

# Markt Schliersee

## Zweite Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus

Stand 15. Juli 2022 mit Ergänzung zur Bodenschneidstraße am 16.08.2023

Bearbeitung:

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH  
Josephspitalstraße 7 - 80331 München  
Tel 089 / 54 21 55-0 Fax 089 / 54 21 55-11  
post@pslv.de - www.stadt-land-verkehr.de



## Ergänzung zur Stellungnahme

- Stand 15. Juli 2022 (16.08.2023) -

| <u>Inhalt</u>                                     | <u>Seite</u> |
|---|--------------|
| 1 Aufgabenstellung                                | 1            |
| 2 Buswendemöglichkeit                             | 1            |
| 3 Fläche für die Baustelleneinrichtung            | 2            |
| 4 Verkehrliche Einschätzung der Wendelsteinstraße | 2            |
| 4.1 Befahrbarkeit mit großen Fahrzeugen           | 2            |
| 4.2 Ausweichstelle                                | 3            |
| 5 Zusammenfassung                                 | 4            |

### Anlage

- 1 Prüfung der Befahrbarkeit (Buswendemöglichkeit)
- 2 Prüfung der Befahrbarkeit (Fläche für die Baustelleneinrichtung)
- 3 Prüfung der Befahrbarkeit (Wendelsteinstraße)

## 1 AUFGABENSTELLUNG

Aufbauend auf der Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus (PSLV, 15.07.2022) sowie der Ersten Ergänzung zu dieser Verkehrsuntersuchung (PSLV, 15.07.2022) wird in dieser Zweiten Ergänzung untersucht, ob die geplante Buswendemöglichkeit sowie die angedachte Fläche für die Baustelleinrichtung auf dem Baugrundstück ausreichend dimensioniert sind, um die vorgesehene Befahrbarkeit Richtung Norden mit einem Reisebus beziehungsweise Sattelzug (jeweils mit Abmessungen gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)) gewährleisten zu können. Zudem wird eingeschätzt, ob der bestehende Ausbauzustand der Straßenabschnitte zwischen dem Knotenpunkt Bodenschneidstraße/ Fischhauser Straße und dem Baugrundstück für die Befahrbarkeit mit großen Fahrzeugen (Reisebus, Sattelzug, grosser Lkw, Müllfahrzeug mit Abmessungen gemäß FGSV beziehungsweise Angaben der Marktgemeinde Schliersee) als ausreichend erachtet werden könnte oder ob und in welcher Form die Straße ertüchtigt werden müsste.

## 2 BUSWENDEMÖGLICHKEIT

Die geplante Buswendemöglichkeit befindet sich im südlichen Teil des Baugrundstückes. Die aktuell angedachte Andienung durch einen Reisebus sieht hierbei vor, dass dieser bei der Anfahrt über die Stolzenbergstraße aus nördlicher Richtung kommend zunächst an der Grundstückszufahrt vorbeifährt, um anschließend rückwärts in diese einzustoßen. Es wird darauf hingewiesen, dass für dieses Rückwärtsrangieren eine einweisende Person erforderlich ist. Nach dem Ein- beziehungsweise Aussteigen der Fahrgäste soll die Abfahrt des Reisebusses zurück in nördlicher Richtung erfolgen. Ein Halten oder gar Parken des Reisebusses im Straßenraum ist nicht vorgesehen.

Die Befahrbarkeit der geplanten Buswendemöglichkeit mit einem Reisebus gemäß FGSV kann zwar prinzipiell nachgewiesen werden, dies erfordert jedoch sehr präzises Rangieren im öffentlichen Straßenraum (siehe Anlage E 1.1). Dies bedeutet, dass in der Praxis bereits bei geringfügigen Abweichungen von der hier theoretisch ermittelten Fahrkurve zusätzliche Rangiervorgänge erforderlich sein können. Zudem müsste der nördliche Ausradius der Grundstückszufahrt an die Fahrkurve angepasst werden – Auswirkungen auf den geplanten Baumstandort können nicht ausgeschlossen werden.

Alternativ wird eine Variante untersucht, in welcher der Reisebus zunächst vorwärts in die Grundstückszufahrt einfährt, um dort Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen. Anschließend stößt er in südlicher Richtung rückwärts auf die Stolzenbergstraße zurück (auch in diesem Zusammenhang wird auf die Notwendigkeit einer einweisenden Person hingewiesen) und fährt geradeaus in nördlicher Richtung ab.

Die Befahrbarkeit dieser Variante mit einem Reisebus gemäß FGSV kann ebenfalls prinzipiell nachgewiesen werden. Die auch hierfür erforderliche Präzision beim Rangieren bezieht sich primär auf die Grundstückszufahrt und nur in geringem Maß auf den öffentlichen Straßenraum (siehe Anlage E 1.2). Zudem zeichnet sich diese Variante durch den Vorteil aus, dass die Ein- und Ausstiegsseite des Reisebusses dem Hotel zugewandt ist und nicht (wie in der ersten Variante) zu gegenseitigen Beeinträchtigungen mit ein- oder ausfahrenden Pkws (in/aus Richtung Carport) führen kann.

**Hinweis:** In beiden Varianten können je nach Präzision des Busfahrers im Bereich der Grundstückszufahrt zusätzliche Rangiermanöver des Reisebusses erforderlich werden, um eine Halteposition zu erreichen/ verlassen, welche die ungehinderte Ein-/ Ausfahrt von Pkws (in/aus Richtung des Carports) ermöglicht.

### 3 FLÄCHE FÜR DIE BAUSTELLENEINRICHTUNG

Die angedachte, in etwa quadratische Fläche für die Baustelleneinrichtung weist eine Kantenlänge von etwa 35 Metern auf und befindet sich im nördlichen Bereich des Baugrundstücks. An ihrer nordöstlichen Ecke wird sie um eine dreieckige Fläche zur Stolzenbergstraße hin aufgeweitet.

Für die Untersuchung der Befahrbarkeit wird die Annahme zugrunde gelegt, dass die Halteposition des anliefernden Sattelzuges gemäß FGSV sowohl dessen direktes Entladen auf die Fläche der Baustelleneinrichtung als auch seine unmittelbar anschließende Abfahrt (unabhängig vom sofortigen Weitertransport des abgeladenen Materials) ermöglichen soll. Hierfür werden zwei mögliche Haltepositionen untersucht.

Die erste Variante sieht vor, dass der von Norden kommende Sattelzug zunächst vorwärts auf ein parallel zur Stolzenbergstraße liegendes Teilstück der Fläche für die Baustelleneinrichtung fährt, um im rechten Winkel rückwärts auf die Halteposition zurückzusetzen. Die Abfahrt erfolgt anschließend vorwärts auf die Stolzenbergstraße in Richtung Norden (siehe Anlage E 2.1).

In der zweiten Variante fährt der von Norden kommende Sattelzug zunächst vorwärts im rechten Winkel auf die Fläche für die Baustelleneinrichtung, um rückwärts auf ein parallel zur Stolzenbergstraße liegendes Teilstück zurückzusetzen. Die Abfahrt erfolgt anschließend ebenfalls vorwärts auf die Stolzenbergstraße in Richtung Norden (siehe Anlage E 2.2).

Die für die Andienung mit einem Sattelzug freizuhaltende Fläche auf dem Baugrundstück beträgt in beiden Varianten etwa 400 Quadratmeter – ein entsprechender Vorschlag ist jeweils in der zugehörigen Anlage blau markiert. Grundsätzlich besteht selbstverständlich die Möglichkeit, die beiden Flächen zu kombinieren und sich beide Haltepositionen offen zu halten.

Für beide Varianten kann die Befahrbarkeit mit einem Sattelzug gemäß FGSV nachgewiesen werden. Die erste Variante weist aus verkehrlicher Sicht den Nachteil auf, dass das erforderliche Rückwärtsrangieren zumindest teilweise im öffentlichen Straßenraum erfolgen würde, wofür eine einweisende Person erforderlich wäre. Auch in der zweiten Variante, bei der das Rückwärtsrangieren vollständig auf dem Baugrundstück erfolgen könnte, würde hierfür jedoch der Einsatz einer einweisenden Person empfohlen.

### 4 VERKEHRLICHE EINSCHÄTZUNG DER WENDELSTEINSTRASSE

Gemäß Angaben der Marktgemeinde Schliersee weist die Bodenschneidstraße im Abschnitt nördlich der Weindl-Lenz-Straße im momentanen Ausbauzustand eine Fahrbahnbreite zwischen 4,50 und 4,80 Meter auf und soll durchgängig auf 4,80 Meter verbreitert werden.

Gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" ist diese künftige durchgängige Fahrbahnbreite von 4,80 Meter ausreichend für den Begegnungsfall Pkw/ Pkw (erforderliche Breite 4,75 Meter), nicht jedoch für den Begegnungsfall Lkw/ Pkw (erforderliche Breite 5,55 Meter) oder gar Lkw/ Lkw (erforderliche Breite 6,35 Meter).

#### 4.1 Befahrbarkeit mit großen Fahrzeugen

Als Bemessungsfahrzeuge zur Überprüfung der Befahrbarkeit werden ein Reisebus, ein Sattelzug und ein großer Lkw mit Abmessungen gemäß FGSV sowie ein Müllfahrzeug mit Abmessungen gemäß den Angaben der Marktgemeinde Schliersee angesetzt.

Die Befahrbarkeit der zu prüfenden Straßenabschnitte zwischen dem Knotenpunkt Bodenschneidstraße/ Fischhauser Straße und dem Baugrundstück ist in beiden Richtungen einzeln betrachtet für alle Bemessungsfahrzeuge gegeben (siehe Anlagen E 3.1 bis E 3.4). Im Kurvenbereich der Bodenschneidstraße westlich des Knotenpunktes mit der Fischhauser Straße erfordert dies unter Umständen eine verminderte Geschwindigkeit und präzises Fahren.

Die Begegnung zweier großer Fahrzeuge ist jedoch ebenso wenig möglich wie die Begegnung mit einem Pkw. Aus diesem Grund wird zusätzlich zur bereits in der "Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung" (PSLV, 13.10.2020) empfohlenen Ausweichstelle in der Stolzenbergstraße im nördlichen Bereich des Baugrundstücks die Einrichtung einer weiteren Ausweichstelle empfohlen.

#### **4.2 Ausweichstelle**

Gemäß Aussagen der Projektentwicklung ist in der Bauphase des Projektes täglich mit maximal 20 großen Fahrzeugen zu rechnen. Unter der Annahme, dass diese Fahrzeuge durch zeitliche Organisation aufeinander abgestimmt werden können und in der Betriebsphase des Hotels nur vereinzelt mit großen Fahrzeugen gerechnet werden muss, kann davon ausgegangen werden, dass eine Berücksichtigung des Begegnungsfalls Lkw/ Lkw im untersuchten Abschnitt der Bodenschneidstraße nicht erforderlich ist.

Um in den verhältnismäßig selten zu erwartenden Fällen der An- oder Abfahrt eines großen Fahrzeuges die Befahrbarkeit der Bodenschneidstraße mit Pkws in beide Richtungen gewährleisten zu können, wird empfohlen, eine Aufweitung der bestehenden Fahrbahn der Bodenschneidstraße für die Begegnungsfälle Bus/Pkw und Lkw/Pkw vorzusehen. Die Realisierung einer ausreichend dimensionierten Ausweichstelle nördlich des Knotenpunktes Bodenschneidstraße / Weindl-Lenz-Straße wird hierbei als genügend erachtet (siehe blau markierter Vorschlag in den Anlagen E 3.1 bis E 3.4). Von dieser Position aus lassen sich die relevanten Abschnitte der Bodenschneidstraße in beide Richtungen einsehen.

Die für diese Ausweichmöglichkeit gemäß RAS 06 zur Gewährleistung der Begegnungsfälle Bus/Pkw und Lkw/Pkw erforderliche Gesamtbreite der Fahrbahn beträgt mindestens 5,55 Meter. Es wird empfohlen, diese Gesamtbreite auf einer Länge von mindestens etwa 30 Metern vorzusehen. Gemäß den Angaben der Marktgemeinde Schliersee ist das Flurstück der Bodenschneidstraße in diesem Bereich etwa 6,10 Meter breit – für die empfohlene Verbreiterung ist eine Nutzung angrenzender Flurstücke somit nicht erforderlich.

Aufgrund des relativ geringen Maßes der empfohlenen Verbreiterung (beidseitig jeweils lediglich etwa 40 Zentimeter) wird zur besseren Erkennbarkeit der Ausweichstelle eine geeignete Gestaltung und/oder Beschilderung angeraten.

## 5 ZUSAMMENFASSUNG

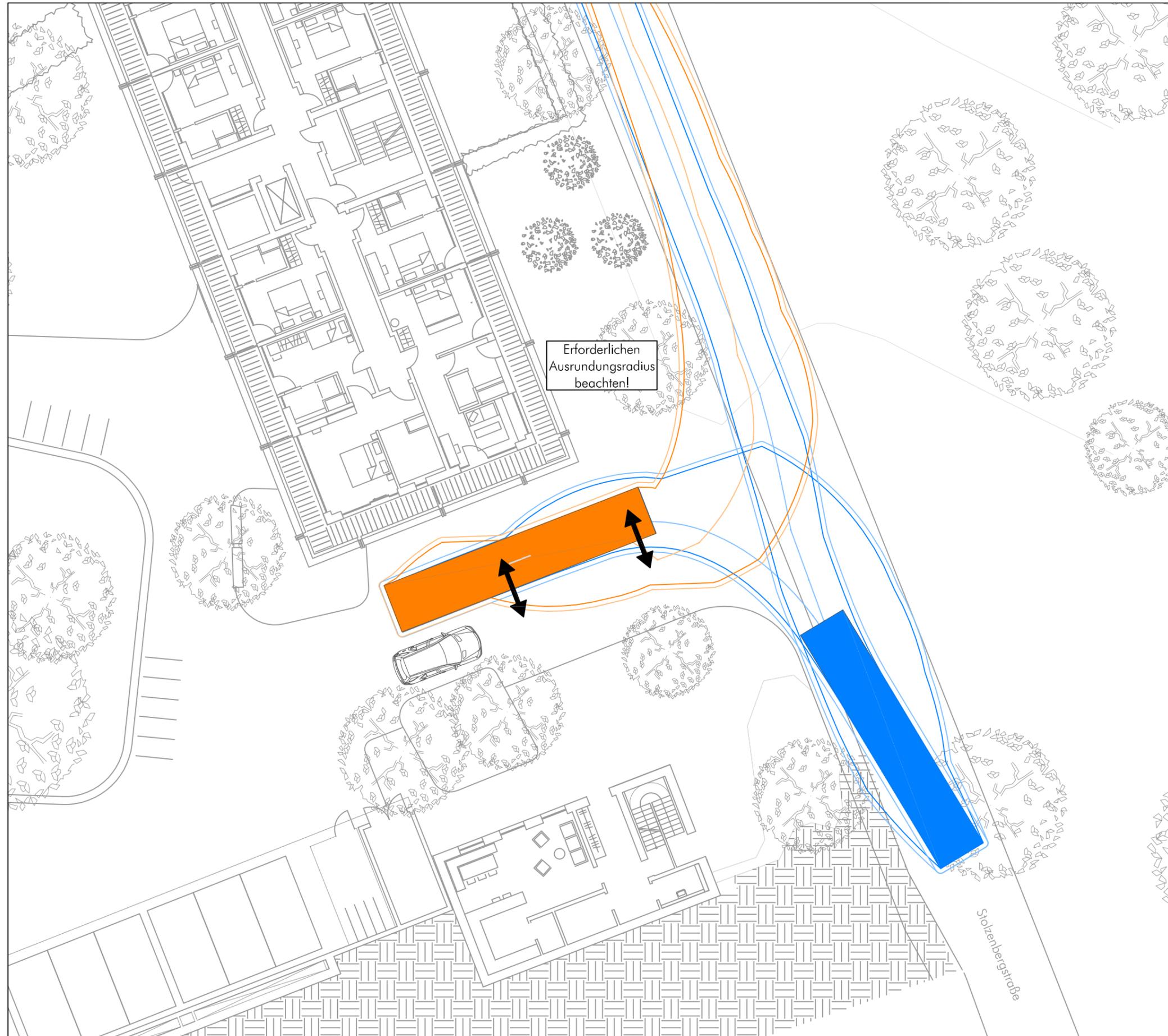
Grundsätzlich wird im Zusammenhang mit dem Rückwärtsrangieren großer Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum auf die Notwendigkeit einer einweisenden Person hingewiesen.

Die Befahrbarkeit der geplanten Buswendemöglichkeit auf dem Baugrundstück mit einem Reisebus (mit Abmessungen gemäß FGSV) ist gegeben. Entgegen der momentanen Planung wird jedoch empfohlen, den Reisebus bei der Anfahrt direkt in die Grundstückszufahrt fahren und bei der Abfahrt rückwärts auf die Stolzenbergstraße setzen zu lassen (siehe Anlage 1.2). Diese Variante hätte neben der geringeren erforderlichen Präzision beim Rangieren zusätzlich den Vorteil, dass die Ein- und Ausstiegsseite des Reisebusses dem Hotel zugewandt wäre und gegenseitige Beeinträchtigungen mit ein- oder ausfahrenden Pkws vermieden werden könnten.

Die Befahrbarkeit der angedachten Fläche für die Baustelleneinrichtung auf dem Baugrundstück mit einem Sattelzug (mit Abmessungen gemäß FGSV) ist ebenfalls gegeben. Die für die beiden untersuchten Varianten jeweils empfohlene freizuhaltende Fläche kann den Anlagen 2 entnommen werden.

Die Befahrbarkeit der zu prüfenden Straßenabschnitte zwischen dem Knotenpunkt Bodenschneidstraße/ Fischhauser Straße und dem Baugrundstück mit den vereinbarten Bemessungsfahrzeugen (Reisebus, Sattelzug und großer Lkw mit Abmessungen gemäß FGSV sowie Müllfahrzeug mit Abmessungen gemäß Angaben der Marktgemeinde Schliersee) ist in beiden Richtungen einzeln betrachtet gegeben. Im Kurvenbereich der Bodenschneidstraße westlich des Knotenpunktes mit der Fischhauser Straße erfordert dies unter Umständen eine verminderte Geschwindigkeit und präzises Fahren. Um in den verhältnismäßig selten zu erwartenden Fällen der An- oder Abfahrt eines großen Fahrzeuges die Befahrbarkeit der Bodenschneidstraße mit Pkws in beide Richtungen gewährleisten zu können, wird zusätzlich zur bereits in der "Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung" (PSLV, 15.07.2022) empfohlenen Ausweichstelle in der Stolzenbergstraße im nördlichen Bereich des Baugrundstücks angeraten, eine Aufweitung der bestehenden Fahrbahn der Bodenschneidstraße für die Begegnungsfälle Bus/Pkw und Lkw/Pkw vorzusehen. Die Realisierung einer Ausweichstelle nördlich des Knotenpunktes Bodenschneidstraße / Weindl-Lenz-Straße (mit Abmessungen von mindestens 5,55 Meter Breite und 30,00 Meter Länge) wird hierbei als genügend erachtet.

München, 15.07.2022/ 16.08.2023



**Legende**

- Fahrkurve Einfahrt
- Fahrkurve Ausfahrt
- ↔ Ein-/ Ausstieg Fahrgäste

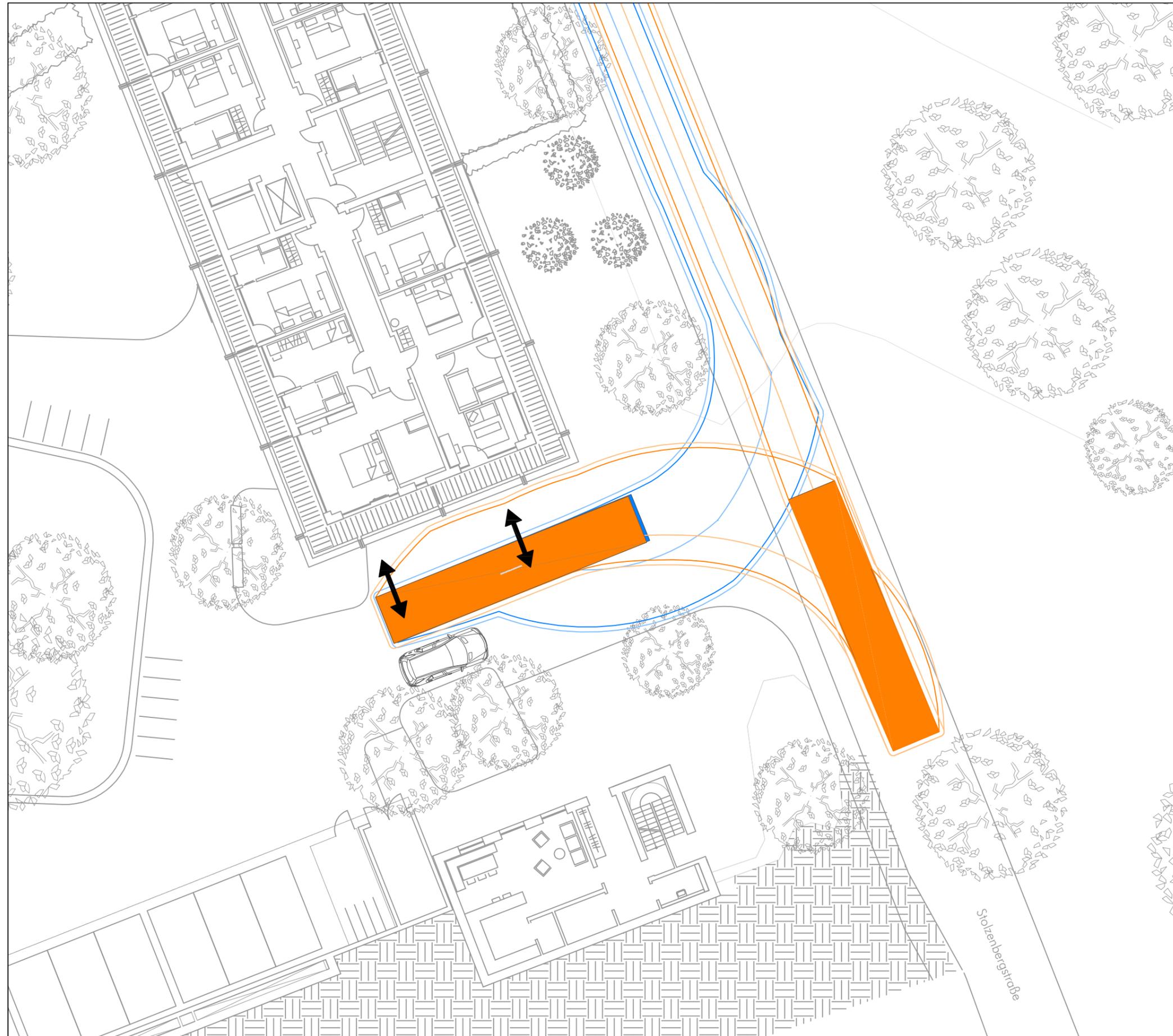
Fahrkurvendarstellung entspricht einem Reisebus gemäß FGSV.



Plangrundlage: haas cook zemrich studio 2050, Stuttgart (Planstand 26.08.2020)

Anlage E 1.1  
**Prüfung der Befahrbarkeit**  
Wendemöglichkeit (Reisebus)

Maßstab 1:200 (DIN A3)  
Planstand 02.11.2020



**Legende**

- Fahrkurve Einfahrt
- Fahrkurve Ausfahrt
- ↔ Ein-/ Ausstieg Fahrgäste

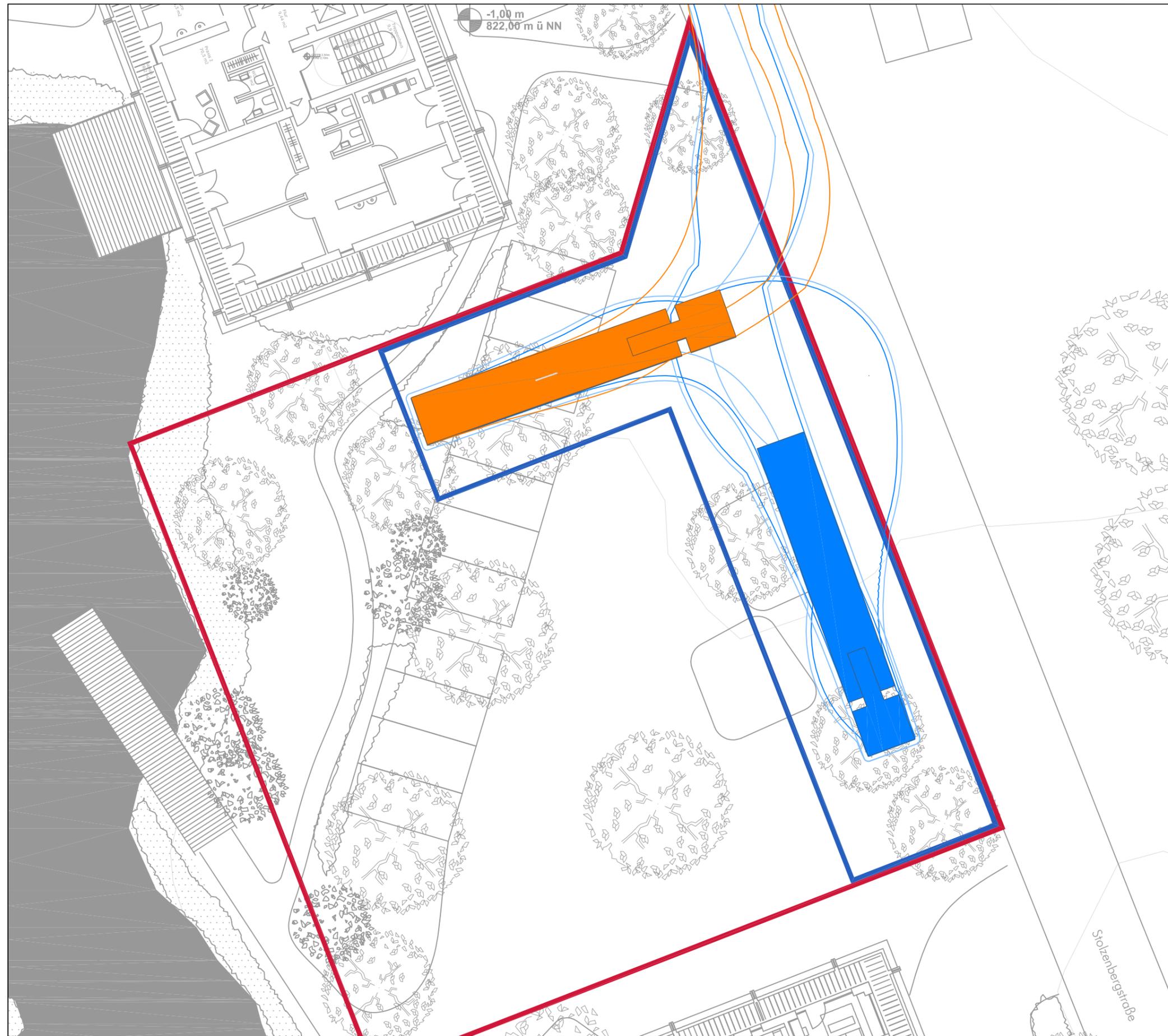
Fahrkurvendarstellung entspricht einem Reisebus gemäß FGSV.



Plangrundlage: haas cook zemrich studio 2050, Stuttgart  
(Planstand 26.08.2020)

Anlage E 1.2  
**Prüfung der Befahrbarkeit**  
Wendemöglichkeit Alternative (Reisebus)

Maßstab 1:200 (DIN A3)  
Planstand 02.11.2020



**Legende**

- Fläche für Baustelleneinrichtung  
> Positionierung geschätzt gemäß Angaben  
Planquadrat, Stuttgart (Mail vom 15.10.2020)
- Freizuhalten Fläche für Rangiervorgänge  
(etwa 400qm)
- Fahrkurve Einfahrt
- Fahrkurve Ausfahrt

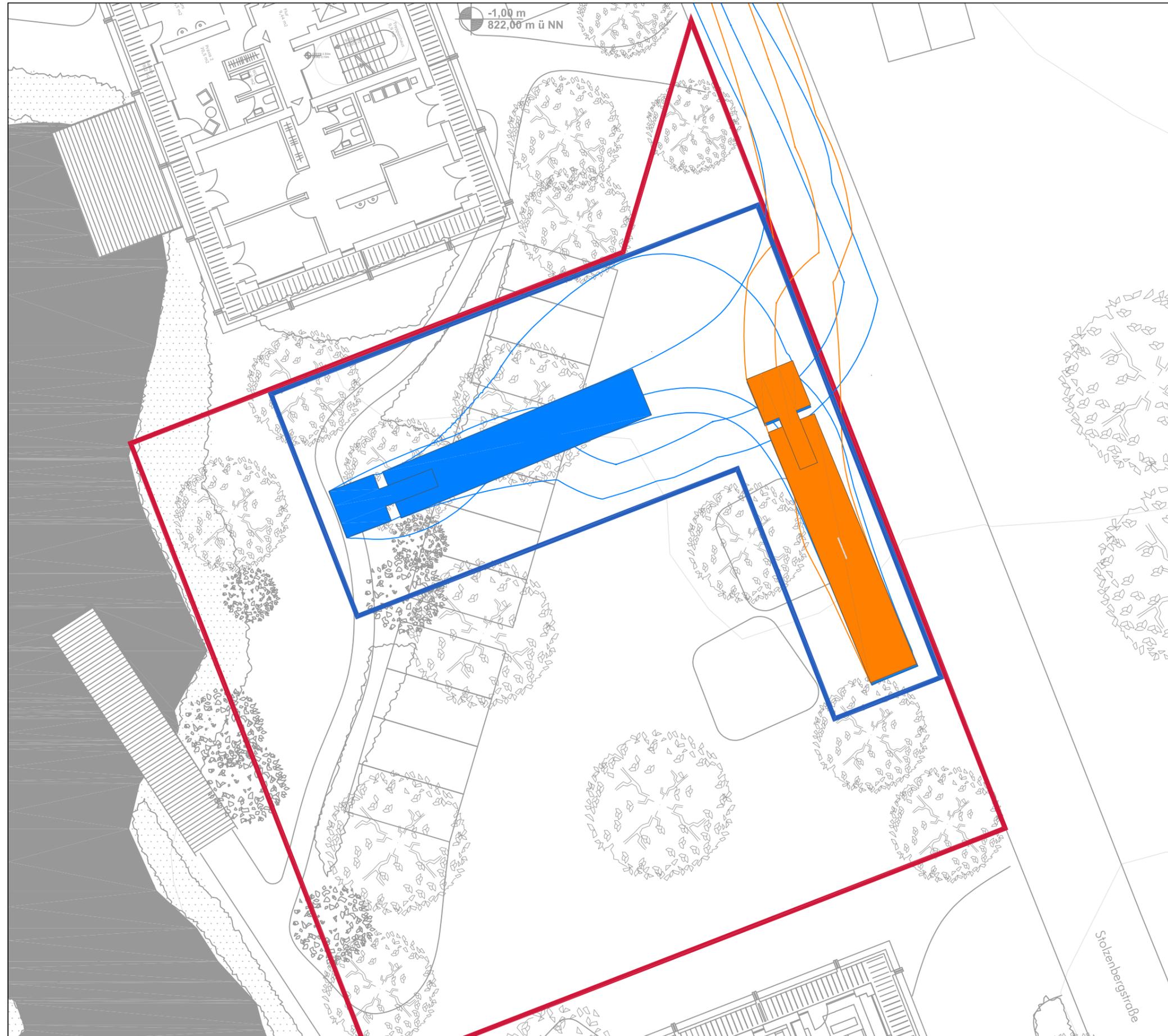
Fahrkurvendarstellung entspricht einem Sattelzug gemäß FGSV.



Plangrundlage: haas cook zemmrich studio 2050, Stuttgart  
(Planstand 26.08.2020)

Anlage E 2.1  
**Prüfung der Befahrbarkeit**  
Baustelleneinrichtung (Sattelzug)

Maßstab 1:200 (DIN A3)  
Planstand 02.11.2020



**Legende**

- Fläche für Baustelleneinrichtung  
> Positionierung geschätzt gemäß Angaben  
Planquadrat, Stuttgart (Mail vom 15.10.2020)
- Freizuhalten Fläche für Rangiervorgänge  
(etwa 400qm)
- Fahrkurve Einfahrt
- Fahrkurve Ausfahrt

Fahrkurvendarstellung entspricht einem Sattelzug gemäß FGSV.



Plangrundlage: haas cook zemmrich studio 2050, Stuttgart  
(Planstand 26.08.2020)

Anlage E 2.2  
**Prüfung der Befahrbarkeit**  
Baustelleneinrichtung Alternative (Sattelzug)

Maßstab 1:200 (DIN A3)  
Planstand 02.11.2020



**Legende**

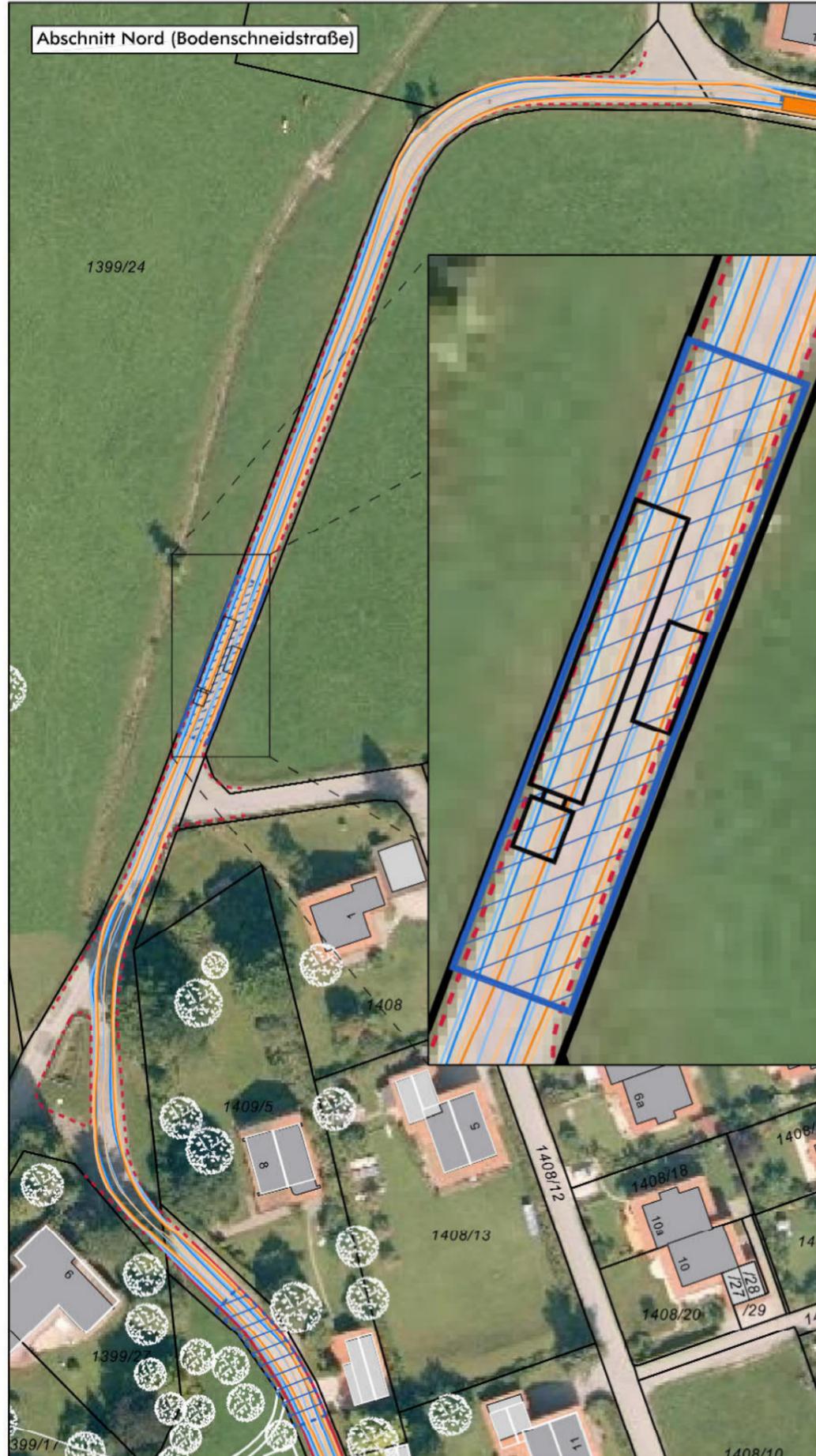
- Fahrbahnkante  
Plangrundlage: haas cook zemmrich studio 2050, Stuttgart (Planstand 26.08.2020)
- - - Fahrbahnkante  
Grobabschätzung auf Basis Geobasisdaten (Bayerischer Vermessungsverwaltung, 2020)
- ▨ Positionierungsvorschlag Ausweichstelle  
Empfehlung: Mindestbreite 5,55m, Mindestlänge 30m
- ▩ Positionierungsvorschlag Ausweichstelle  
gemäß "Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung" (PSLV, 13.10.2020)  
Empfehlung: Mindestbreite 5,75m, Mindestlänge 25m
- Fahrkurve Einfahrt
- Fahrkurve Ausfahrt

Fahrkurvendarstellung entspricht einem Reisebus gemäß FGSV.



Anlage E 3.1  
**Prüfung der Befahrbarkeit**  
An-/ Abfahrt (Reisebus)

Maßstab 1:1.000/ 1:250 (DIN A3)  
Planstand 02.11.2020



**Legende**

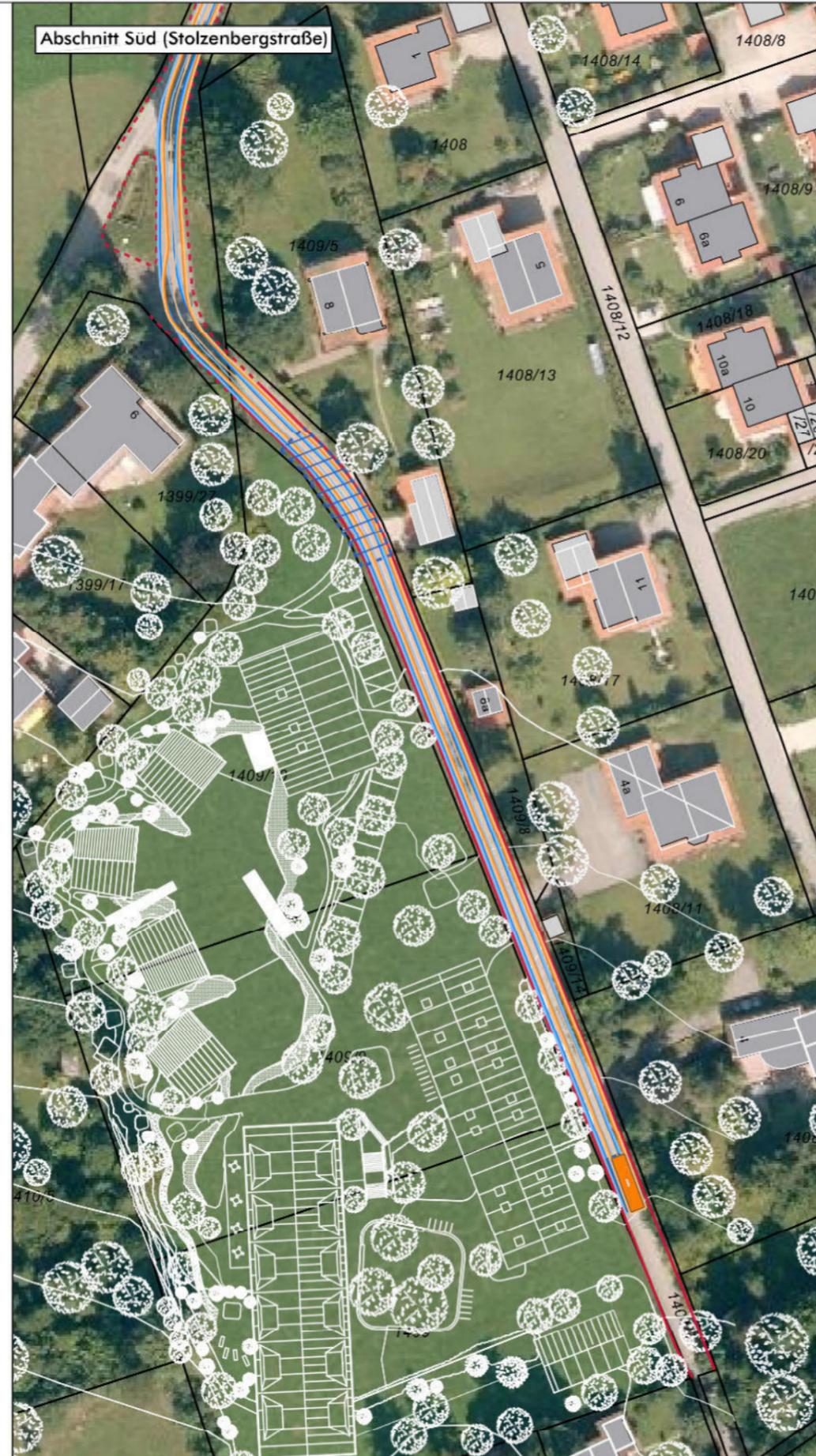
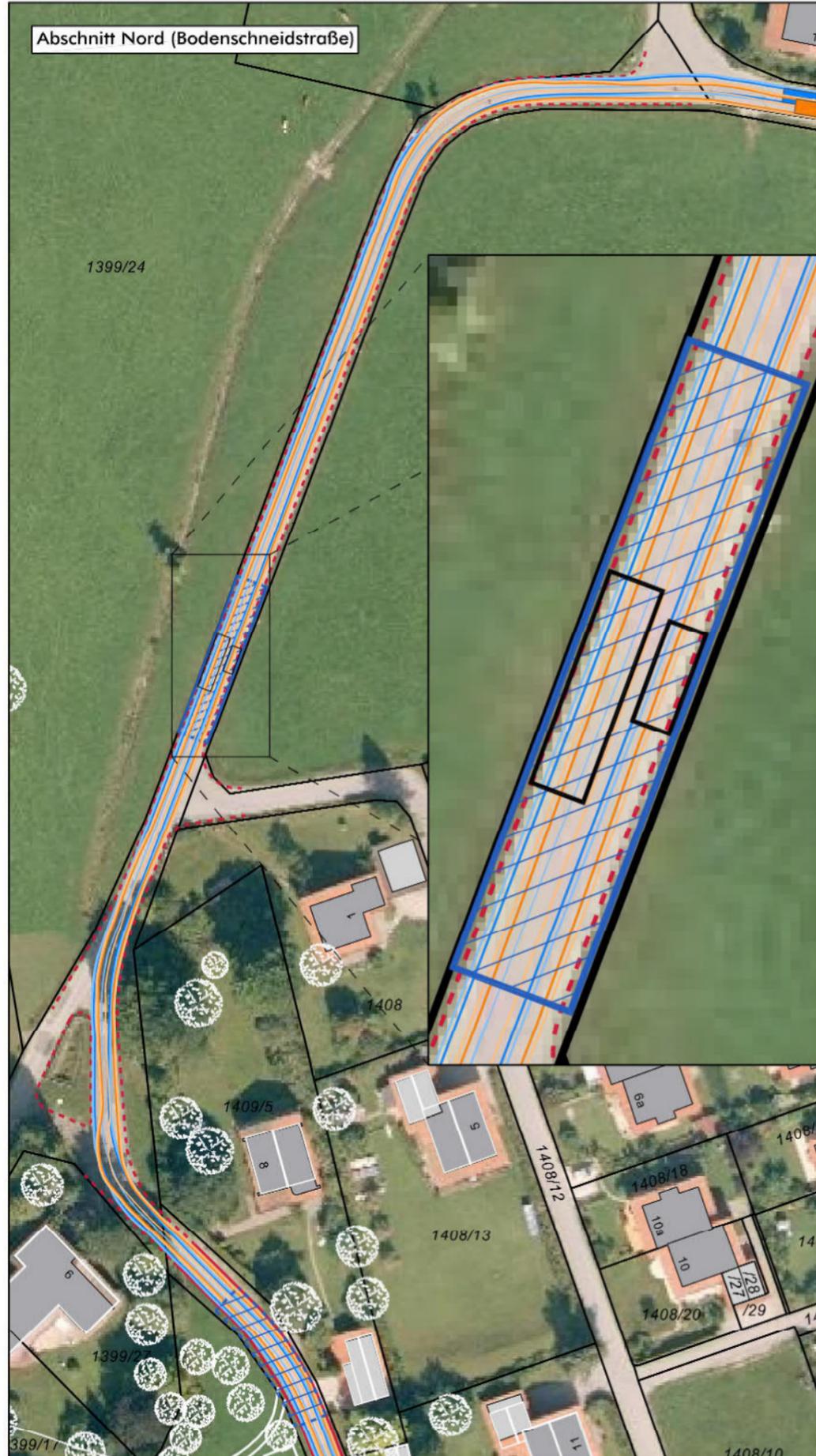
- Fahrbahnkante  
Plangrundlage: haas cook zemmrich studio 2050, Stuttgart (Planstand 26.08.2020)
- - - Fahrbahnkante  
Grobabschätzung auf Basis Geobasisdaten (Bayerischer Vermessungsverwaltung, 2020)
- ▨ Positionierungsvorschlag Ausweichstelle  
Empfehlung: Mindestbreite 5,55m, Mindestlänge 30m
- ▩ Positionierungsvorschlag Ausweichstelle  
gemäß "Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung" (PSLV, 13.10.2020)  
Empfehlung: Mindestbreite 5,75m, Mindestlänge 25m
- Fahrkurve Einfahrt
- Fahrkurve Ausfahrt

Fahrkurvendarstellung entspricht einem Sattelzug gemäß FGSV.



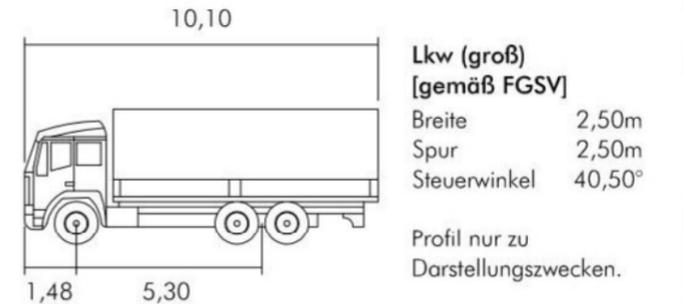
Anlage E 3.2  
**Prüfung der Befahrbarkeit**  
An-/ Abfahrt (Sattelzug)

Maßstab 1:1.000/ 1:250 (DIN A3)  
Planstand 02.11.2020



- Legende**
- Fahrbahnkante  
Plangrundlage: haas cook zemmrich studio 2050, Stuttgart (Planstand 26.08.2020)
  - Fahrbahnkante  
Grobabschätzung auf Basis Geobasisdaten (Bayerischer Vermessungsverwaltung, 2020)
  - Positionierungsvorschlag Ausweichstelle  
Empfehlung: Mindestbreite 5,55m, Mindestlänge 30m
  - Positionierungsvorschlag Ausweichstelle  
gemäß "Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung" (PSLV, 13.10.2020)  
Empfehlung: Mindestbreite 5,75m, Mindestlänge 25m
  - Fahrkurve Einfahrt
  - Fahrkurve Ausfahrt

Fahrkurvendarstellung entspricht einem großen Lkw gemäß FGSV.



Anlage E 3.3  
**Prüfung der Befahrbarkeit**  
An-/ Abfahrt (großer Lkw)

Maßstab 1:1.000/ 1:250 (DIN A3)  
Planstand 02.11.2020

