitzwinklig ist und von größeren Fahrzeugen nicht befahren werden kann (vgl. Abbildung 4, „grünes Dreieck“ bzw. angrenzende Fahrbahnen). Diese zweite Fahrbahn kann höchstens von Pkw (nicht von Lkw) genutzt werden, um Blockaden des Bahnübergangs bei Begegnungsfällen mit Fahrzeugen des Schwerverkehrs zu vermeiden bzw. aufzulösen.

Die auf der westlichen Seite des Bahnübergangs vorhandene geschotterte Fläche (vgl. Abbildung 2) ist ebenfalls nur eingeschränkt als Ausweichmöglichkeit für Fahrzeuge des Schwerverkehrs geeignet.

Bei der Bewertung der Verkehrssituation sind die in Vettweiß vorliegenden Erfahrungen mit dem Baustellen bedingten Lieferverkehr des aktuellen Neubaugebietes an der Schulstraße (bzw. „Zur Kettenheimer Kuppe“) zu berücksichtigen. Möglicherweise sind Begegnungsfälle mit Beteiligung von Fahrzeugen des Schwerverkehrs sowie insbesondere Begegnungsfälle zwischen zwei Schwerfahrzeugen derartig selten, dass auf weitere Untersuchungen dieses Sachverhalts bzw. auf Verbesserungsmaßnahmen verzichtet werden kann. Ggf. genügen auch einzelne zusätzliche organisatorische Maßnahmen (Hinweise an die Fahrer der Schwerfahrzeuge, Optimierung der Sichtbeziehungen im Umfeld des Bahnübergangs, Anlage von Wartebereichen, Koordinierung des Baustellenverkehrs etc.).

Anderenfalls sind weiter führende geometrische Untersuchungen unter Anwendung von Schleppkurven sowie ggf. Verbreiterungen der vorhandenen Engstellen zu empfehlen.

Die zweite potentiell kritische Stelle im Straßennetz ist die Einmündung der Straße Zum Bahndamm in die Schulstraße (vgl. Abbildung 5). Hier sind, wenn die Einmündung nicht verändert wird, sowohl Probleme mit



der Anfahrtsicht der ausfahrenden wartepflichtigen Kraftfahrer (Pkw und Lkw) nach rechts als auch Probleme mit der Befahrbarkeit für den ankommenden und den abreisenden Schwerverkehr zu erwarten.

Da es im Laufe der Bautätigkeiten erforderlich sein dürfte, dass Lkw oder Sattelfahrzeuge auch – ggf. bis zum Ende der Straße – in die Straße Zum Bahndamm hineinfahren, sollte geprüft werden, ob durch die Freihaltung des Bauplatzes für das EFH F eine befestigte (geschotterte) Rangierfläche hergestellt werden kann, die es den großen Fahrzeugen ermöglicht, tatsächlich auch über die gewünschte Route (= die nördliche Schulstraße) an- und abzureisen. Dazu ist die Befahrbarkeit dieses Anbindungspunktes von erheblicher Bedeutung.

Bevorrechtigte Fahrzeuge müssen bei einer zulässigen Geschwindigkeit auf der übergeordneten Straße (bzw. bei einer rechts-vor-links-Regelung der von rechts kommenden und deshalb bevorrechtigten Kraftfahrzeuge) von 30 km/h in einer Entfernung von 30 m gesehen werden können. Dabei muss der Augpunkt des wartepflichtigen Kraftfahrers noch mindestens 3,00 m vom Fahrbahnrand der bevorrechtigten Straße entfernt sein, damit das Fahrzeug nicht bereits zum Teil in der übergeordneten Straße steht. Abbildung 5 zeigt, dass diese Bedingungen an der Einmündung der Straße Zum Bahndamm in die Schulstraße bei der heutigen Gestaltung des Einmündungsbereiches nicht erfüllt sind.

Die Anordnung eines Verkehrsspiegels stellt nur eine Notlösung dar, die überdies erfahrungsgemäß von vielen Verkehrsbehörden aus unterschiedlichen Gründen abgelehnt wird.

Die im Zusammenhang mit der Befahrbarkeit für den Schwerverkehr bereits diskutierte Aufweitung des Anbindungspunktes kann – wenn sie nicht nur temporär, sondern dauerhaft vorgenommen wird – eine deutliche Verbesserung der Sichtverhältnisse herbeiführen. Die notwendigen Flächen sollten mit Hilfe eines detaillierten Entwurfs inkl. Schleppekurven und Sichtdreiecken ermittelt werden. Es empfiehlt sich eine Begleitung der Umgestaltungsmaßnahmen durch einen Verkehrsplaner.

Zusammenfassung

Insgesamt sind von der Realisierung des Bauvorhabens sowohl während der Bauzeit als auch dauerhaft keine schwerwiegenden oder unlösbaren Probleme zu erwarten.

Der nach Fertigstellung des Gebietes dauerhaft zu erwartende motorisierte Neuverkehr (Pkw) wird gering ausfallen, hauptsächlich aber den südlichen Abschnitt der Schulstraße nutzen, da die Fahrt über den nördlichen Teil einen Umweg darstellt.

Der durch die Baustelle bedingte Schwerverkehr kann durch das bereits bestehende Verbot im südlichen Abschnitt der Schulstraße wirkungsvoll auf die Kettenheimer Straße und den zwar ebenfalls engen, aber insgesamt weniger sensiblen nördlichen Abschnitt der Dorfstraße verlagert werden. Dazu ist es aber erforderlich, dass die geometrischen Voraussetzungen bereits vorliegen oder noch geschaffen werden.

Im Hinblick auf eine Verbesserung des Verkehrsablaufs und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sind die hier im Detail angesprochenen Aspekte bei Bedarf vertieft zu untersuchen und entsprechende Lösungen zu entwickeln und umzusetzen.

Dr.-Ing. Frank Weiser

Bochum, März 2021

Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

