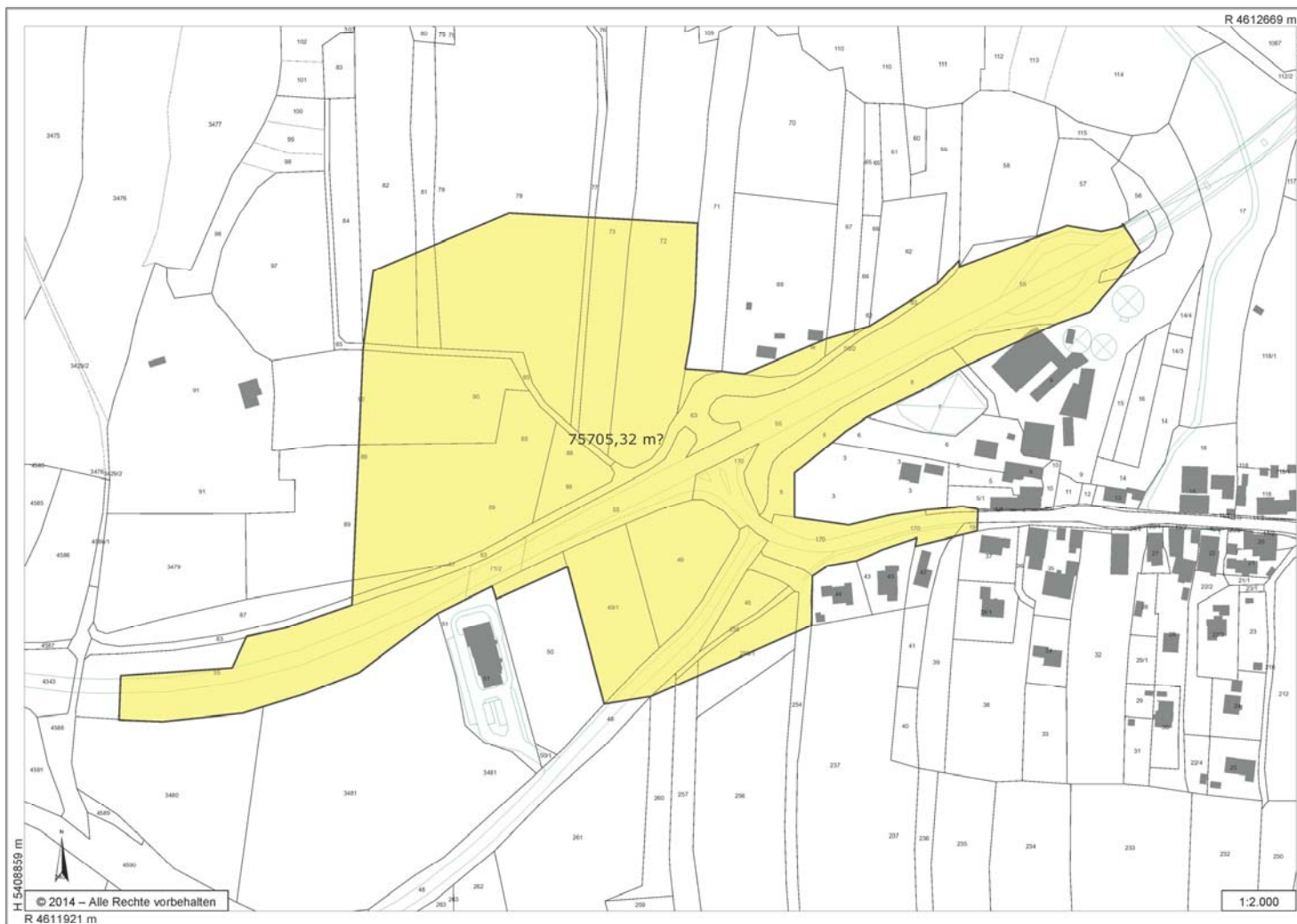


„Gewerbegebiet Ort“

„Ausbau Kreuzung B12 – Ort“

Änderung Flächennutzungsplan Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan



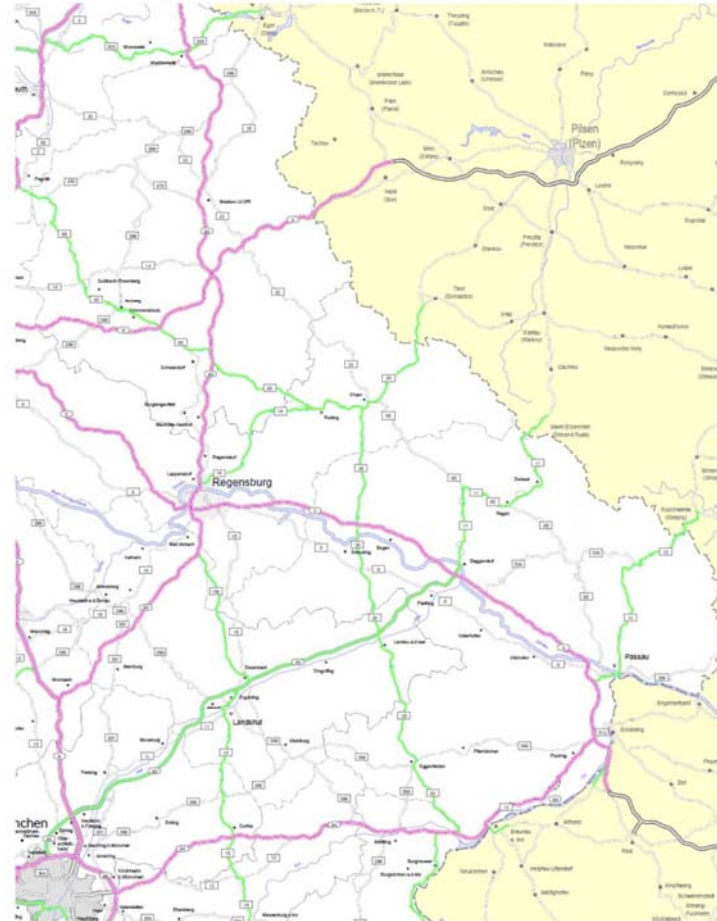
Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?

Die Debatte über den Ausbau des gefährlichen Kreuzungsbereichs in Ort wird seit Jahren geführt. Der Freyunger Stadtrat hat einen Kreisverkehr einstimmig gefordert.

Bei den Gesprächen in der Obersten Baubehörde wurde jedoch klar:

=> Die Techniker haben aufgrund der technischen Vorschriften, an die Sie gebunden sind, keine Möglichkeit, einen Kreisverkehr zu planen.

Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?



Verbindungsfunktionsstufen BMVI zur Fortschreibung des BVWP
in Niederbayern und der Oberpfalz
VFS 0 = rot
VFS 1 = grün

Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?

- Das technische Regelwerk RAL - Richtlinie für die Anlage von Landstraßen - Ausgabe 2012 - eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung mit Erlass 08/2013 - verfügt, dass für die Straßen der **Kategorie 1** Kreisverkehre **nicht zugelassen** sind.

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen

RAL

R 1

Ausgabe 2012

6.3.3.6 Kreisverkehre

Kreisverkehre kommen in Betracht, wenn eine Straße der EKL 3 mit einer Straße der EKL 3 oder EKL 4 verbunden wird. Bei der Verknüpfung einer Straße der EKL 2 mit einer Straße der EKL 2 oder EKL 3 können sie in zu begründenden Ausnahmefällen angewendet werden.

Kreisverkehre kommen auch in Betracht, wenn eine Straße der EKL 3 mit einem teilplanfreien oder teilplan gleichen Knotenpunkt an eine höherrangige Straße angebunden wird.

Kreisverkehre sind besonders geeignet, wenn die Belastungen der verknüpften Straßen etwa gleich groß sind. Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten sollte bei dreiarmigen Kreisverkehren mindestens 15 % und bei vierarmigen Kreisverkehren mindestens 20 % (Summe der Verkehrsstärke beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges) der Gesamtbelastung des zuführenden Verkehrs betragen.

Die Verkehrsqualität ist nach den Verfahren des HBS nachzuweisen.

Ist die Verkehrsqualität eines einstreifigen Kreisverkehrs nicht ausreichend und besteht ein starker Rechtsabbiegeverkehr, kann diese durch eine baulich getrennte Rechtsabbiegefahrbahn (Bypass) erhöht werden (vgl. Abschnitt 6.4.15).

Wenn die Verkehrsqualität eines einstreifigen Kreisverkehrs – auch bei Anlage eines Bypasses – nicht ausreicht, soll geprüft werden, ob diese durch eine zwei-streifig befahrbare Kreisfahrbahn verbessert werden kann oder es ist eine andere Knotenpunktart zu wählen.

Wenn die Verkehrsqualität eines vorhandenen zwei-

Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?

- In Waldkirchen gibt die Richtlinie RAL jederzeit einen Kreisverkehr her. Es handelt sich um eine **Staatsstraße** und keine Bundesstraße!
- ... und schon gar nicht um eine Bundesstraße der Kategorie 1

Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?

An Verkehrsachsen entwickelt sich die Welt. Das war früher so (Goldener Steig, etc.). Das ist auch heute noch so (siehe A92).

- Grundstückpreise der Baugebiete entlang der B12 und B85: Diese Parzellen gehen trotz des deutlich erhöhten Preises „weg wie warme Semmeln“.
- Warum hat Neukirchen vorm Wald keine Prognose wie der Rest des Bayerischen Waldes?
- Würde sich die Region entlang der B12 so entwickeln wie sie sich entwickelt, wenn alle 2 Kilometer ein Kreisverkehr angeordnet wäre? Gerade bei erheblichem LKW-Verkehr...

Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?

- Der Bürger und damit die Politik kann gerne feststellen, dass der Ausbaustand der B12 genügt und dass wir kein Geld mehr für den Ausbau zur LS 1 ausgeben sollen.
- Diese Feststellung kann aber nicht vom Staatlichen Bauamt kommen! Das Amt und das beauftragte Ingenieurbüro hat eine klare Vorgabe vom Bund, in Form von Rahmenbedingungen und eingeführten Regelwerken

Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?

Es ist nachvollziehbar, dass den Freyunger Bürgern ein Kreisverkehr genügt. Die B12 ist bis Freyung bereits prima ausgebaut.

„Ich bin in 35 Minuten in Passau bei Facharzt...“

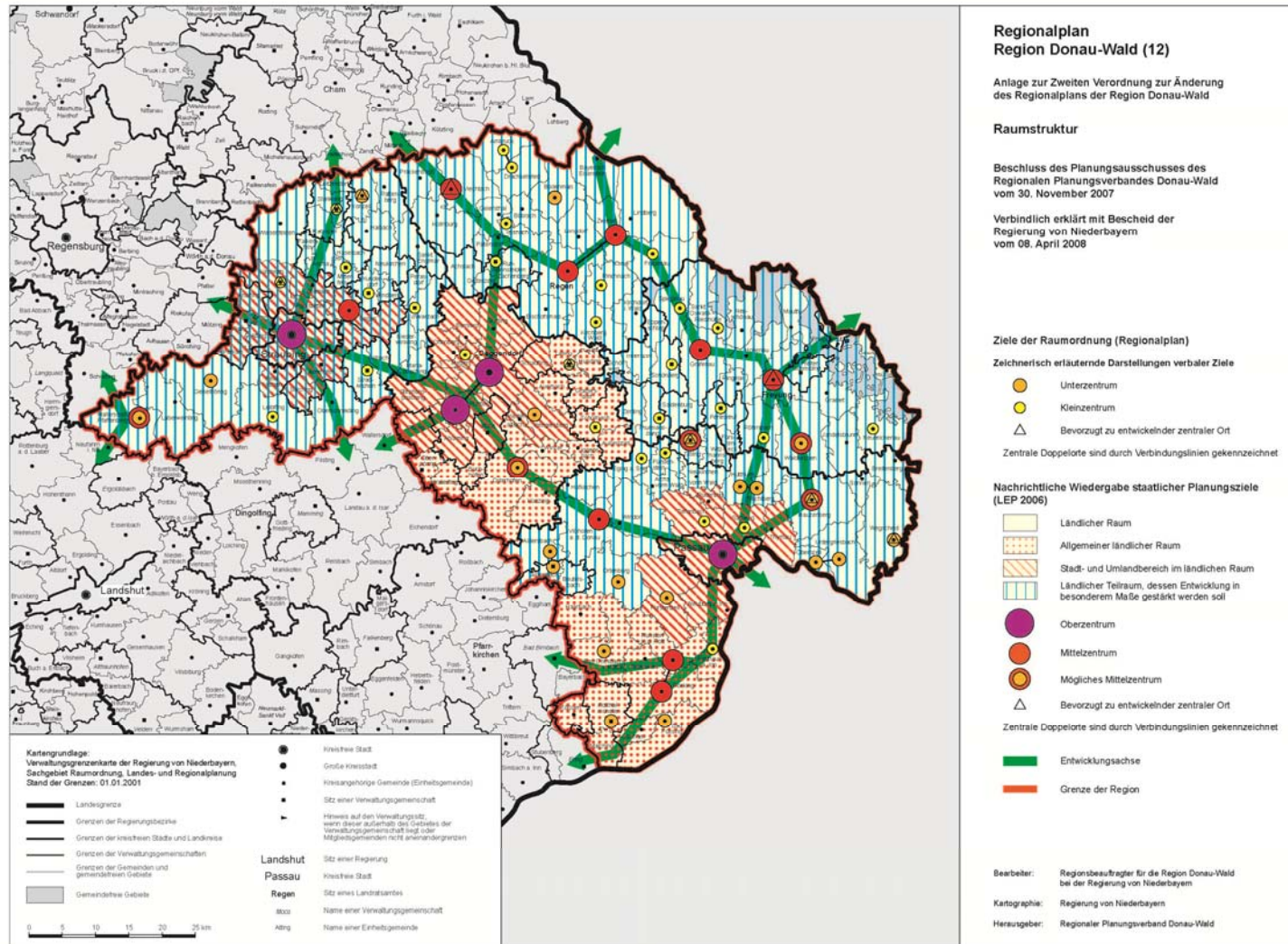
- Was vor 40 Jahren eine halbe Tagesreise war, ist heute bei gleicher Strecke ein Katzensprung.
- Aber es gibt auch noch andere Teile, die sich entwickeln wollen.
- Auch den Salzwegern, Hutthurmern, Röhrnbachern hätte wahrscheinlich der Kreisverkehr für deren Entwicklung genügt
- Wie sieht es mit den Hinterliegern aus, wenn nach Freyung lauter Kreisverkehre gebaut werden?

Warum wurde kein Kreisverkehr geplant?

Der Kreisverkehr bei der Kaserne (B12 / B533) stammt aus dem Jahr 1998. Geplant wurde er zu einem Zeitpunkt, als die Verkehrsentwicklung auf der B12 / R4 noch nicht absehbar war.

- Man ging damals nicht von dem hohen Anstieg des Verkehrs aus, der sich dann später eingestellt hat => heute **mehr als 15.000 KfZ pro Tag laut aktuellster Zählung in Ort!**
- Die CZ-LKW waren damals kein Thema - die überregionale europäische Entwicklung konnte damals niemand erahnen. Der Beitritt von Tschechien zum Schengen-Raum erfolgte erst 2007 – daraus resultiert eine deutl. Zunahme des Verkehrs.

Raumstruktur:



Wie wurde die Lösung 6-3 geplant?

Thema LKW-Befahrbarkeit:

Die Planung ist auf den EURO-GIGALINER Typ B (Sattelschlepper + 2-Achsanhänger) abgestellt. Dieser kann den Knoten ohne Rangieren in einem Zug befahren. Die Schleppkurven wurden nachgewiesen.



Wie wurde die Lösung 6-3 geplant?

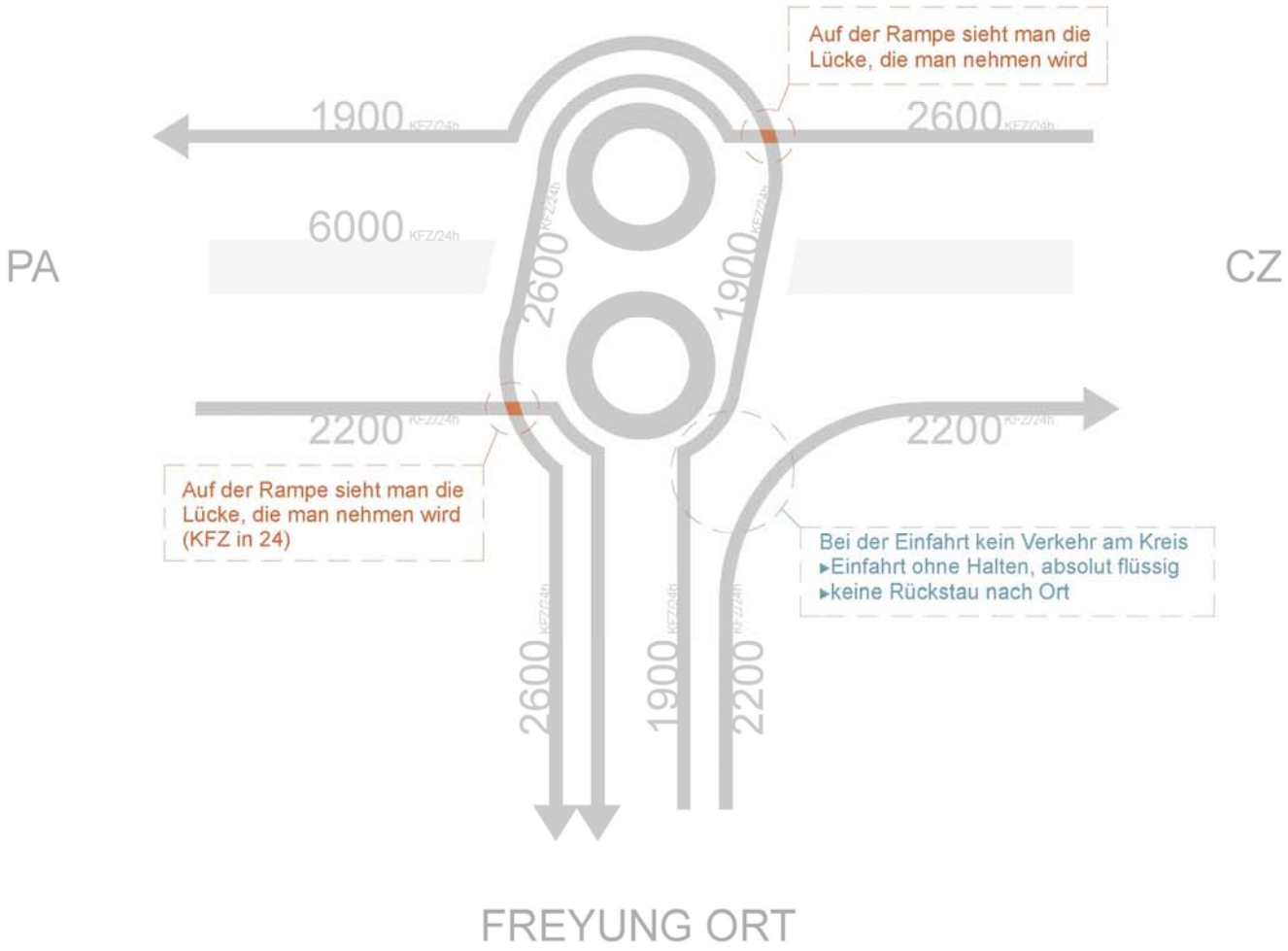
- Der geplante Ausbau ist bzgl. der Befahrbarkeit weit jenseits vom dem der Waldkirchener Kreuzung, die in einer Fahrtrichtung beim Abbiegen auf die Brücke für einfache LKW nicht ohne Benützung der Gegenfahrbahn befahrbar ist.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens:

historische Entwicklung des DTV	1996	2010
Ast B533	6.938 Kfz/24h	12.203 Kfz/24h
Ast B12-West(PA)	5.015 Kfz/24h	9.296 Kfz/24h
Ast B12-Ost(CZ)	6.014 Kfz/24h	6.726 Kfz/24h
auf den KV zufahrende Kfz	8.984 Kfz/24h	14.113 Kfz/24h

- Der **Knoten Ort** ist nach aktueller Verkehrszählung belastet mit über 15.000 KFZ in 24h.
- Nimmt man durch die Unterführung der B12 den „durchfahrenden Verkehr“ heraus, ist der aufgeständerte **Kreisverkehr noch mit knapp 9.000 KFZ in 24 h** belastet
 - davon wird rund 50 % behinderungsfrei bleiben.
 - das ergibt bei einem einspurigen Kreisverkehr eine extrem hohe Verkehrsqualität.
- bei der Einfahrt in den Kreisverkehr, der ja der einzige wartepflichtige Strom bei dem Knoten ist, gibt es durch die Entflechtung bei Variante 6-3 nahezu keine Wartezeiten mehr.

GEWERBEBEGEBIET ORT



Zur Rampenneigung:

Die Rampen haben eine Neigung von 6 bzw. 7 %. Das ist für unsere Verhältnisse im Bayerischen Wald eigentlich flach. Wir sind weit mehr gewöhnt.

- Bei der Ausfahrt aus der B12 fährt man aufwärts. Der Höhenunterschied hilft beim Bremsen!
- Bei der Einfahrt in die B12 fährt man abwärts. Der Höhenunterschied hilft da beim Beschleunigen.

Das ist ökologisch wertvoll und fahrdynamisch positiv.

Lärmschutz für die Anlieger:

Auf die positiven Effekte für die Ortschaft Ort soll noch einmal hingewiesen werden.

Planungsvarianten:

Es wurden rund 20 Alternativen überprüft: Von allen Varianten hat ausgewählte Variante 6-3 die höchste Leistungsfähigkeit.

Wer sich mit der Konstruktion beschäftigt wird feststellen, dass man bei allen Fahrbeziehungen zügig fahren kann.

- Nur am Ende der Rampen bei der Einfahrt in den Kreisverkehr muss man warten.
- Wenn man aber die kreuzenden Verkehrsströme ansieht, sieht man, dass es bei vernünftiger Fahrweise kaum ein Anhalten geben wird, geschweige ein Rückstau auf die B12.
- Der tägliche Rückstau nach Ort gegen 17 Uhr wird nicht mehr vorkommen.

Planungsvariante 6-3:



Die Knoten B12 in Hutthurm, B85 Neukirchen vom Wald und der Knoten Waldkirchen sind für den Nutzer schwerer begreifbar. Das wird allseits beanstandet.

- Die vorgestellte Variante 6-3 benötigt kaum Beschilderung. Kein Ortskundiger muss nachdenken, wie er den Knoten befahren muss. Er ist selbsterklärend.
- Der Knoten ist einfach, begreifbar und übersichtlich.

Flächenverbrauch / Naturschutz:

Der Knoten 6-3 ist zweifellos schlank, platzsparend und hat einen geringen Flächenbedarf.

=> Man nehme sich nur einmal die Skizze aus der PNP zur Hand und vergleiche den Flächenverbrauch.

Schützenswerte Flächen werden von der Variante 6-3 nicht in Anspruch genommen.

Falschfahrer:

Eine Verkehrsgefährdungen durch Falschfahrer - wie es in Waldkirchen ja laufend passiert - ist bei 6-3 ausgeschlossen.

Umwege auf dem Knoten

In Waldkirchen wird falsch gefahren, weil die Nutzer sich gegen die Umwege wehren.

=> Bei 6-3 gibt es keine Umwege! Es geht immer in die richtige Richtung. Das ist für den Nutzer angenehm.

Kosten / Bauzeit:

Ehrliche Kosten des Kreisverkehrs (incl. der Anschlussäste): ca.
1,0 Mio EUR

- Der Kreisverkehr hat hier deutliche Vorteile

Bauzeit des Kreisverkehrs: 1 Jahr Planung und Genehmigung + 1
Jahr Bauzeit

- Der Kreisverkehr hat hier deutliche Vorteile!

Ergebnis:

In vielerlei Hinsicht ist die Variante 6-3 sehr attraktiv, sie ist aber leider auch mit Nachteilen verbunden:

- relativ breite Brücke
- Investitionskosten
- "Was ist mit dem Rastplatz und dem Info-Point neben der Talbrücke?"

Gesamtbewertung:

- Leistungsfähige Lösung
- Schnelle Umsetzbarkeit
- Verkehrssicherheit wird enorm erhöht
- Flächensparend und für die Entwicklung des Gewerbegebiets ideal

... und vor allem eine Variante, die nach der gültigen Rechtslage möglich ist!

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

