

## Markt Schliersee

### Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus

- Zweiter Zusatz -

Stand 12. Februar 2024

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



# 1 Aufgabenstellung

In diesem Zweiten Zusatz zur "Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus" (PSLV, Juli 2022), zur "Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus" (PSLV, Juli 2022), zur "Zweiten Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus (im Folgenden "Zweite Ergänzung")" (PSLV, Juli 2022/ August 2023) sowie zum "Zusatz zur Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen "Stolzenbergstraße" in Schliersee-Neuhaus (im Folgenden "Erster Zusatz")" (PSLV, April 2023) wird auf verkehrsplanerisch relevante Aussagen des Schreibens des Ingenieurbüros Christofori und Partner, Heilsbronn (im Folgenden "Anlage zur Einwendung") (September 2023) eingegangen.

## 2 Aussagen der Anlage zur Einwendung

### 2.1 Aussagen zur Verkehrssituation (Seite 3, Punkt 4) sowie zur Koordinierung des Anlieferverkehrs (Seite 3, Punkt 6) während der Bauzeit

Aussage: "Auf Grundlage des Vorhabens- und Erschließungsplanes lässt sich der erforderliche Bodenaushub überschlägig mit  $20.000\text{m}^3$  ermitteln. Dies ergibt ca. 1.500 LKW-Fahrten."

Aussage: "Wie bereits [...] beschrieben, bleibt weiter offen, wie die Koordination des Anlieferverkehrs während der Bauzeit so funktionieren kann, dass die LKW-Fahrbewegungen lediglich über die Bodenschneidstraße erfolgen."

Wie bereits im Ersten Zusatz dargelegt, werden gemäß Aufgabenstellung in der Zweiten Ergänzung der bestehende Ausbauzustand der Straßenabschnitte zwischen dem Knotenpunkt Bodenschneidstraße/ Fischhauser Straße und dem Baugrundstück bezüglich der Befahrbarkeit mit großen Fahrzeugen bewertet und in Teilbereichen notwendige Maßnahmen zur Ertüchtigung empfohlen.

Die Organisation der Baustelle (hierbei sowohl die Ermittlung der Anzahl erforderlicher Lkw-Fahrten als auch deren Frequenz) obliegt dem Bauherrn beziehungsweise dem jeweils mit der Bauaufsicht beauftragten Planer. Eine Erläuterung des Bauablaufs ist somit nicht Teil eines Verkehrsgutachtens. Aus verkehrlicher Sicht gäbe es jedoch (bereits vielfach eingesetzte) Möglichkeiten zur Verkehrslenkung beziehungsweise -organisation während der Bauphase (beispielsweise Baustellenampeln oder ähnliches).

**Die Aussage muss vom Bauherrn bewertet werden.**

## 2.2 Aussage zu fehlenden Sichtbeziehungen zwischen den Ausweichstellen (Seite 4, Punkt 7)

Aussage: "Zwischen der Ausweichstelle in der Stolzenbergstraße und der Ausweichstelle in der Bodenschneidstraße liegt keine Sichtbeziehung vor. Das hat zur Konsequenz, dass ein LKW-Fahrer, der sich im Bereich einer der beiden Ausweichstellen befindet, "ohne Sicht" weiterfahren muss, in der Hoffnung, dass sich im Gegenverkehr zu diesem Zeitpunkt kein zweiter LKW befindet. Aufgrund der wie beschriebenen hohen Zahl an LKWs während der Bauzeit sind hier Probleme zu erwarten."

Die Aussage, dass zwischen den beiden Ausweichstellen keine direkten Sichtbeziehungen herrschen, ist zunächst korrekt. Die Anlage zur Einwendung suggeriert jedoch, dass dies auf dem gesamten Abschnitt zwischen den beiden Ausweichstellen gilt. Dies ist jedoch nicht der Fall, sondern betrifft lediglich den etwa 50 Meter langen Abschnitt zwischen der Ausweichstelle in der Stolzenbergstraße und der Einmündung der Stolzenbergstraße in die Bodenschneidstraße.

### **Die Aussage ist teilweise irreführend.**

Zwischen den beiden geplanten Ausweichstellen liegt eine Strecke von etwa 100 bis 150 Metern – bei Ansatz einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 30 km/h wird diese in etwa 15 bis 20 Sekunden zurückgelegt. Selbst bei Ansatz der in der Anlage zur Einwendung aufgeführten Verkehrsbelastung von einem Lkw etwa alle 10 Minuten während des Erdaushubs sowie der Berücksichtigung der kompletten Strecke zwischen den beiden Ausweichstellen kann nicht nachvollzogen werden, auf welcher Grundlage darauf geschlossen wird, dass sich ein- und ausfahrende Lkws regelmäßig ausgerechnet in diesem kurzen Zeitfenster auf exakt diesem Straßenabschnitt begegnen sollten.

Die Anlage zur Einwendung legt somit weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, warum davon ausgegangen wird, dass sich hieraus regelmäßige Problemsituationen ergeben.

### **Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.**

Zudem wird im Rahmen der Anlage zur Einwendung offensichtlich davon ausgegangen, dass die Fahrer sich eventuell begegnender Lkws grundsätzlich nicht in der Lage wären, vor Ort miteinander zu kommunizieren und sich im selten zu erwartenden Falle einer Begegnung im fraglichen Abschnitt auf eine Lösung zu verständigen. Es kann nicht nachvollzogen werden, auf welcher Grundlage diese Annahme fußt.

Sollte die komplette Vermeidung von Begegnungsfällen im Streckenabschnitt zwischen den beiden Ausweichstellen angestrebt werden, so wäre dies beispielsweise durch Anbringung temporärer Baustellenampeln möglich – der Abschnitt würde dann jeweils im Wechsel grundsätzlich nur in eine Richtung befahren werden, die Ausweichstellen würden jeweils als Aufstellfläche für wartende Fahrzeuge dienen.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass sich unter Anpassung des in der Einwendung zur Anlage als nicht realistisch angesehenen Berechnungsergebnisses zur Dauer der Baustellenphase des Erdaushubs ("75 Arbeitstage"), welche erfahrungsgemäß die Baustellenphase mit der größten Frequenz an Lkw-Fahrten ist, um den dort aufgeführten Ansatz für den zu erwartenden Lkw-Verkehr gegenüber den Angaben zum Baustellenverkehr ("ein Faktor 3") somit eine anzunehmende Dauer dieser Baustellenphase von etwa 25 Arbeitstagen ergibt. Eventuelle, nur in unregelmäßig auftretenden Einzelfällen zu erwartende verkehrliche Einschränkungen wären somit auf ein sehr überschaubares Zeitfenster begrenzt.

## 2.3 Aussagen zur fehlenden Einstufung des erforderlichen Straßenquerschnitts (Seite 4, Punkt 8)

Aussage: "Ein Wohnweg charakterisiert sich dadurch, dass ausschließlich Wohnen als Nutzung entlang der Straße vorherrscht. [...] Auch die Wohnstraße wird durch die ausschließliche Nutzung durch Wohnen charakterisiert."

Die Einführung zu den "Typischen Entwurfssituationen" (Kapitel 5.1) der "Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)" führt als Kriterien für die jeweils "empfohlene Lösung" folgende Punkte auf:

- Randbedingungen aus Nutzungsansprüchen des Fußgänger-, Rad- und ruhenden Verkehrs
- Bedeutung im ÖPNV
- Kraftfahrzeugverkehrsstärke
- Straßenraumbreite

Angaben zur Nutzung sind hierbei nicht aufgeführt.

Die Anlage zur Einwendung legt weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, auf welcher Grundlage die Annahme fußt, dass für die Zuordnung einer Typischen Entwurfssituation dennoch einzig und allein die Angabe zur Nutzung das entscheidende Kriterium sein sollte.

**Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.**

Aussage: "Eine Hochstufung [...] ist zwingend."

Die Forderung nach Hochstufung kommt der Forderung nach Einstufung als Sammelstraße als nächsthöhere Straßenkategorie gemäß RASt 06 gleich. Diese weist bezüglich der oben genannten Kriterien folgende Angaben auf:

- "Fußgängerlängsverkehr, oft punktueller Überquerungsbedarf": Der punktuelle Überquerungsbedarf in Stolzenbergstraße und Bodenschneidstraße kann unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen sowie des zu erwartenden geringen Ausmaßes des Fußgängerverkehrs (siehe auch Abschnitt 2.6), auch künftig weder in Bezug auf räumliche Lage noch in Bezug auf zeitliche Frequenz als "oft" angesehen werden.
- "meist Linienbusverkehr": Auch künftig ist weder die Stolzenbergstraße noch die Bodenschneidstraße Teil einer Buslinienroute.
- "Verkehrsstärke 400 Kfz/h bis 800 Kfz/h": Die zu erwartenden Verkehrsstärken erreichen mit maximal etwa 35 Kfz/h nicht einmal 10% des unteren Grenzwertes.
- Straßenraumbreiten von "mindestens 11,50m": Dies ist in keiner der beiden Straßen gegeben.

Da zudem auch künftig die zu erwartenden Radfahrerzahlen gering und aufgrund der geringen Straßenraumbreite wie bereits heute keine Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand vorhanden sein werden, ist somit keines der erforderlichen Kriterien für die Einstufung als Sammelstraße gegeben.

Zudem stellen die Typischen Entwurfssituationen per Definition lediglich Empfehlungen von "Elementkombinationen in Form von Querschnittsdarstellungen" dar, durch welche für 70% bis 80% der in der Praxis auftretenden Entwurfssituationen abgedeckt sind – eine zwingende Einstufung für jede einzelne Straße in Deutschland lässt sich hieraus nicht ableiten.

Die Anlage zur Einwendung legt weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, auf welcher Grundlage die Hochstufung der Stolzenbergstraße und der Bodenschneidstraße dennoch als zwingend angesehen werden sollte.

**Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.**

Wie bereits im Ersten Zusatz dargelegt, müssten nahezu alle Straßen in Schliersee-Neuhaus (mindestens) als Sammelstraße eingestuft werden, wenn der Logik der Anlage zur Einwendung gefolgt werden würde. Unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur in Neuhaus ist nicht ersichtlich, warum dies im Sinne der RAS 06 sein sollte. Würde die Stolzenbergstraße als Sammelstraße eingestuft, würde diese Einstufung auch alle benachbarten Straßen und Wohnwege in der Bestandssituation mit vielen zusätzlichen gewerblichen Nutzungen in den Wohngebäuden (Ferienwohnungen, Pensionen) betreffen. Das hieße, in Neuhaus müssten fast alle Straßen um- und ausgebaut werden. Als Mindestanforderung müssten neben einer Fahrbahn von mindestens 5,50 Metern einseitig ein abgesetzter Gehweg von mindestens 3 Metern Breite und auf der anderen Seite ein Seitenstreifen von mindestens 0,5 Metern Breite geschaffen werden.

**Die Aussage ist realitätsfremd.**

#### **2.4 Aussagen zu Rettungsfahrzeugen (Seite 4/5, Punkt 9)**

Aussage: "Durch den gegenüber der Bestandssituation deutlich erhöhten LKW-Verkehrs sowie die durch das Vorhaben potentiell hervorgerufenen Einsatzfahrten verschlechtert sich die Situation deutlich."

Der durch das Bauvorhaben prognostizierte Lkw-Verkehr beträgt 2 Lkw-Fahrten/24 Stunden.

Die Anlage zur Einwendung legt weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, auf welcher Grundlage diese beiden täglichen Lkw-Fahrten einen "deutlich erhöhten" Lkw-Verkehr darstellen sollten und auf welcher Grundlage die Einschätzung einer daraus angeblich resultierenden "deutlichen" Verschlechterung der Situation fußt.

**Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.**

Aussage: "Diese Problematik verstärkt sich während der Bauphase und der damit verbundenen LKW-Fahrbewegungen. Die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einer Begegnung zwischen LKW und Rettungsfahrzeug im Bereich einer Engstelle kommt [...], steigt deutlich."

Analog zu den Ausführungen in Abschnitt 2.2 kann selbst bei Ansatz der in der Anlage zur Einwendung aufgeführten Verkehrsbelastung von einem Lkw etwa alle 10 Minuten während der Baustellenphase des Erdaushubs sowie der Berücksichtigung der erforderlichen Fahrtzeit für die komplette Strecke zwischen den beiden Ausweichstellen in der Stolzenbergstraße und der Bodenschneidstraße nicht nachvollzogen werden, auf welcher Grundlage darauf geschlossen wird, dass sich ausfahrende Lkws grundsätzlich ausgerechnet in diesem kurzen Zeitfenster auf exakt diesem Straßenabschnitt mit lediglich in einzelnen Ausnahmesituationen (Notfall) einfallenden Rettungsfahrzeugen begegnen sollten.

Die Anlage der Einwendung legt zudem weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, auf welcher Grundlage die Berechnung der Wahrscheinlichkeit einer solchen Begegnung und auf welcher Grundlage die Einschätzung einer "deutlichen" Steigerung der Wahrscheinlichkeit erfolgt.

**Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.**

Zudem wird im Rahmen der Anlage zur Einwendung offensichtlich davon ausgegangen, dass die Fahrer von in einzelnen Ausnahmefällen Rettungsfahrzeugen begegnenden Lkws grundsätzlich nicht in der Lage wären, vor Ort angemessen zu reagieren. Es kann nicht nachvollzogen werden, auf welcher Grundlage diese Annahme fußt.

Abschließend sei erneut darauf hingewiesen, dass sich unter Berücksichtigung der Ansätze der Anlage zur Einwendung eine anzunehmende Dauer der Baustellenphase des Erdaushubs von etwa 25 Arbeitstagen ergibt. Eventuell in einzelnen Ausnahmefällen auftretende Begegnungen wären somit auf ein sehr überschaubares Zeitfenster begrenzt.

## 2.5 Aussage zum Kurvenbereich Bodenschneidstraße/ Wendelsteinstraße (Seite 6/7, Punkt 11)

Aussage: "Bei Betrachtung der Schleppkurve fällt auf, dass die Schleppkurve nicht nur den Fahrbahnrand, sondern auch die Flurstücksgrenze überstreicht. Das Funktionieren der Fahrkurve ist somit nicht nachgewiesen."

Die Aussage beruht auf der Darstellungsproblematik der Fahrkurven im Rahmen einer Übersicht des gesamten zu untersuchenden Abschnittes der Stolzenbergstraße, der Bodenschneidstraße sowie der Wendelsteinstraße. Aus Gründen der Sichtbarkeit und somit der besseren Erkennbarkeit wurde den Fahrkurven (welche jeweils aus einer inneren (dunkleren) Fahrkurve für die Karosserie und einer äußeren (helleren) Fahrkurve für den seitlichen Bewegungsspielraum gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" bestehen) und den auf Grundlage der vorliegenden Geobasisdaten grob abgeschätzten Fahrbahnkanten eine Strichstärke zugewiesen. Dies führt im angesprochenen Teilabschnitt zum Anschein einer Überlagerung von Fahrkurven, Fahrbahnkanten und der Flurstücksgrenze.

Bei näherer Betrachtung des Abschnittes (siehe Abbildung 1 am Beispiel eines Standard-Sattelzuges gemäß den "Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV)" bei Reduzierung der Strichstärken zeigt sich jedoch, dass die angenommenen Fahrbahnkanten allesamt innerhalb der Flurstücksgrenzen liegen und von keiner der Fahrkurven (weder von der Karosserie noch des Bewegungsspielraumes) überstrichen werden.

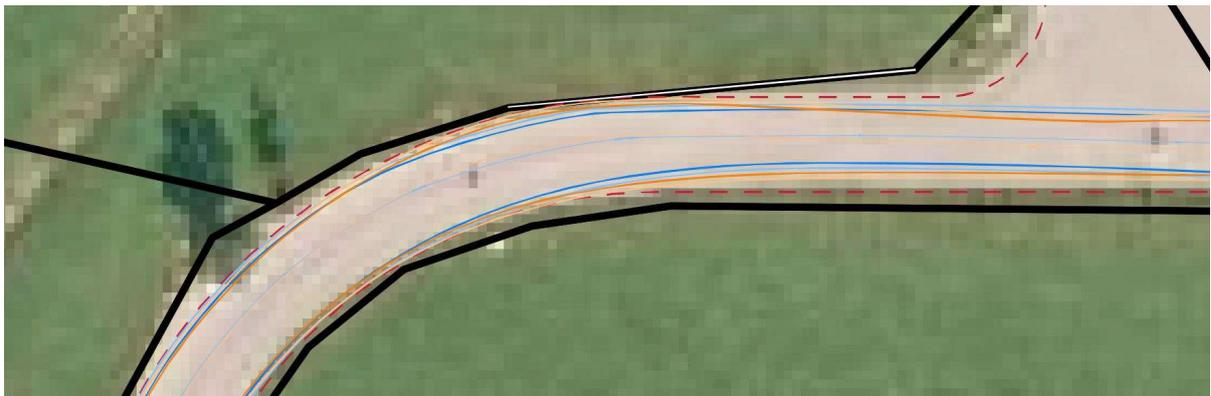


Abbildung 1:  
Fahrkurve Standard-Sattelzug (RBSV) im Kurvenbereich Bodenschneidstraße/ Wendelsteinstraße

Das Funktionieren der Fahrkurve ist somit in der Theorie nachgewiesen.

**Die Aussage ist nicht korrekt.**

## 2.6 Aussagen zum Fußgängerverkehr (Seite 7, Punkt 12)

Aussage: "Bei 188 Betten bei voller Auslastung ist mit einer erheblichen Zunahme der Fußgängerbewegungen im Umfeld zu rechnen. Bei einer Annahme von 2 Wegen pro Person und Tag kommt es also zu ca. 376 Fußgängerbewegungen, die über das bestehende Straßennetz abgewickelt werden müssen."

Die Anlage der Einwendung suggeriert, dass für das Vorhaben stets mit einer Vollauslastung zu rechnen ist. Die durchschnittliche Auslastung liegt in Bayern jedoch bei etwa 65% (für die Verkehrsprognose wurde eine Auslastung von 85% angesetzt, um auf der sicheren Seite zu sein).

**Die Aussage ist teilweise irreführend.**

Die Anlage der Einwendung legt weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, auf welcher Grundlage der Ansatz von 2 Wegen pro Person und Tag erfolgt.

**Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.**

*Aussage: "Eine sichere Abwicklung auf einer Mischverkehrsfläche [...] kann nicht gewährleistet werden."*

Selbst bei Berücksichtigung der Ansätze von 2 Wegen pro Person und Tag sowie Vollbelegung ist erfahrungsgemäß nicht zu erwarten, dass die sich rechnerisch ergebenden 376 Fußgängerwege allesamt innerhalb kürzester Zeit auftreten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sich jeweils maximal die Hälfte der Gesamtzahl (somit maximal 188 aufbrechende Fußgänger morgens und maximal 188 ankommende Fußgänger abends) über 2 bis 3 Stunden verteilen. Dies ergäbe rechnerisch etwa 1 bis 2 Fußgänger pro Minute.

Die Anlage zur Einwendung legt weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, warum die sichere Abwicklung dieses geringen Fußgängerverkehrs auf einer Mischverkehrsfläche nicht gewährleistet sein sollte.

**Die Aussage ist realitätsfremd und nicht nachvollziehbar.**

*Aussage: "Aktuell befinden sich in der Stolzenbergstraße aktuell sechs Anwesen, was somit im Bestand zu Fußgängerbewegungen von einer Anzahl von ca. 36 führt. Allein diese Diskrepanz lässt den Schluss zu, dass die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer nicht ausreichend berücksichtigt werden."*

Die Anlage zur Einwendung legt weder stichhaltig noch nachvollziehbar dar, auf welcher Grundlage die Steigerung von einer aktuell vernachlässigbaren Fußgängeranzahl auf eine künftig sehr geringe Fußgängeranzahl den Schluss zulässt, dass die Belange von schwachen Verkehrsteilnehmern nicht ausreichend berücksichtigt werden. Zudem wird nicht ausgeführt, welche Art der Berücksichtigung als "ausreichend" erachtet würde und auf welcher Grundlage diese Einordnung erfolgen würde.

An dieser Stelle sei ergänzend darauf hingewiesen, dass in Schliersee-Neuhaus das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Wanderer, Radfahrer und Kfz-Führer) in zahlreichen Straßenräumen ohne separate Gehwege derzeit auch von Seiten der Touristen mit Kfz auf Basis von § 1 der "Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)" gut funktioniert (ständige Vorsicht; gegenseitige Rücksicht; Vermeidung von Schädigungen, Gefährdungen, Behinderungen und Belästigungen). Es kann nicht nachvollzogen werden, auf welcher Grundlage davon ausgegangen werden sollte, dass sich dies künftig ändern würde.

**Die Aussage ist nicht nachvollziehbar.**

### 3 Fazit

Die betrachteten Aussagen der Anlage zur Einwendung sind bezüglich der verkehrlichen Aspekte aus fachlicher Sicht in vielfacher Hinsicht nicht nachvollziehbar sowie teilweise nicht korrekt und/oder realitätsfremd und daher nicht relevant.