

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Postfach 20 15 42 • 80015 München

Verkehrliche Stellungnahme

München, 12.06.2025
+49 89 5799 - 164
Lena.huber@obermeyer-group.com

Projekt-Nr.: 30570.23
Projektbezeichnung: VU B-Plan Straßerhof

Verkehrliche Stellungnahme zum B-Plan „Straßerhof“ (Wackersberg)

1. AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen der Neuaufstellung des Bebauungsplans „Straßerhof“ soll der bestehende Golfplatz erweitert sowie ein Hotel neugebaut werden. Die dadurch entstehenden verkehrlichen Auswirkungen auf die Erschließungsstraße Straß sollen im Rahmen dieser verkehrlichen Stellungnahme beurteilt werden.

2. BESTANDSSITUATION

Der Golfclub verfügt derzeit über etwa 200 Mitglieder. An Tagen mit günstigen Witterungsbedingungen, insbesondere an Wochenenden, befinden sich etwa 20 % der Mitglieder an einem Tag auf der Anlage. Unter der Woche ist die Anzahl der anwesenden Mitglieder in der Regel geringer. Die Spielzeiten erstrecken sich überwiegend von 6:00 – 19:00 Uhr. Der Anreiseweg der Mitglieder erfolgt überwiegend mit dem Pkw. Zusätzlich nutzen an Tagen mit schönem Wetter etwa 15 Gastspieler die Anlage, hauptsächlich im Zeitraum von circa 8:00 – 16:00 Uhr.

Den Mitgliedern steht gegenwärtig im Clubhaus das Restaurant „Ludwig“ zur Verfügung. Eine öffentliche Nutzung dieses gastronomischen Angebots durch Nichtmitglieder ist derzeit nicht gestattet.

Der Minigolfplatz ist öffentlich zugänglich und wird an Spitzentagen (überwiegend an Wochenenden bei gutem Wetter) in der Zeit von etwa 9:00 – 18:00 Uhr von bis zu 50 Besuchern frequentiert.

Die Beschäftigtenzahl beläuft sich aktuell auf acht Mitarbeiter, die im Rahmen von 1,5 Schichten tätig sind. Rund 25 % der Beschäftigten nutzen den Pkw für den Arbeitsweg, während die übrigen Mitarbeiter Fahrgemeinschaften bilden, öffentliche Verkehrsmittel (Bus) nutzen oder zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad anreisen.

Geschäftsführer

Joachim Ernst
Dr.-Ing. Karsten P. Gruber

Hauptsitz München

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hansastraße 40
80686 München
Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910
info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Banken

HypoVereinsbank München
IBAN DE31 7002 0270 0032 2866 15
BIC HYVEDEMMXXX

Commerzbank München
IBAN DE03 7004 0041 0223 7741 00
BIC COBADEFFXXX

Amtsgericht München
HRA 112684
Ust.IdNr. DE 330928290

Persönlich haftende Gesellschafterin

OBERMEYER Infrastruktur Komplementär GmbH
Hansastraße 40
80686 München

Amtsgericht München
HRB 257965
Steuernr. 143/206/01305

Geschäftsführer
Joachim Ernst
Dr.-Ing. Karsten P. Gruber



2.1 BESTANDSAUFNAHME

Im Rahmen einer Ortsbegehung am Dienstag, den 20.05.2025 wurde die bestehende Erschließungssituation (z.B. Fahrbahnbreiten) aufgenommen. Der Golfplatz mit Minigolfanlage wird über den Straßenzug Straße erschlossen. Die Straße befindet sich außerorts und weist demnach eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf.

Neben dem Golfplatz sind über diese Erschließungsstraße weitere Nutzungen erschlossen (ein Kfz-Gewerbebetrieb sowie Wohn- und Ferienwohnungen). Darüber hinaus wird der Straßenzug von Wanderern entlang ausgeschilderter Wanderrouten genutzt. Ein baulich von der Fahrbahn getrennter Gehweg verläuft lediglich im Bereich des Clubhauses (grüne Markierung in Abbildung 1).

Die vor Ort ermittelten Fahrbahnbreiten variieren zwischen 3,50 m und 4,20 m (vgl. Abbildung 1). Seitlich der Fahrbahn sind stellenweise Kiesflächen vorhanden, die im Begegnungsfall ggf. mitgenutzt werden können. An dem in Abbildung 1 hervorgehobenen Fahrbahnquerschnitt Nr. 13 (gelbe Umrandung) entsteht aufgrund der Kurvenführung (mit schlechten Sichtverhältnissen), der seitlichen Bepflanzung sowie einer Metallleitplanke am westlichen Fahrbahnrand ein enger Fahrbahnbereich ohne seitliche Ausweichmöglichkeiten. Die Gemeinde Wackersberg plant bereits unabhängig vom laufenden B-Plan „Straßerhof“ eine bauliche Optimierung dieser Engstellensituation. Nachstehende Abbildung fasst die Bestandssituation entlang der Erschließungsstraße zusammen.

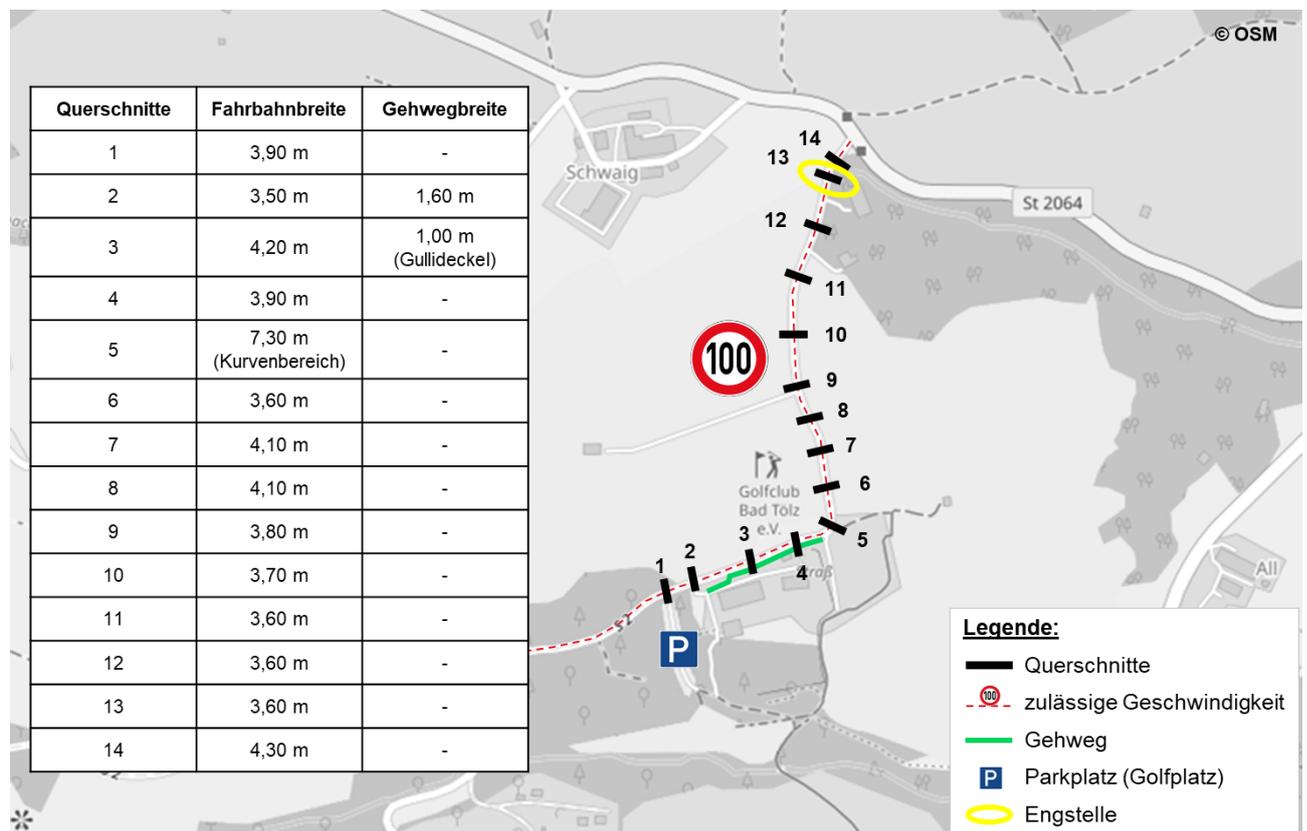


Abbildung 1: Bestandsaufnahme Straße [Hintergrund: OSM]

2.2 VERKEHRSERHEBUNGEN 2025

Für die Ermittlung einer fundierten Datengrundlage wurden Verkehrserhebungen mittels Videokamera am Querschnitt Straße (im Einmündungsbereich mit der St 2064) durchgeführt. Die Auswertung des Querschnitts erfolgte richtungsbezogen für den maßgebenden Mittwoch, 21.05.2025 über 24 Stunden. Dabei wurden 6 Fahrzeugklassen (Pkw, Lfw, Lkw, Lkw mit Anhänger / Sattelzug, Bus, Krad und Radfahrer auf der Fahrbahn) differenziert. Nachstehende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen über die Zählzeit von 24 Stunden, sowie in den maßgebenden Spitzenstunden (morgens, mittags, abends). Im Erfassungszeitraum von 24

Stunden konnten 242 (17) Kfz-Fahrten (Schwerverkehrsfahrten (SV) > 3,5 t) erfasst werden. In der höchsten Spitzenstunde (abends: 16.45 – 17.45 Uhr) wurden 25 (1) Kfz-Fahrten (Schwerverkehrsfahrten (SV) > 3,5 t) / Stunde im Querschnitt erfasst.

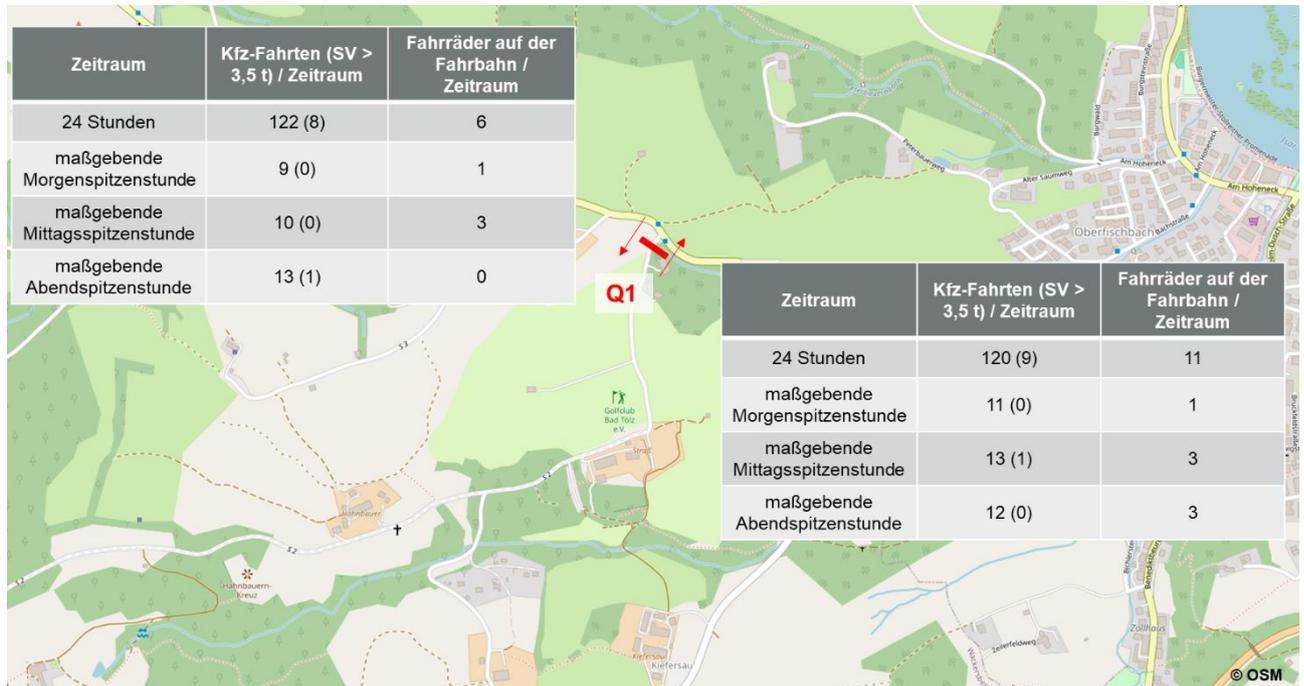


Abbildung 2: Ergebnisse Verkehrserhebungen 2025 [Hintergrund: Open Street Map]

Zudem sind die stündlichen Verkehrsbelastungen aus den Verkehrserhebungen (richtungsbezogen und im Querschnitt) in folgender Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 1: Stündliches Verkehrsaufkommen – Verkehrserhebungen 2025

Stunde	stündliches Verkehrsaufkommen Verkehrserhebungen					
	Fahrtrichtung Norden		Fahrtrichtung Süden		Querschnitt	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00-01	0	0	0	0	0	0
01-02	0	0	0	0	0	0
02-03	0	0	0	0	0	0
03-04	0	0	0	0	0	0
04-05	0	0	0	0	0	0
05-06	0	0	2	1	2	1
06-07	7	1	8	0	15	1
07-08	10	0	8	0	18	0
08-09	12	0	8	0	20	0
09-10	10	1	3	0	13	1
10-11	2	0	4	0	6	0
11-12	5	0	10	1	15	1
12-13	12	1	9	0	21	1
13-14	11	0	11	0	22	0
14-15	9	2	7	1	16	3
15-16	9	3	12	3	21	6
16-17	7	1	13	2	20	3
17-18	9	0	8	0	17	0
18-19	10	0	8	0	18	0
19-20	1	0	8	0	9	0
20-21	5	0	1	0	6	0
21-22	1	0	1	0	2	0
22-23	0	0	0	0	0	0
23-24	0	0	1	0	1	0

2.3 VERKEHRSABSCHÄTZUNG (BESTAND)

Aufgrund des ungünstigen Wetters während der Verkehrserhebungen (kalte Temperaturen sowie teilweise Regen) ist am Erhebungstag nur von einem geringen bis keinem Verkehrsaufkommen durch Golfspieler auszugehen. Um dieser verkehrlichen Stellungnahme belastbare Verkehrsdaten zu Grunde zu legen, wurde deshalb das potentielle Verkehrsaufkommen durch die bestehenden Nutzungen (Golf und Minigolf) abgeschätzt und ergänzend zu den gezählten Verkehrsbelastungen berücksichtigt. Auf der sicheren Seite liegend wurde dabei der Ansatz für die maximale Auslastung, die i.d.R. an Wochenenden mit schönem Wetter stattfindet, mit den sonstigen Verkehrsbelastungen, die i.d.R. an Werktagen höher sind überlagert. Für die Abschätzung des bestehenden Verkehrsaufkommens wird angenommen, dass alle Besucher des Golfplatzes mit einem Pkw anreisen. Der Besetzungsgrad der Golfspieler beträgt im Durchschnitt ca. 1,5 Personen / Pkw und der Minigolfspieler ca. 3 Personen / Pkw. Zur Ermittlung des stündlichen Verkehrsaufkommens werden je Nutzung Ganglinien definiert. Die detaillierte Verkehrsabschätzung ist im Anhang zu finden.

Darauf basierend wird ein stündliches Verkehrsaufkommen von maximal 35 Kfz-Fahrten / Stunde auf dem Straßenzug Straß im Einmündungsbereich mit der St 2064 ermittelt. Über 24 Stunden ermittelt sich für die bestehenden Nutzungen mit maximaler Nutzung des Golfplatzes ein Verkehrsaufkommen von knapp 120 Kfz-Fahrten / 24 Stunden.

Table 2: stündliches Verkehrsaufkommen – Verkehrserhebungen 2025 zzgl. Verkehrsaufkommen Bestandsnutzungen

Stunde	Verkehrserhebungen 2025 zzgl. Verkehrsaufkommen Bestandsnutzungen					
	Fahrrichtung Norden		Fahrrichtung Süden		Querschnitt	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz / Stunde	SV / Stunde
00-01	0	0	0	0	0	0
01-02	0	0	0	0	0	0
02-03	0	0	0	0	0	0
03-04	0	0	0	0	0	0
04-05	0	0	0	0	0	0
05-06	0	0	2	1	2	1
06-07	7	1	12	0	19	1
07-08	12	0	10	0	22	0
08-09	15	0	13	1	28	1
09-10	13	1	10	0	23	1
10-11	8	0	10	0	18	0
11-12	12	0	18	1	30	1
12-13	18	1	15	0	33	1
13-14	18	0	17	0	35	0
14-15	15	2	12	1	27	3
15-16	15	3	16	3	31	6
16-17	12	2	18	2	30	4
17-18	14	0	10	0	24	0
18-19	14	0	8	0	22	0
19-20	1	0	8	0	9	0
20-21	5	0	1	0	6	0
21-22	1	0	1	0	2	0
22-23	0	0	0	0	0	0
23-24	0	0	1	0	1	0

3. B-PLAN „STRASSERHOF“

3.1 GEPLANTE NUTZUNGEN

Die Planungen beinhalten eine Erweiterung des Golfplatzes auf eine 18-Loch-Anlage und einen langfristigen Anstieg der Mitgliederanzahl auf (max.) 500 Mitglieder. Zudem ist vorgesehen das Restaurant „Ludwig“ im Clubhaus öffentlich zugänglich zu machen. Aufgrund der Lage des Restaurants wird keine hohe Anzahl zusätzlicher Besucher (die mit einem Pkw anreisen) erwartet. Aufgrund der entlang der Erschließungsstraße verlaufenden Wanderrouten ist jedoch eine hohe Frequentierung durch Wanderer zu erwarten.

Ein zentraler Bestandteil der Planung ist das Full-Service-Hotel mit 90 Zimmern, dass bei Vollbelegung 220 Gäste beherbergen kann. Im Betrieb ist mit etwa 20 Beschäftigten zu rechnen, von denen etwa 30 % mit dem Pkw zur Arbeit fahren. Für einen Teil der Beschäftigten sollen zudem Betriebswohnungen vor Ort umgesetzt werden.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden verkehrlichen Erschließung sind im B-Plan „Straßerhof“ drei Ausweichbuchten zwischen den geplanten Parkplätzen des Hotels bzw. des Golfplatzes bis hin zur Einmündung mit der St 2064 vorgesehen (vgl. folgende Abbildung).

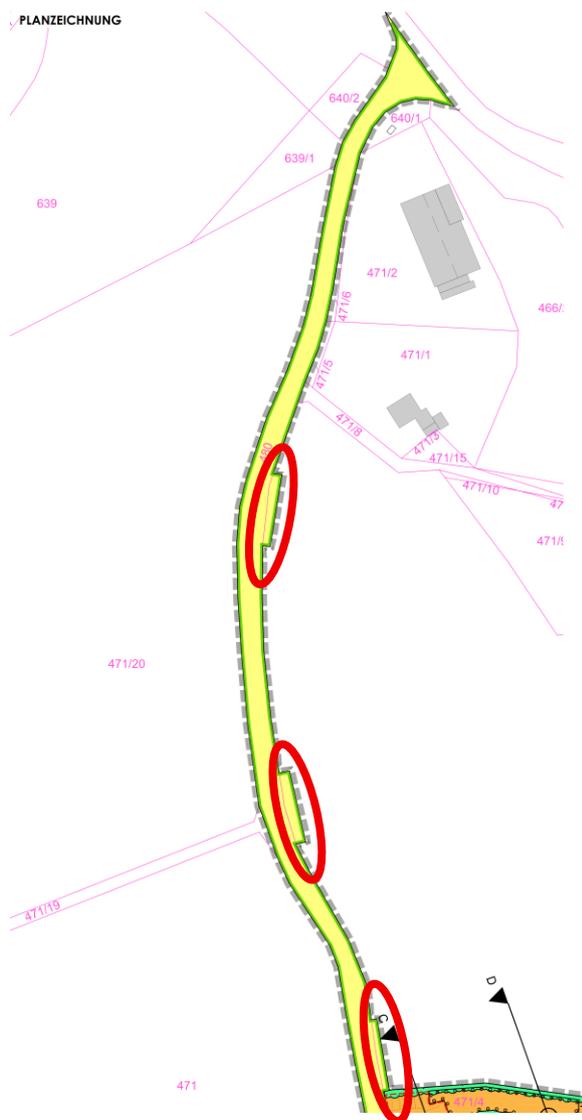


Abbildung 3: Geplante Ausweichbuchten im Rahmen des Bebauungsplans „Straßerhof“ [DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH; Stand: 12.02.2025]

3.2 VERKEHRSABSCHÄTZUNG (PLANUNG)

Unter Berücksichtigung der geplanten Erweiterungen und Bauvorhaben wird das Neuverkehrsaufkommen abgeschätzt. Für das geplante Hotel, die öffentliche Nutzung des Restaurants „Ludwig“ sowie die erweiterten Golfanlage und die Minigolfanlage ermittelt sich ein Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 410 Kfz-Fahrten / 24 Stunden. Davon sind etwa 290 Kfz-Fahrten / 24 Stunden Neuverkehr durch die geplanten Nutzungen. Für die geplanten Nutzungen werden ebenfalls Ganglinien je Nutzung definiert, um das stündliche Verkehrsaufkommen zu bestimmen. Die detaillierte Verkehrsabschätzung ist im Anhang zu finden.

Überlagert mit dem erhobenen Verkehrsaufkommen ermittelt sich dadurch ein maximales, stündliches Verkehrsaufkommen im Querschnitt (Hin- und Rückrichtung) von 55 Kfz-Fahrten / Stunde inkl. 3 Schwerverkehrsfahrten / Stunde.

Tabelle 3: stündliches Verkehrsaufkommen – Verkehrserhebungen 2025 zzgl. Verkehrsaufkommen Bestandsnutzungen + Planung

Stunde	Verkehrsbelastungen Verkehrserhebungen zzgl. Verkehrsaufkommen Bestand + Planung					
	Fahrrichtung Norden		Fahrrichtung Süden		Querschnitt	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00-01	0	0	0	0	0	0
01-02	0	0	0	0	0	0
02-03	0	0	0	0	0	0
03-04	0	0	0	0	0	0
04-05	0	0	0	0	0	0
05-06	1	0	2	1	3	1
06-07	11	1	16	0	27	1
07-08	21	0	15	0	36	0
08-09	27	0	20	1	47	1
09-10	31	1	18	1	49	2
10-11	29	1	17	0	46	1
11-12	30	1	25	2	55	3
12-13	27	1	24	0	51	1
13-14	27	1	27	0	54	1
14-15	24	2	24	1	48	3
15-16	23	3	30	3	53	6
16-17	16	1	32	2	48	3
17-18	21	0	24	0	45	0
18-19	20	0	18	0	38	0
19-20	4	0	14	0	18	0
20-21	7	0	8	0	15	0
21-22	2	0	5	0	7	0
22-23	1	0	1	0	2	0
23-24	0	0	1	0	1	0

4. VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

Die verkehrliche Erschließung des B-Plan „Straßerhof“ wird in Anlehnung an die RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [FGSV, 2006]) beurteilt.

Das aktuelle Verkehrsaufkommen der Erschließungsstraße Straß wurde an der Zählstelle im Einmündungsbereich mit der St 2064 erhoben. Im weiteren südlichen Verlauf mit zunehmender Entfernung von der Staatsstraße nimmt das Verkehrsaufkommen abschnittsweise ab, insbesondere an Abzweigungen zu bestehenden Nutzungen. Demnach erfolgt die verkehrliche Beurteilung auf der sicheren Seite liegend für die höchsten Verkehrsbelastungen im Straßenverlauf.

Im Vergleich mit den Verkehrsbelastungen der bestehenden Nutzungen (Golfplatz und Minigolf; ca. 120 Kfz-Fahrten / 24 Stunden) ist infolge der Nutzungen des B-Plans „Straßerhof“ ein Verkehrsaufkommen von knapp 410 Kfz-Fahrten / 24 Stunden (davon etwa 290 Kfz-Fahrten / 24 Stunden Neuverkehr) zu erwarten. Dies entspricht einer Verkehrszunahme durch die geplanten Nutzungen um etwa das 3,5-fache.

In der stündlichen Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Belastung aufgrund unterschiedlicher Ganglinien der Nutzungen weniger stark ansteigt. Die maximal zu erwartende stündliche Querschnittsverkehrsbelastung aus Tabelle 3 liegt bei etwa 55 Kfz-Fahrten / Stunde (Bestand: ca. 35 Kfz/h (vgl. Tabelle 2)). Trotz der prognostizierten Verkehrszunahme auf etwa 55 Kfz-Fahrten / Stunde im Querschnitt verteilt sich der Verkehr auf beide Fahrtrichtungen, sodass im Mittel nur etwa alle zwei Minuten ein Fahrzeug je Richtung fährt. Entsprechend bleibt die Wahrscheinlichkeit von Begegnungsfällen beim MIV auf der Fahrbahn selten.

Zur Beurteilung der Fahrbahnbreiten werden die Richtwerte entsprechend der RASt 06 herangezogen. Die in der RASt 06 definierten Fahrbahnbreiten sind als Richtwerte v.a. für den Neubau von Straßen zu verstehen. Bestehende Straßen unterliegen grundsätzlich dem Bestandsschutz. Ein Handlungsbedarf bei „zu schmalen“ Bestandsstraßen ergibt sich erst bei signifikanten Verkehrszunahmen oder wenn sich im betreffenden Bereich vermehrt Unfälle ereignen.

In der RASt 06 wird für den Begegnungsfall Pkw / Pkw eine Fahrbahnbreite von 4,75 m angesetzt (bei Geschwindigkeiten von max. 60 km/h). Der Begegnungsfall Pkw / Pkw ist demnach an keinem Fahrbahnquerschnitt entlang der Erschließungsstraße gewährleistet (vgl. Abbildung 1). Angelehnt an die RASt 06 können Straßenzüge als schmale Zweirichtungsfahrbahnen unter folgenden Voraussetzungen definiert werden:

- Die Verkehrsstärke muss weniger als 30 Schwerverkehrsfahrten / Stunde oder weniger als 70 Kfz-Fahrten / Stunde betragen.
- Die zulässigen Geschwindigkeiten müssen niedrig sein.
- Bei Fahrbahnbreiten kleiner als 4,00 m müssen Ausweichstellen mit Abschnittslängen zwischen 50 bis 100 m Entfernung vorgesehen werden.

Aufgrund der Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die geplanten Nutzungen sowie den zu schmalen Fahrbahnbreiten wird der Ausbau der geplanten Ausweichstellen empfohlen. Damit sind alle Voraussetzungen für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Erschließungsstraße Straß erfüllt.

Ergänzend ist auf die Einhaltung freier Sichtfelder zwischen den Ausweichstellen zu achten, um entgegenkommende Fahrzeuge rechtzeitig erkennen zu können und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine Reduzierung bzw. Festlegung der zulässigen Geschwindigkeit auf max. 60 km/h zu empfehlen.

Mit freundlichen Grüßen


i.V. Dipl.-Ing. H. Ammerl
Leiter Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik


i.A. M.Sc. L. Huber
Projektingenieurin Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Verkehrsabschätzung

Nutzungen	Angaben und Annahmen		Golfspieler / Minigolfspieler / Beschäftigte Golfclub & Hotel					Gastspieler / Hotelgäste					Güterverkehr		
	Nutzung		Spieler / BE	Wege / Spieler bzw. BE	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungsgrad	Anwesenheitsgrad	Kfz-Fahrten / 24h	Gastspiele / Kunden	Besucherwege	MIV-Anteil	Pkw-Besetzungsgrad	Kfz-Fahrten / 24h	Lkw-Fahrten / 24h	Gesamtverkehrs-summe / 24h
Golfplatz (Bestand: ca. 200 Spieler / Planung: ca. 500)	Bestand (20 % der Mitglieder pro Tag vor Ort)		8	2	0,3	1,1	0,9	4							6
	Planung (20 % der Mitglieder pro Tag vor Ort)		200	2	1	1,5	0,2	53	15	2	1	1,2	25	0	78
Minigolfanlage	Minigolfspieler (Angaben Besucher für max. Spitzentag)		50	2	1	3	1	33							33
	Restaurant "Ludwigs"	Annahme 10 Kfz-Fahrten / 24h, zukünftig wenn öffentlich	5	2	0,3	1,1	0,9	2	10	2	1	2	10	0	12
Hotel	Full-Service-Hotel	90 Zimmer mit 220 Betten; 1 Kfz / Zimmer	20	2	0,3	1,1	0,9	10	220	3	0,6	2,5	158	4	172
Golfplatz (Bestand)															
Golfplatz (Planung)															
Minigolfanlage															
Restaurant "Ludwigs"															
Hotel															
Summe Gesamt (Bestand)															
Summe Gesamt (Planung)															