

Verkehrsuntersuchung

Bebauungsplan „Seeon-Dorf“

Gemeinde Seeon-Seebruck



Projekt Nr.: 29930.11
Datum: 04.06.2025
Ort: München

Ansprechpartner Dipl.-Ing. Helmuth Ammerl; M.Sc. Lena Huber

Kontakt Tel.: +49 / 89 5799 – 191;
 +49 / 89 5799 – 164
Email: helmuth.ammerl@obermeyer-group.com;
 lena.huber@obermeyer-group.com

Impressum

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hansastraße 40
80686 München
Deutschland

Postfach 20 15 42
80015 München

Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910
info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Inhaltsverzeichnis



Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
1. Aufgabenstellung & Planungsgrundlagen	6
2. Verkehrserhebungen 2023	7
3. Prognose 2040	9
3.1 Prognose-Nullfall 2040	9
3.1.1 Allgemeine Verkehrsprognose	9
3.1.2 Verkehrsaufkommen Prognose-Nullfall 2040	9
3.2 Prognose-Planfall 2040	11
3.2.1 Verkehrsabschätzung Bauvorhaben	12
3.2.2 Verkehrsaufkommen Prognose-Planfall 2040	13
3.2.3 Zwischenfazit Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 2040	15
4. Verkehrliche Beurteilung der Erschließungsvarianten	18
4.1 Beurteilung der Fahrbahnbreiten	18
4.2 Beurteilung verkehrsberuhigte Bereiche	20
4.3 Knotenpunkt K4 Altenmarkter Straße / Truchtlachinger Straße	21
4.3.1 Beurteilung der Sichtverhältnisse	21
4.3.2 Beurteilung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt K4	23
4.3.2.1 Allgemeines	23
4.3.2.2 Leistungsfähigkeit K4 (Prognose-Planfall 2040 Variante 1)	24
4.4 Zwischenfazit verkehrliche Beurteilung	25
5. Lärmkennwerte nach RLS-19	26
6. Fazit	29
Anhang	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrskonzept – Erschließungsstraßen Bestand / Planung [Wüstinger Rickert; Stand: 26.05.2025]	6
Abbildung 2: Erhebungsumgriff Seeon [Hintergrund: Google Earth Pro]	7
Abbildung 3: Ergebnisse Verkehrserhebung – Donnerstag, 21.09.2023 – 24h	8
Abbildung 4: Prognose-Nullfall 2040 – Verkehrsbelastungen 24h [Kfz (SV > 3,5 t) / 24h] [Hintergrund: PTV HERE]	10
Abbildung 5: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – ohne Anbindung „Alter Wirt“ [Hintergrund: PTV Default]	11
Abbildung 6: Prognose-Planfall 2040 Variante 2 – mit Anbindung „Alter Wirt“ [Hintergrund: PTV Default]	11
Abbildung 7: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – Verkehrsbelastungen 24h [Kfz (SV > 3,5 t) / 24h] [Hintergrund: PTV HERE]	13
Abbildung 8: Prognose-Planfall 2040 Variante 2 – Verkehrsbelastungen 24h [Kfz (SV > 3,5 t) / 24h] [Hintergrund: PTV HERE]	14
Abbildung 9: Differenzbelastungsplan: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – Prognose-Nullfall 2040 [Hintergrund: PTV HERE]	16
Abbildung 10: Differenzbelastungsplan: Prognose-Planfall 2040 Variante 2 – Prognose-Nullfall 2040 [Hintergrund: PTV HERE]	17
Abbildung 11: Ortsbegehung – gemessene Fahrbahnbreiten [Hintergrund: Google Earth Pro]	19
Abbildung 12: Verkehrskonzept – Erschließungsstraßen Bestand / Planung [Wüstinger Rickert; Stand: 26.05.2025]	20
Abbildung 13: Prüfung der Sichtdreiecke (Anfahrtssicht) am Knotenpunkt K4 (30 km/h) [Hintergrund: Flurstückkarte Seeon]	22
Abbildung 14: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – maßgebende Abendspitzenstunde [Kfz (SV > 3,5 t) / h]	24
Abbildung 15: Maßg. Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Nullfall 2040 [Hintergrund: Google Earth Pro]	26
Abbildung 16: Maßg. Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Planfall 2040 [Hintergrund: Wüstinger Rickert]	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrszunahmen an maßgebenden Straßenzügen der beiden Planfallvarianten	15
Tabelle 2: Definition der Verkehrsqualitätsstufen (QSV) gemäß des HBS 2015	23
Tabelle 3: Verkehrsqualitäten Übersicht [Quelle: HBS 2015]	24
Tabelle 4: Kapazitätsbetrachtungen Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – K4 – maßg. Abendspitzenstunde	25
Tabelle 5: Prognose-Nullfall 2040 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an Mt / Mn je Querschnitt – DTV	27
Tabelle 6: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an Mt / Mn je Querschnitt – DTV	28
Tabelle 7: Prognose-Planfall 2040 Variante 2 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an Mt / Mn je Querschnitt – DTV	28

1. Aufgabenstellung & Planungsgrundlagen

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung sowie umfassender Voruntersuchungen wurden verschiedene Erschließungsvarianten für den Bebauungsplan „Seeon-Dorf“ bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz untersucht. Nachstehende Abbildung zeigt das Verkehrskonzept mit den geplanten Nutzungen [Wüstinger Rickert; Stand: 26.05.2025].



Abbildung 1: Verkehrskonzept – Erschließungsstraßen Bestand / Planung [Wüstinger Rickert; Stand: 26.05.2025]

Der aktuelle Planungsstand sieht ca. 87 bis max. 107 Wohneinheiten (WE) mit einem Mix aus Einfamilien- oder Doppelhäusern sowie Mehrfamilienhäusern vor. Das komplette Plangebiet sowie Teile der umliegenden Straßen sollen als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden, um keinen Durchgangsverkehr zu erzeugen. Für die Erschließung des geplanten Baugebiets wurden verschiedene Erschließungsvarianten untersucht. Mit der Gemeinde Seeon-Seebruck wurden basierend auf den vorausgegangenen Untersuchungen zwei Varianten ausgewählt, die für im Zuge dieser Verkehrsuntersuchung weiter berücksichtigt werden:

- **Variante 1:** Erschließung über alle umliegenden Straßenzüge ohne eine zusätzliche Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“
- **Variante 2:** Erschließung über alle umliegenden Straßenzüge mit einer zusätzlichen Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“ mit einer Durchfahrtsbeschränkung im Baugebiet (orange Schraffierung) mit Ausnahme für Müllabfuhr, Rettungsdienste sowie Fußgänger und Radfahrer

Für die Verkehrsuntersuchung liegt die aktuell geplanten Nutzungen sowie das aktuelle Verkehrskonzept vor [Wüstinger Rickert; Stand: 26.05.2025].

2. Verkehrserhebungen 2023

Für die Ermittlung einer fundierten Datengrundlage wurden Verkehrserhebungen mittels Videokamera an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- K1: TS31 / Am Sportplatz
- K2: Truchtlachinger Straße / Am Sportplatz
- K3: TS31 / Altenmarkter Straße
- K4: Altenmarkter Straße / Truchtlachinger Straße
- K5: Altenmarkter Straße / Zufahrt Gaststätte „Alter Wirt“
- K6: Altenmarkter Straße / Schulstraße
- K7: Wiesenweg / Wiesenweg
- K8: Schulstraße / Wiesenweg

Nachstehende Abbildung zeigt den Erhebungsumgriff mit der Lage der Zählstellen.

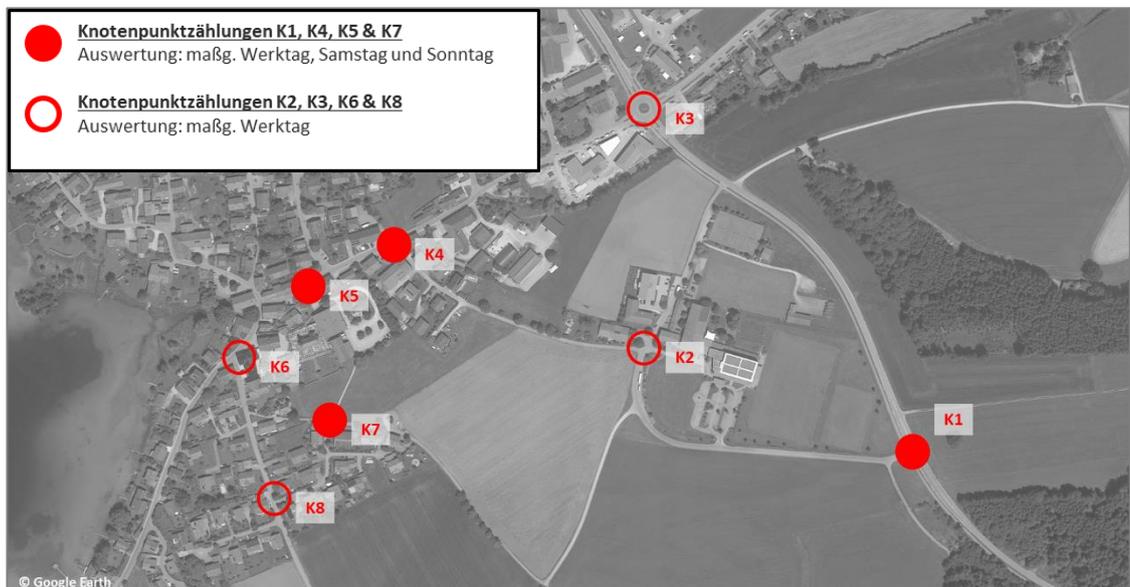
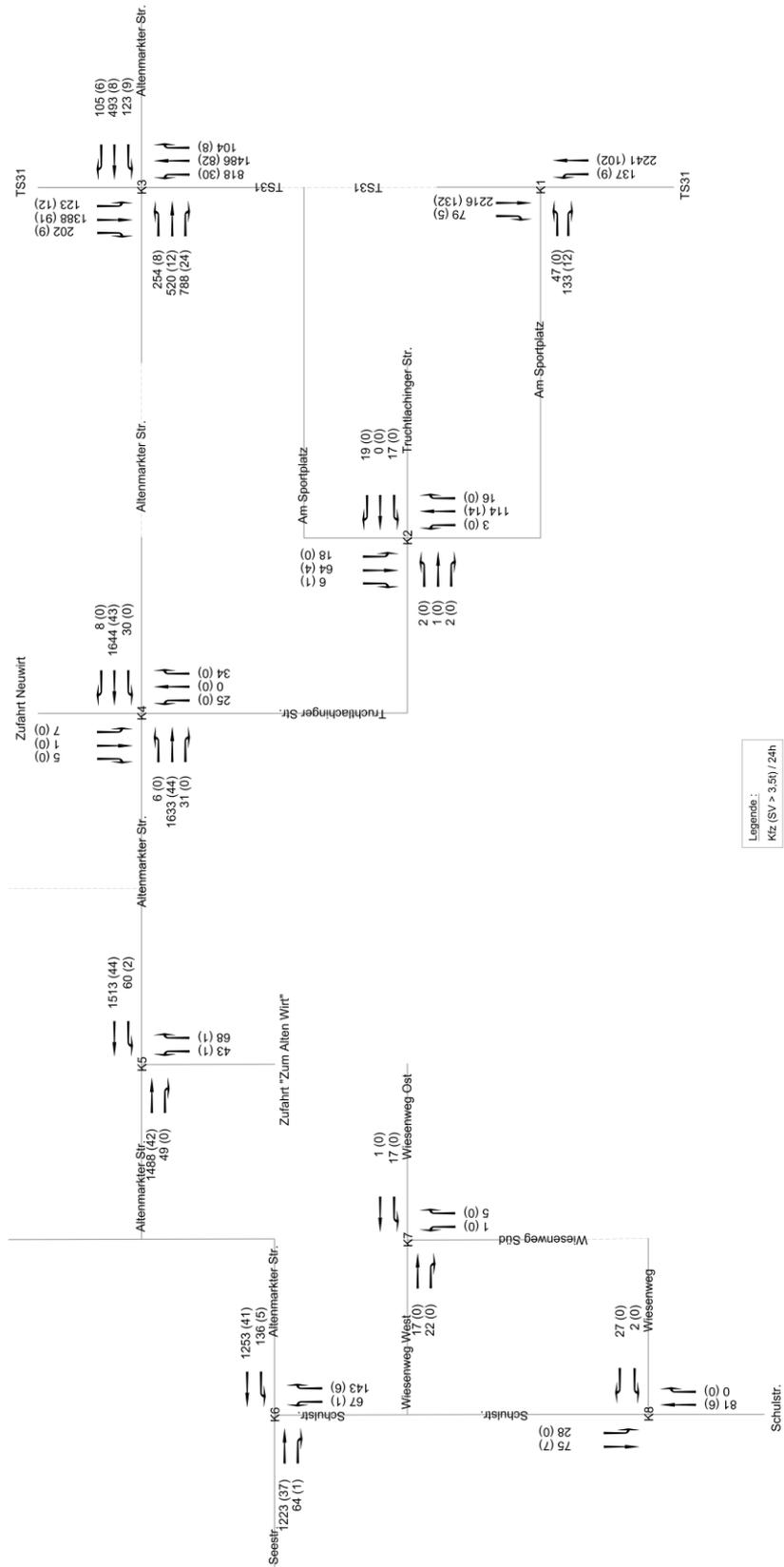


Abbildung 2: Erhebungsumgriff Seon [Hintergrund: Google Earth Pro]

Die Auswertung der Knotenpunkte erfolgte knotenstromscharf für den maßgebenden Donnerstag, 21.09.2023 über 24h. Für die Aufbereitung der Verkehrsbelastung nach RLS-19 (für die schalltechnische Untersuchung) werden die Knotenpunkte K1, K4, K5 und K7 zusätzlich am Samstag, 23.09.2023 und Sonntag, 24.09.2023 auch über jeweils 24h ausgewertet. Dabei wird eine Differenzierung in 7 Fahrzeugklassen (Pkw, Lfw, Lkw, Lkw mit Anhänger / Sattelzug, Bus, KRad, Radfahrer auf der Fahrbahn) vorgenommen.

Folgende Abbildungen zeigt beispielhaft die Verkehrsbelastungen über die Zählzeit von 24h am Donnerstag, den 21.09.2023. Die restlichen Verkehrsbelastungen sind im Anhang zusammengefasst.

Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
Donnerstag, 21.09.2023
Zählzeit: 24 Stunden



Legende:
Kfz (SV > 3.5t) / 24h

Abbildung 3: Ergebnisse Verkehrserhebung – Donnerstag, 21.09.2023 – 24h

3. Prognose 2040

3.1 Prognose-Nullfall 2040

3.1.1 Allgemeine Verkehrsprognose

Der Prognose-Nullfall 2040 beschreibt die Bestandsituation im Prognosejahr 2040 ohne Berücksichtigung der im Bebauungsplan „Seeon-Dorf“ vorgesehenen Wohnnutzungen. Die Ermittlung der Verkehrszunahmen des allgemeinen Kfz-Verkehrs im Zeitraum 2023 → 2040 erfolgt in Anlehnung an die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2042 [Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; Stand: Februar 2024] für den Landkreis Traunstein. Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2042 zeigt für den Landkreis Traunstein eine Bevölkerungszunahme im betrachteten Zeitraum 2023 → 2040 von knapp 4 %. Darum wird pauschal auf der sicheren Seite liegend ein Prognosefaktor von 5 % für den allgemeinen Kfz-Verkehr als auch für den Schwerverkehr auf der TS 31 sowie der Altenmarkter Straße und Seestraße angesetzt. Für die weiteren betrachteten Straßenzüge wird keine Veränderung des erhobenen Verkehrsaufkommens bis 2040 berücksichtigt.

3.1.2 Verkehrsaufkommen Prognose-Nullfall 2040

Zur Bestimmung der Verkehrsbelastungen 2040 wird das allgemeine Kfz-Verkehrsaufkommen aus den Verkehrserhebungen 2023 herangezogen und mit den gewählten Prognosefaktoren 2040 hochgerechnet. Die Verkehrsbelastungen über 24h des Prognose-Nullfalles 2040 sind in folgender Abbildung dargestellt. In blau sind die Verkehrsbelastungen des Kfz-Verkehrs als Querschnittswerte (Summe der Hin- und Rückrichtung) und in rot die Querschnittsbelastungen des Schwerververkehrs > 3,5 t angezeigt.



Abbildung 4: Prognose-Nullfall 2040 – Verkehrsbelastungen 24h [Kfz (SV > 3,5 t) / 24h] [Hintergrund: PTV HERE]

3.2 Prognose-Planfall 2040

Der Prognose-Planfall 2040 beschreibt das Gesamtverkehrsaufkommen 2040 mit Berücksichtigung der geplanten Nutzungen des Bebauungsplanes „Seeon-Dorf“. Dazu wird der Prognose-Nullfall 2040 (vgl. Kapitel 3.1) herangezogen und mit dem zu erwartenden Neuverkehrsaufkommen durch die geplanten Wohnnutzungen (vgl. Kapitel 3.2.1) überlagert.

Für die Erschließung des geplanten Baugebiets wurden verschiedene Erschließungsvarianten untersucht. Mit der Gemeinde Seeon-Seebruck wurden basierend auf den vorausgegangenen Untersuchungen folgende beiden Varianten gewählt, die für die weiteren Bearbeitungsschritte berücksichtigt werden.

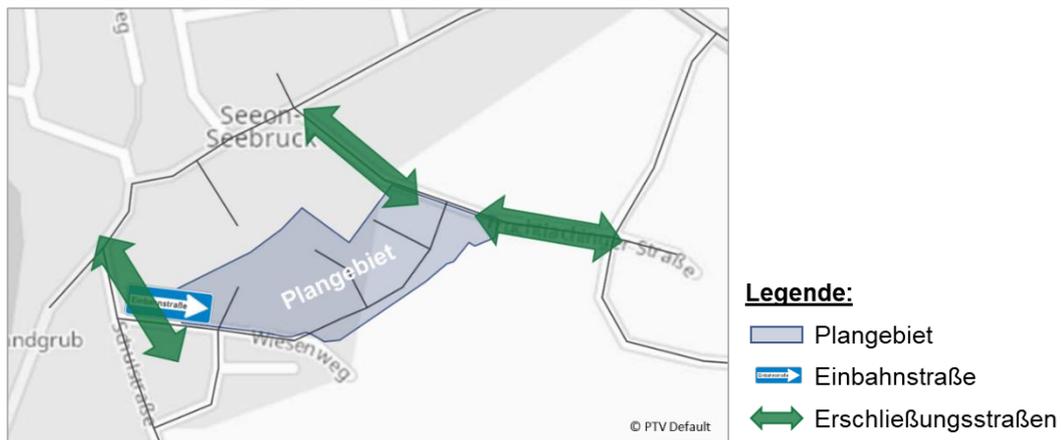


Abbildung 5: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – ohne Anbindung „Alter Wirt“ [Hintergrund: PTV Default]

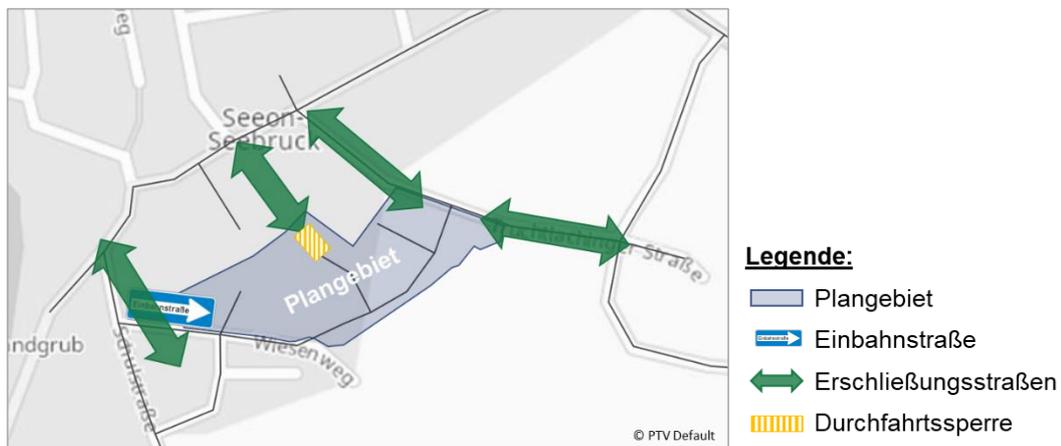


Abbildung 6: Prognose-Planfall 2040 Variante 2 – mit Anbindung „Alter Wirt“ [Hintergrund: PTV Default]

In beiden Varianten soll die Erschließung über die Schulstraße bzw. den Wiesenweg, die Truchtlachinger Straße und Am Sportplatz erfolgen. Dazu wird die bestehende Sperrung der Truchtlachinger Straße aufgehoben. Alle Straßenzüge im Baugebiet sollen als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden, um keinen Durchgangsverkehr zu erzeugen. Zudem soll der verkehrsberuhigte Bereich auf Teile der angrenzenden bestehenden Straßenzüge ausgeweitet werden. In der Planfallvariante mit einer zusätzlichen Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“ wird eine Durchfahrtssperre mittig im Baugebiet (vgl. orange Schraffur) für den Kfz-Verkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen der Müllabfuhr und der Rettungsdienste angeordnet.

3.2.1 Verkehrsabschätzung Bauvorhaben

Das spezifische Verkehrsaufkommen der geplanten Wohnnutzungen wird in Anwendung der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [FGSV, 2006] und des Hefts 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Abschätzung der Verkehrserzeugung“ [Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, 2000] ermittelt. Die Verkehrsabschätzung erfolgt getrennt für den Einwohner-, Besucher- und Güterverkehr. Folgende Kennwerte werden für die Verkehrsabschätzung der Wohnnutzungen angesetzt.

Einwohnerverkehr:

- EFH, DH, RH: max. ca. 20 WE
- MFH: max. ca. 87 WE
- EFH, DH, RH: ca. 3,5 EW / WE
- MFH: ca. 2,5 EW / WE
- ca. 3,5 Wege / Einwohner (EW)
- Anteil motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 90 %
- Pkw-Besetzungsgrad: ca. 1,2
- Anwesenheitsgrad: ca. 0,9

Besucherverkehr:

- ca. 0,15 Besucherwege / Einwohnerwege

Güterverkehr:

- ca. 0,03 Lkw-Fahrten / Einwohner

Für die geplanten Wohnnutzungen im Rahmen des Bebauungsplans „Seeon-Dorf“ ermittelt sich insgesamt ein Neuverkehrsaufkommen von knapp 790 Kfz-Fahrten / 24h und davon etwa 10 Schwerverkehrsfahrten / 24h. In der Planfallvariante 2 würden etwa 300 Kfz-Fahrten / 24h die zusätzliche Zufahrt über den Parkplatz des „Alten Wirts“ nutzen.

Die maßgebende Spitzenstundenbelastungen (morgens / abends) infolge der geplanten Nutzungen werden ebenfalls in Anlehnung an die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [FGSV, 2006] ermittelt. Diese liegen in der Morgenspitze bei ca. 8 %, in der Mittagsspitze bei ca. 7 % und in der Abendspitze bei ca. 10 % des Kfz-Verkehrsaufkommens / 24h.

Die Verteilung des abgeschätzten Neuverkehrsaufkommens erfolgt entsprechend den Verkehrserhebungen 2023 unter der Annahme, dass sich der Neuverkehr zukünftig ähnlich verteilt wie der Bestandsverkehr. Folgende Verkehrsverteilung ergibt sich aus den Ergebnissen der Verkehrserhebungen 2023:

- | | |
|---|----------|
| - aus / nach Ri. Westen (Seestraße): | ca. 20 % |
| - aus / nach Ri. Norden (TS 31): | ca. 30 % |
| - aus / nach Ri. Osten (Altenmarkter Straße): | ca. 10 % |
| - aus / nach Ri. Süden (TS 31): | ca. 40 % |

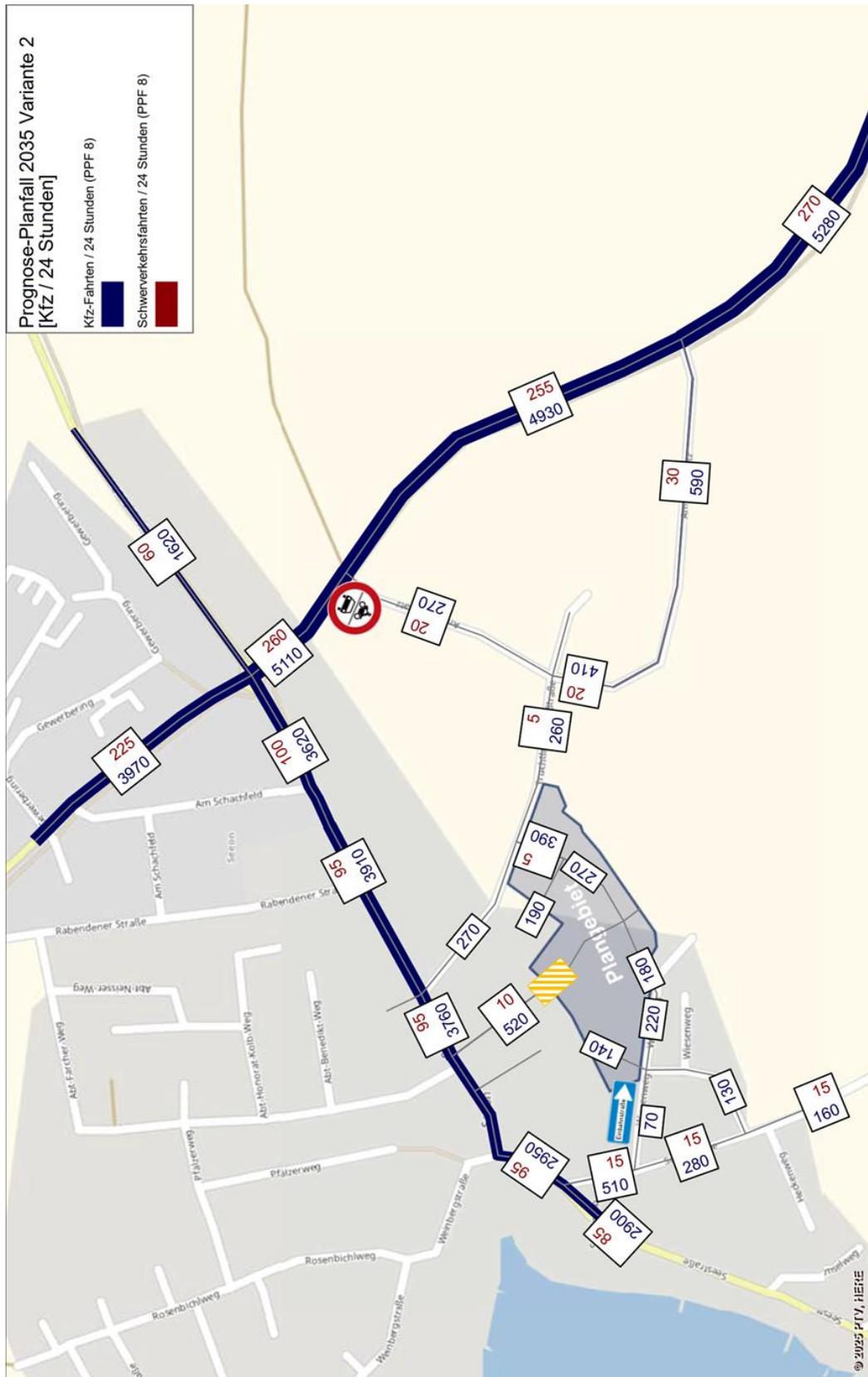


Abbildung 8: Prognose-Planfall 2040 Variante 2 – Verkehrsbelastungen 24h [Kfz (SV > 3,5 t) / 24h] [Hintergrund: PTV HERE]

3.2.3 Zwischenfazit Verkehrsbelastungen Prognose-Planfall 2040

Nachstehende Tabelle zeigt die Zunahmen durch die beiden Varianten des Prognose-Planfalles 2040 auf einzelnen, maßgebenden Straßenzügen im Untersuchungsgebiet durch den geplante B-Plan „Seeon-Dorf“ im Vergleich mit dem Prognose-Nullfall 2040.

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrszunahmen an maßgebenden Straßenzügen der beiden Planfallvarianten

Vergleich der Verkehrsbelastungen auf maßgebenden Straßenzügen je Prognosefall		
Straßenzug	Prognose-Planfall 2040 Variante 1	Prognose-Planfall 2040 Variante 2
Seestraße	ca. + 160 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 160 Kfz-Fahrten / 24h
Schulstraße	ca. + 160 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 100 Kfz-Fahrten / 24h
Wiesenweg (bei Einbahnstraße)	ca. + 50 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 30 Kfz-Fahrten / 24h
Wiesenweg	ca. + 110 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 70 Kfz-Fahrten / 24h
Truchtlachinger Straße (Nord)	ca. + 240 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 145 Kfz-Fahrten / 24h
Truchtlachinger Straße (Süd)	ca. + 395 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 245 Kfz-Fahrten / 24h
Am Sportplatz	ca. + 315 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 195 Kfz-Fahrten / 24h
Am Sportplatz (bei Einfahrtsverbot von Norden)	ca. + 80 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 50 Kfz-Fahrten / 24h
TS31 (Süd)	ca. + 320 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 320 Kfz-Fahrten / 24h
Altenmarkter Straße	ca. + 240 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 390 Kfz-Fahrten / 24h
TS31 (Nord)	ca. + 240 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 240 Kfz-Fahrten / 24h
Bestehende Zufahrt „Alter Wirt“	0 Kfz-Fahrten / 24h	ca. - 220 Kfz-Fahrten / 24h
Geplante Zufahrt „Alter Wirt“	0 Kfz-Fahrten / 24h	ca. + 525 Kfz-Fahrten / 24h

Die Zunahmen sind auch den Differenzbelastungsplänen für beide Planfallvarianten mit dem Prognose-Nullfall 2040 zu entnehmen (vgl. Abbildung 9 und Abbildung 10). Rot dargestellte Veränderungen entsprechen den Zunahmen durch die Nutzungen des Bebauungsplans „Seeon-Dorf“. In grün werden Abnahmen des Verkehrsaufkommens dargestellt (Verlagerung der Zufahrt des „Alten Wirts“ in der Planfallvariante 2).

4. Verkehrliche Beurteilung der Erschließungsvarianten

4.1 Beurteilung der Fahrbahnbreiten

Im Zuge der Verkehrserhebungen wurde vor Ort eine Ortsbegehung und GPS-Befahrung durchgeführt. Dabei wurden die Fahrbahnbreiten auf den maßgebenden Erschließungsstraßen für das geplante Baugebiet erfasst. Die Einordnung der bestehenden Fahrbahnbreiten erfolgt gemäß den Vorgaben der RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [FGSV, 2006]) und der entsprechenden Klassifikation je Straßenquerschnitt.

Folgende Straßenkategorien werden für die zu betrachtenden Straßenräume gemäß RASt 06 herangezogen:

- **Wohnweg:** Mischungsprinzip
 - Truchtlachinger Straße, Wiesenweg, Schulstraße
 - Erschließungsstraße
 - Ausschließlich Wohnnutzung
 - Längenentwicklung < **100 m**
 - Verkehrsstärke < **150 Kfz / Stunde**
 - Hauptbegegnungsfall: **Rad / Pkw**
 - erforderliche Fahrbahnbreite: **3,80 m** (bei reduzierter Geschwindigkeit und umsichtiger Fahrweise)
 - z.B. in verkehrsberuhigten Bereichen

- **Sammelstraße:** Trennungsprinzip
 - Altenmarkter Straße, Seestraße, Am Sportplatz
 - Erschließungsstraße
 - Wohnen mit einzelnen Geschäften oder Gemeinbedarfseinrichtungen
 - Längenentwicklung **300 m bis 1.000 m**
 - Verkehrsstärke **400 bis 800 Kfz / Stunde**
 - Hauptbegegnungsfall: **Pkw / Müllfahrzeug bzw. Bus**
 - erforderliche Fahrbahnbreite: **5,00 m** (bei reduzierter Geschwindigkeit und umsichtiger Fahrweise)
 - Besondere Nutzungen: Fußgängerlängsverkehr, meist Linienbusverkehr

- **Anbaufreie Straße:** Trennungsprinzip
 - TS31
 - Hauptverkehrsstraße
 - Straßenabgewandte Bebauung oder unbebaute Parzellen im Vorfeld oder innerhalb bebauter Gebiete
 - Verkehrsstärke **800 bis 2.600 Kfz / Stunde**
 - Hauptbegegnungsfall: **Lkw / Lkw**
 - erforderliche Fahrbahnbreite: **6,35 m**
 - Minimale sonstige Nutzungen, i.d.R. Linienbusverkehr
 - Fußgänger und Radfahrer werden auf separaten gemeinsam geführten Geh- / Radwegen geführt
 - Fußgänger- und Radfahrerverkehr sind i.d.R. gering ausgeprägt und es besteht kein ausgeprägter Überquerungsbedarf

Nachstehende Abbildung zeigt die Querschnitte, an denen die Fahrbahnbreiten gemessen wurden. In grün sind die Fahrbahnquerschnitte dargestellt die entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 [FGSV, 2006]) für den zugelassen Verkehr (Einbahn- und Zweirichtungsverkehr) in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeiten ausreichend breit bemessen sind. Die orange markierten Querschnitte (Truchtlachinger Straße und

Wiesenweg) weisen entsprechend der RAS 06 zu schmale Fahrbahnbreiten für den jeweiligen maßgebenden Begegnungsverkehr auf. Mit Fahrbahnbreiten kleiner 4,75 m sind die Straßenquerschnitte im Begegnungsfall Pkw / Pkw und einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h zu schmal bemessen (in Hinblick auf das zunehmende Verkehrsaufkommen in Folge des Bauvorhabens „Seeon-Dorf“ wird der Begegnungsfall Pkw / Pkw für die Bewertung der Fahrbahnbreiten herangezogen). Schmale Zweirichtungsfahrbahnen gemäß der RAS 06 treffen auf die zu schmalen Straßenquerschnitte nicht zu, da die Abschnittslängen zu groß und die zulässigen Geschwindigkeiten zu hoch sind.



Abbildung 11: Ortsbegehung – gemessene Fahrbahnbreiten [Hintergrund: Google Earth Pro]

Obwohl einzelne Bestandsquerschnitte nicht den Richtwerten aus der RAS 06 entsprechen (orange Striche in Abbildung 11) soll die Erschließung über diese Straßenzüge nicht ausgeschlossen werden. Durch die geplanten Nutzungen sind im Prognose-Planfall 2040 nur sehr geringe stündliche Verkehrszunahmen zu erwarten. Zudem kann durch eine Erschließung über alle Zufahrtsstraßen das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf mehrere Straßenzüge verteilt werden. Durch die Schaffung einer zusätzlichen Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“ würde eine Entlastung entlang der zu schmalen Fahrbahnbreiten erreicht werden.

Zudem stehen entsprechend der Abstimmung mit der Verwaltung der Gemeinde Seeon-Seebruck an den Erschließungsstraßen noch öffentliche Verkehrsflächen zur Verfügung die bisher nicht genutzt werden bzw. Grünflächen sind. Hier sind stellenweise seitliche Aufpflasterungen möglich, um die Fahrbahnbreiten zu vergrößern und Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

4.2 Beurteilung verkehrsberuhigte Bereiche

Das Verkehrskonzept (vgl. gelbe Schraffur Abbildung 12) sieht die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche im geplanten Baugebiet sowie in der Truchtlachinger Straße und dem Wiesenweg vor.



Abbildung 12: Verkehrskonzept – Erschließungsstraßen Bestand / Planung [Wüstinger Rickert; Stand: 26.05.2025]

Ein verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325.1 / 325.2 StVO), darf gemäß Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschrift nur unter bestimmten Voraussetzungen eingerichtet werden. Eine zentrale Bedingung ist ein sehr geringes Verkehrsaufkommen im Idealfall liegt die Spitzenstunde deutlich unter 150 Kfz / Stunde. Die Straßen sollen überwiegend dem Aufenthalt und der Erschließung dienen, nicht dem Durchgangsverkehr.

Baulich ist ein verkehrsberuhigter Bereich niveaugleich zu gestalten. Es gibt keine Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegen, sondern alle Verkehrsarten werden gemeinsam im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das Parken ist ausschließlich auf speziell gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Durch die Umsetzung des Bauvorhabens entsteht eine neue Verbindung zwischen der Altenmarkter Straße / Seestraße und der TS31. Um zu vermeiden, dass diese Verbindung als Durchgangsrouten genutzt wird, ist es erforderlich, gezielte verkehrsberuhigende Maßnahmen im Rahmen der Planung vorzusehen. Solche Maßnahmen können in der Planung beispielsweise bauliche oder gestalterische Elemente wie Pflanzinseln, Sitzmöglichkeiten und Aufpflasterungen darstellen.

Bezogen auf die zu schmalen Fahrbahnquerschnitte in der Truchtlachinger Straße und dem Wiesenweg kann die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen z.B. durch die Reduzierung des Konfliktpotentials im Begegnungsfall aufgrund der sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten (Schrittgeschwindigkeit).

Aufgrund der sehr niedrigen Verkehrsbelastungen in den betroffenen Straßenzügen (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 8) stellt die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Plangebiet „Seeon-Dorf“ eine geeignete und wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur nachhaltigen Verkehrsberuhigung dar.

4.3 Knotenpunkt K4 Altenmarkter Straße / Truchtlachinger Straße

Im Rahmen von Abstimmungsgesprächen mit der Gemeindeverwaltung Seeon-Seebruck wurde die zentrale Bedeutung des Knotenpunkts K4 für die Erschließung des geplanten Baugebiets herausgestellt. Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend die erforderlichen Sichtverhältnisse sowie die verkehrliche Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts untersucht.

4.3.1 Beurteilung der Sichtverhältnisse

Gemäß der RAS 06 müssen an Knotenpunkten Mindestsichtfelder zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe von ständigen Sichthindernissen, parkenden Fahrzeugen und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden. Bäume, Lichtmaste, Lichtsignalgeber o.ä. sind innerhalb dieser Sichtfelder möglich, insofern sie den wartepflichtigen Verkehrsteilnehmern die Sicht auf bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer nicht verdecken. Die erforderlichen Sichtdreiecke bezogen auf die Anfahrtsicht werden für die wartepflichtigen Fahrzeuge aus der Truchtlachinger Straße geprüft. Die Anfahrtsicht beschreibt die Sicht, die der wartepflichtige Verkehrsteilnehmer mit einem Abstand von 3,00 m (vom Auge des Fahrers aus gemessen) vom Fahrbahnrand haben muss, der am Fahrbahnrand der übergeordneten Straße wartet.

Die erforderlichen Längen der Sichtdreiecke beziehen sich auf die zulässige Geschwindigkeit der übergeordneten Straße. Für die Altenmarkter Straße hat der Gemeinderat Seeon-Seebruck die Begrenzung der Geschwindigkeit bis zum Kreisverkehr (K3: TS31 / Altenmarkter Straße) auf 30 km/h (von aktuell 50 km/h) zu reduzieren. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h auf der übergeordneten Straße ist eine Schenkellänge $l = 30$ m erforderlich.

Die einzuhaltenen Sichtdreiecke mit einer Schenkellänge von 30 m für den Knotenpunkt K4 sind in Abbildung 13 dargestellt. Die Prüfung der Sichtdreiecke zeigt, dass mit der Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Altenmarkter Straße auf 30 km/h die erforderlichen Sichtdreiecke gemäß RAS 06 mit dem bestehenden Gebäude (Altenmarkter Straße 18) eingehalten werden können.



Abbildung 13: Prüfung der Sichtdreiecke (Anfahrtssicht) am Knotenpunkt K4 (30 km/h) [Hintergrund: Flurstückkarte Seon]

4.3.2 Beurteilung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt K4

In Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung Seeon-Seebruck stellt die Einmündung Altenmarkter Straße / Truchtlachinger Straße einen maßgebenden Knotenpunkt für die Erschließung des geplanten Bauvorhabens dar. Darum werden an diesem Knotenpunkt überschlägige Kapazitätsbetrachtungen für die maßgebende Abendspitzenstunde durchgeführt.

Für den Knotenpunkt K4 wird der Prognose-Planfall 2040 Variante 1 maßgebend. Die Kapazitätsbetrachtungen erfolgen nur für die Variante 1, da die Variante 2 aufgrund der zusätzlichen Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“ in der Truchtlachinger Straße geringere Belastungen aufweist.

4.3.2.1 Allgemeines

Gemäß der Einzelknotenbetrachtung des HBS 2015 [Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, 2015] erfolgt die Beurteilung der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität / Dimensionierung der Erschließungen. Folgende Tabellen zeigen die Definition der Verkehrsqualitätsstufen (QSV) gemäß des HBS 2015.

Tabelle 2: Definition der Verkehrsqualitätsstufen (QSV) gemäß des HBS 2015

QSV	Definition
	<i>Für Knotenpunkte mit/ohne Lichtsignalanlage und Kreisverkehre</i>
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. <u>Die Wartezeiten sind sehr gering.</u>
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. <u>Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.</u>
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. <u>Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.</u>
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. <u>Der Verkehrszustand ist noch stabil.</u>
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. <u>Die Kapazität wird erreicht.</u>
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. <u>Der Knotenpunkt ist überlastet.</u>

Tabelle 3: Verkehrsqualitäten Übersicht [Quelle: HBS 2015]

Verkehrs- Qualitätsstufe (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit [s] für den KFZ-Verkehr	
	Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C _i liegt	

Gemäß den Vorgaben des HBS 2015 wird die Verkehrsqualität von vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten bei Wartezeiten von bis zu 45 Sekunden ohne LSA bzw. 70 Sekunden mit LSA für den maßgebenden wartepflichtigen Verkehrsstrom (Verkehrsstrom mit der höchsten mittleren Wartezeit) als noch ausreichend leistungsfähig angesehen.

4.3.2.2 Leistungsfähigkeit K4 (Prognose-Planfall 2040 Variante 1)

Die Kapazitätsbetrachtungen basieren auf der maßgebenden Spitzenstundenbelastungen in der Abendspitzenstunde des Prognose-Planfalles 2040 Variante 1. Die Belastungen der Abendspitzenstunde sind in nachstehender Abbildung dargestellt.

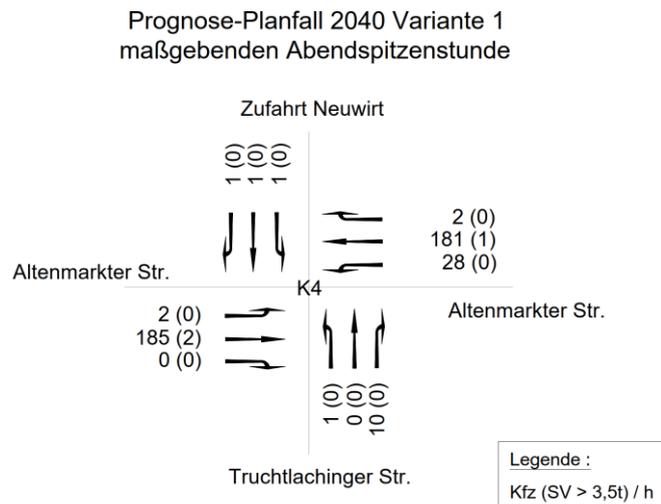


Abbildung 14: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – maßgebende Abendspitzenstunde [Kfz (SV > 3,5 t) / h]

Die Zufahrten werden für die Berechnungen wie folgt definiert:

- Zufahrt A: Altenmarkter Straße West
- Zufahrt B: Truchtlachinger Straße
- Zufahrt C: Altenmarkter Straße Ost
- Zufahrt D: Zufahrt Gasthof „Neuwirt“

Nachstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Kapazitätsbetrachtungen in der maßgebenden Abendspitzenstunde des Prognose-Planfalles 2040 Variante 1. Die Berechnungen zeigen, dass der Knotenpunkt im Planfall 2040 Variante 1 mit einer mittleren Wartezeit <10 s sehr hohe Kapazitätsreserven bei einer sehr guten Verkehrsqualitätsstufe QSV A aufweist.

Tabelle 4: Kapazitätsbetrachtungen Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – K4 – maßg. Abendspitzenstunde

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	2	1,000	1044	1044	0,002	1042	3,5	A
	2	185	1,005	1800	1790	0,103	1605	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	1	1,000	631	631	0,002	630	5,7	A
	5	1	1,000	604	604	0,002	603	6,0	A
	6	10	1,000	957	957	0,010	947	3,8	A
C	7	28	1,000	1041	1041	0,027	1013	3,6	A
	8	181	1,003	1800	1795	0,101	1614	0,0	A
	9	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	A
D	10	1	1,000	617	617	0,002	616	5,8	A
	11	1	1,000	605	605	0,002	604	6,0	A
	12	1	1,000	961	961	0,001	960	3,8	A
A	1+2+3	187	1,005	1800	1790	0,104	1603	2,2	A
B	4+5+6	12	1,000	1128	1128	0,011	1116	3,2	A
C	7+8+9	211	1,002	1800	1796	0,118	1585	2,3	A
D	10+11+12	3	1,000	989	989	0,003	986	3,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									A

Hinweis: Für Zufahrt D wurden Füllwerte (fiktive Belastung) unter Annahme weniger Fahrten zu / aus der Zufahrt zum „Neuen Wirt“ in der betrachteten Spitzenstunde angesetzt.

4.4 Zwischenfazit verkehrliche Beurteilung

Die verkehrliche Beurteilung zeigt, dass in beiden Erschließungsvarianten die Ausbildung der geplanten Straßenzüge sowie Teile bereits bestehender Straßenzüge (Truchtlachinger Straße, Wiesenweg) als verkehrsberuhigte Bereiche möglich ist. Die in beiden Varianten vorgesehene Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei vor allem in Begegnungssituationen zweier Kfz.

Für den maßgebenden Knotenpunkt K4 (Altenmarkter Straße / Truchtlachinger Straße) kann die Leistungsfähigkeit in der maßgebenden Planfallvariante 1 nachgewiesen werden. Darüber hinaus sind an diesem Knotenpunkt die gemäß der RAS 06 erforderlichen Sichtfelder, durch die geplante Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Altenmarkter Straße auf 30 km/h, vorhanden.

Demnach ist grundsätzlich eine Umsetzung beider untersuchten Varianten in der weiteren Planung möglich.

5. Lärmkennwerte nach RLS-19

Für die schalltechnische Untersuchung werden die grundlegenden täglichen DTV-Belastungen (durchschnittliche Verkehrsstärke [Fahrzeuge / 24h]) an den maßgebenden Querschnitten ermittelt. Es werden die 24h -, Tag- (6.00 – 22.00 Uhr) und Nacht-Werte (22.00 – 6.00 Uhr) bestimmt. Die Werte werden dabei getrennt nach Kfz- und Schwerverkehr ($\geq 3,5$ t) sowie Motorrädern gemäß RLS-19 berechnet. Die maßgebenden Querschnitte sind in folgenden Abbildungen dargestellt.



Abbildung 15: Maßg. Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Nullfall 2040 [Hintergrund: Google Earth Pro]

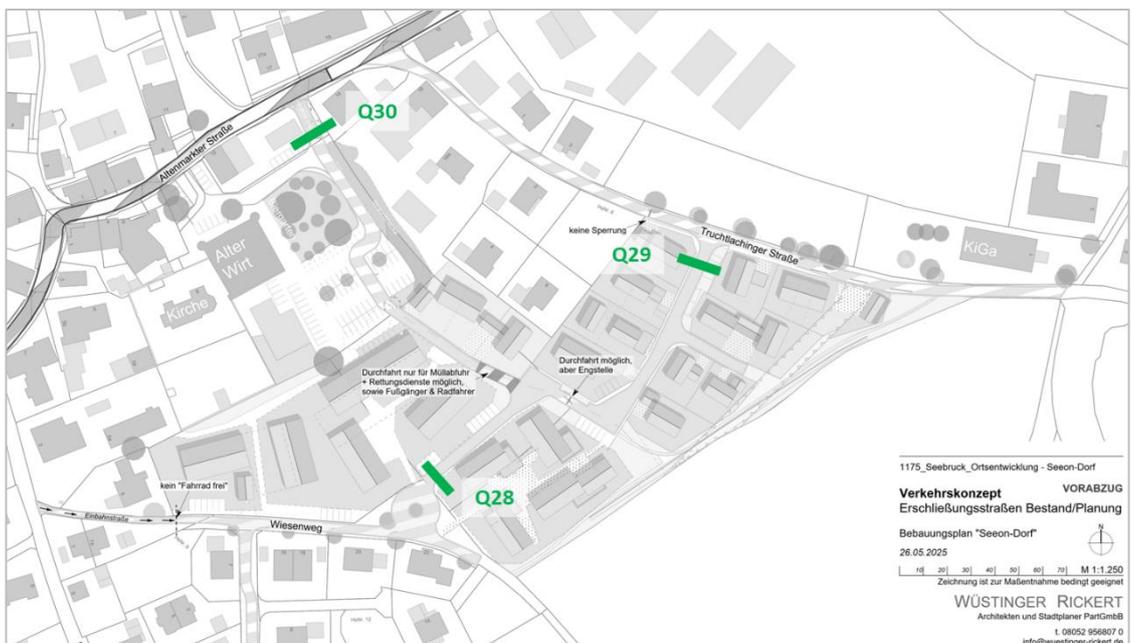


Abbildung 16: Maßg. Querschnitte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Planfall 2040 [Hintergrund: Wüstinger Rickert]

Für die Aufbereitung der Lärmkennwerte gemäß RLS-19 werden folgende Szenarien herangezogen:

- **Prognose-Nullfall 2040:**
Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahmen auf der TS 31 und Altenmarkter Straße
- **Prognose-Planfall 2040 Variante 1:**
Plangebiet mit verkehrsberuhigtem Bereich, aber ohne Berücksichtigung einer möglichen zusätzlichen Anbindungen über den Parkplatz des „Alten Wirts“
- **Prognose-Planfall 2040 Variante 2:**
Plangebiet mit verkehrsberuhigtem Bereich und Durchfahrtsperre (außer für Müllfahrzeuge und Rettungsfahrzeuge), aber mit Berücksichtigung einer möglichen zusätzlichen Anbindungen über den Parkplatz des „Alten Wirts“

In den nachfolgenden Tabellen sind die mittleren stündlichen Verkehrsstärken im Zeitbereich Tag (Mt) bzw. Nacht (Mn) sowie die mittleren Schwerverkehrs- bzw. Motorradanteile an Mt / Mn im Zeitbereich Tag (p_{1t} / p_{2t} / MR_t / MR_n) bzw. Nacht (p_{1n} / p_{2n} / MR_t / MR_n) gemäß RLS-19 dargestellt. (*Hinweis: In der RLS-19 werden im Schwerverkehr Lkw ohne Anhänger und Busse (Lkw 1 mit Kennwerten p_1) sowie Lkw mit Anhänger (Lkw 2 mit Kennwerten p_2) unterschieden. Motorräder werden als MR abgekürzt.*)

Tabelle 5: Prognose-Nullfall 2040 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an Mt / Mn je Querschnitt – DTV

Querschnitte		Prognose-Nullfall 2040							
		Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	p_{1t} [%]	p_{1n} [%]	p_{2t} [%]	p_{2n} [%]	MR_t [%]	MR_n [%]
Querschnitt 1	TS 31	270	20	3,8	2,3	0,8	2,3	4,5	1,2
Querschnitt 2	Am Sportplatz	20	0	6,4	0,0	0,0	0,0	1,0	22,2
Querschnitt 3	TS 31	265	20	3,6	2,4	0,8	2,4	4,6	0,0
Querschnitt 4	Am Sportplatz	10	0	5,2	0,0	0,0	0,0	4,0	20,0
Querschnitt 5	Truchtlachinger Straße	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0
Querschnitt 6	Am Sportplatz	10	0	5,1	0,0	0,0	0,0	3,4	0,0
Querschnitt 7	Truchtlachinger Straße	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	33,3	50,0
Querschnitt 8	TS 31	270	20	3,9	3,6	0,6	1,2	4,6	0,0
Querschnitt 9	Altenmarkter Straße	85	10	3,0	1,5	0,2	1,5	3,3	0,0
Querschnitt 10	TS 31	205	15	4,2	3,9	0,6	4,7	4,9	0,0
Querschnitt 11	Altenmarkter Straße	180	15	2,0	3,3	0,3	1,6	2,9	0,0
Querschnitt 12	Truchtlachinger Straße	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	25,0
Querschnitt 13	Altenmarkter Straße	195	15	2,0	2,4	0,1	1,6	3,2	0,8
Querschnitt 14	Zufahrt Neuwirt	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	0,0
Querschnitt 15	Altenmarkter Straße	190	15	2,0	2,4	0,1	1,6	3,3	1,6
Querschnitt 16	Zufahrt "Zum Alten Wirt"	15	0	1,5	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0
Querschnitt 17	Altenmarkter Straße	180	15	2,1	3,3	0,2	0,8	3,6	0,8
Querschnitt 18	Altenmarkter Straße	180	15	2,1	3,4	0,2	0,8	3,6	0,8
Querschnitt 19	Altenmarkter Straße	160	15	2,6	2,9	0,0	1,0	4,3	1,0
Querschnitt 20	Seestraße	150	15	2,5	2,9	0,0	1,0	4,5	2,0
Querschnitt 21	Schulstraße	25	0	2,7	0,0	0,0	0,0	1,9	9,1
Querschnitt 22	Schulstraße	10	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Querschnitt 23	Schulstraße	10	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Querschnitt 24	Wiesenweg	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Querschnitt 25	Wiesenweg	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Querschnitt 26	Wiesenweg	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Querschnitt 27	Wiesenweg	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabelle 6: Prognose-Planfall 2040 Variante 1 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an Mt / Mn je Querschnitt – DTV

Querschnitte		Prognose-Planfall 2040 Variante 1							
		Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	p1t [%]	p1n [%]	p2t [%]	p2n [%]	MRt [%]	MRn [%]
Querschnitt 1	TS 31	285	25	3,7	2,1	0,7	2,1	4,3	2,1
Querschnitt 2	Am Sportplatz	35	5	4,1	0,0	0,0	0,0	1,2	16,0
Querschnitt 3	TS 31	265	20	3,6	2,4	0,8	2,4	4,6	0,0
Querschnitt 4	Am Sportplatz	30	5	2,9	0,0	0,0	0,0	2,5	14,3
Querschnitt 5	Truchtlachinger Straße	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0
Querschnitt 6	Am Sportplatz	15	0	4,1	0,0	0,0	0,0	3,3	0,0
Querschnitt 7	Truchtlachinger Straße	20	5	1,5	0,0	0,0	0,0	2,6	13,6
Querschnitt 8	TS 31	275	20	3,8	3,5	0,6	1,2	4,6	0,0
Querschnitt 9	Altenmarkter Straße	90	10	2,8	1,4	0,1	1,4	3,2	0,0
Querschnitt 10	TS 31	215	20	4,1	3,6	0,6	4,3	4,7	0,7
Querschnitt 11	Altenmarkter Straße	190	15	2,0	3,0	0,3	1,5	2,8	0,8
Querschnitt 12	Truchtlachinger Straße	20	0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,6	12,5
Querschnitt 13	Altenmarkter Straße	205	15	2,0	2,2	0,1	1,5	3,1	1,5
Querschnitt 14	Zufahrt Neuwirt	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	0,0
Querschnitt 15	Altenmarkter Straße	190	15	2,0	2,4	0,1	1,6	3,3	1,6
Querschnitt 16	Zufahrt "Zum Alten Wirt"	15	0	1,5	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0
Querschnitt 17	Altenmarkter Straße	180	15	2,1	3,3	0,2	0,8	3,6	0,8
Querschnitt 18	Altenmarkter Straße	180	15	2,1	3,4	0,2	0,8	3,6	0,8
Querschnitt 19	Altenmarkter Straße	160	15	2,6	2,9	0,0	1,0	4,3	1,0
Querschnitt 20	Seestraße	160	15	2,4	2,7	0,0	0,9	4,4	2,7
Querschnitt 21	Schulstraße	30	0	2,4	0,0	0,0	0,0	1,8	10,5
Querschnitt 22	Schulstraße	15	0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4	6,3
Querschnitt 23	Schulstraße	15	0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	9,1
Querschnitt 24	Wiesenweg	10	0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7	9,1
Querschnitt 25	Wiesenweg	10	0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,8	12,5
Querschnitt 26	Wiesenweg	15	0	1,3	0,0	0,0	0,0	1,7	7,7
Querschnitt 27	Wiesenweg	5	0	1,4	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0
Querschnitt 28	geplante Zufahrt Baugebiet (West)	15	0	1,5	0,0	0,0	0,0	2,0	8,3
Querschnitt 29	geplante Zufahrt Baugebiet (Ost)	35	5	1,5	0,0	0,0	0,0	1,7	9,4

Tabelle 7: Prognose-Planfall 2040 Variante 2 – Mittlere stündliche Verkehrsstärke Tag / Nacht und mittlerer Schwerverkehrs- sowie Motorradanteil an Mt / Mn je Querschnitt – DTV

Querschnitte		Prognose-Planfall 2040 Variante 2							
		Mt [Kfz/h]	Mn [Kfz/h]	p1t [%]	p1n [%]	p2t [%]	p2n [%]	MRt [%]	MRn [%]
Querschnitt 1	TS 31	285	25	3,7	2,1	0,7	2,1	4,3	2,1
Querschnitt 2	Am Sportplatz	30	0	4,6	0,0	0,0	0,0	1,3	15,8
Querschnitt 3	TS 31	270	20	3,6	2,3	0,8	2,3	4,5	0,6
Querschnitt 4	Am Sportplatz	20	0	3,2	0,0	0,0	0,0	2,9	13,3
Querschnitt 5	Truchtlachinger Straße	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0
Querschnitt 6	Am Sportplatz	15	0	4,6	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0
Querschnitt 7	Truchtlachinger Straße	15	0	1,4	0,0	0,0	0,0	3,2	14,3
Querschnitt 8	TS 31	280	20	3,8	3,4	0,5	1,1	4,5	0,6
Querschnitt 9	Altenmarkter Straße	90	10	2,8	1,4	0,1	1,4	3,2	0,0
Querschnitt 10	TS 31	215	20	4,1	3,6	0,6	4,3	4,7	0,7
Querschnitt 11	Altenmarkter Straße	200	20	2,0	2,8	0,3	1,4	2,8	1,4
Querschnitt 12	Truchtlachinger Straße	15	0	0,4	0,0	0,0	0,0	2,2	9,1
Querschnitt 13	Altenmarkter Straße	215	20	1,9	2,1	0,1	1,4	3,1	2,1
Querschnitt 14	Zufahrt Neuwirt	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	0,0
Querschnitt 15	Altenmarkter Straße	205	20	2,0	2,1	0,1	1,4	3,2	2,9
Querschnitt 17	Altenmarkter Straße	185	15	2,1	3,2	0,2	0,8	3,6	0,8
Querschnitt 18	Altenmarkter Straße	180	15	2,1	3,3	0,2	0,8	3,6	0,8
Querschnitt 19	Altenmarkter Straße	165	15	2,5	2,8	0,0	0,9	4,3	0,9
Querschnitt 20	Seestraße	160	15	2,4	2,7	0,0	0,9	4,4	2,7
Querschnitt 21	Schulstraße	30	0	2,7	0,0	0,0	0,0	1,8	12,5
Querschnitt 22	Schulstraße	15	0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	7,7
Querschnitt 23	Schulstraße	10	0	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5
Querschnitt 24	Wiesenweg	5	0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5
Querschnitt 25	Wiesenweg	5	0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0
Querschnitt 26	Wiesenweg	10	0	1,1	0,0	0,0	0,0	1,1	10,0
Querschnitt 27	Wiesenweg	5	0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0
Querschnitt 28	geplante Zufahrt Baugebiet (West)	10	0	1,3	0,0	0,0	0,0	1,3	11,1
Querschnitt 29	geplante Zufahrt Baugebiet (Ost)	20	0	1,2	0,0	0,0	0,0	2,1	5,3
Querschnitt 30	geplante Zufahrt Baugebiet ("Alter Wirt")	30	5	1,1	0,0	0,0	0,0	1,7	9,5

6. Fazit

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wurden verschiedene Erschließungsvarianten für die im Bebauungsplan „Seeon-Dorf“ vorgesehenen Wohnnutzungen überprüft sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz bewertet. Aus den geplanten Nutzungen (max. 107 WE) ermittelt sich ein Neuverkehrsaufkommen von ca. 790 Kfz-Fahrten / 24h.

Die Erschließung des geplanten Bauvorhabens soll in beiden betrachteten Varianten über die Truchtlachinger Straße (mit Aufhebung der bestehenden Durchfahrtsperre) und Am Sportplatz sowie den Wiesenweg und die Schulstraße an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden. Der Unterschied zwischen den Prognose-Planfällen 2040 liegt in einer zusätzlichen Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“:

- **Variante 1:** Erschließung über alle umliegenden Straßenzüge ohne eine zusätzliche Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“
- **Variante 2:** Erschließung über alle umliegenden Straßenzüge mit einer zusätzlichen Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“ mit einer Durchfahrtsbeschränkung im Baugebiet (orange Schraffierung in Abbildung 1) mit Ausnahme für Müllabfuhr, Rettungsdienste sowie Fußgänger und Radfahrer

Hinweis: Weitere im Vorfeld untersuchte Erschließungsvarianten wurden in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung Seeon-Seebruck nicht weiter verfolgt und wurden daher in diesem Gutachten nicht weiter berücksichtigt.

In beiden Erschließungsvarianten sollen die neu entstehenden Straßenzüge sowie die bestehenden Straßenzüge Truchtlachinger Straße und Wiesenweg als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden. Diese Einstufung ist aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastungen (auch im Prognose-Planfall 2040) sowie des Charakters als reine Erschließungs- und Wohnstraße möglich und sinnvoll. Die verpflichtende Schrittgeschwindigkeit wirkt den in den zu engen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abbildung 11) auftretenden Konflikten bei Fahrzeugbegegnungen entgegen und erhöht damit die Verkehrssicherheit. Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr sowie zu hohen Fahrgeschwindigkeiten sollten bauliche und gestalterische Maßnahmen (z.B. Pflanzinseln, Sitzmöglichkeiten und Aufpflasterungen) in der Planung berücksichtigt werden.

Für den maßgebenden Knotenpunkt K4 (Altenmarkter Straße / Truchtlachinger Straße) konnte eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung für den Prognose-Planfall 2040 sowie die Verfügbarkeit der erforderlichen Sichtfelder gemäß RAS 06 (mit Berücksichtigung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Altenmarkter Straße) nachgewiesen werden.

Basierend auf der durchgeführten Verkehrsuntersuchung sind beide untersuchten Erschließungsvarianten aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich zur Anbindung des geplanten Baugebiets „Seeon-Dorf“ geeignet. Variante 2 weist jedoch gegenüber Variante 1 den Vorteil auf, durch die zusätzliche Anbindung über den Parkplatz des „Alten Wirts“, weniger Neuverkehr auf die bestehenden Wohnwege (Schulstraße, Wiesenweg und Truchtlachinger Straße) als in Variante 1 zu verteilen.

Mit freundlichen Grüßen



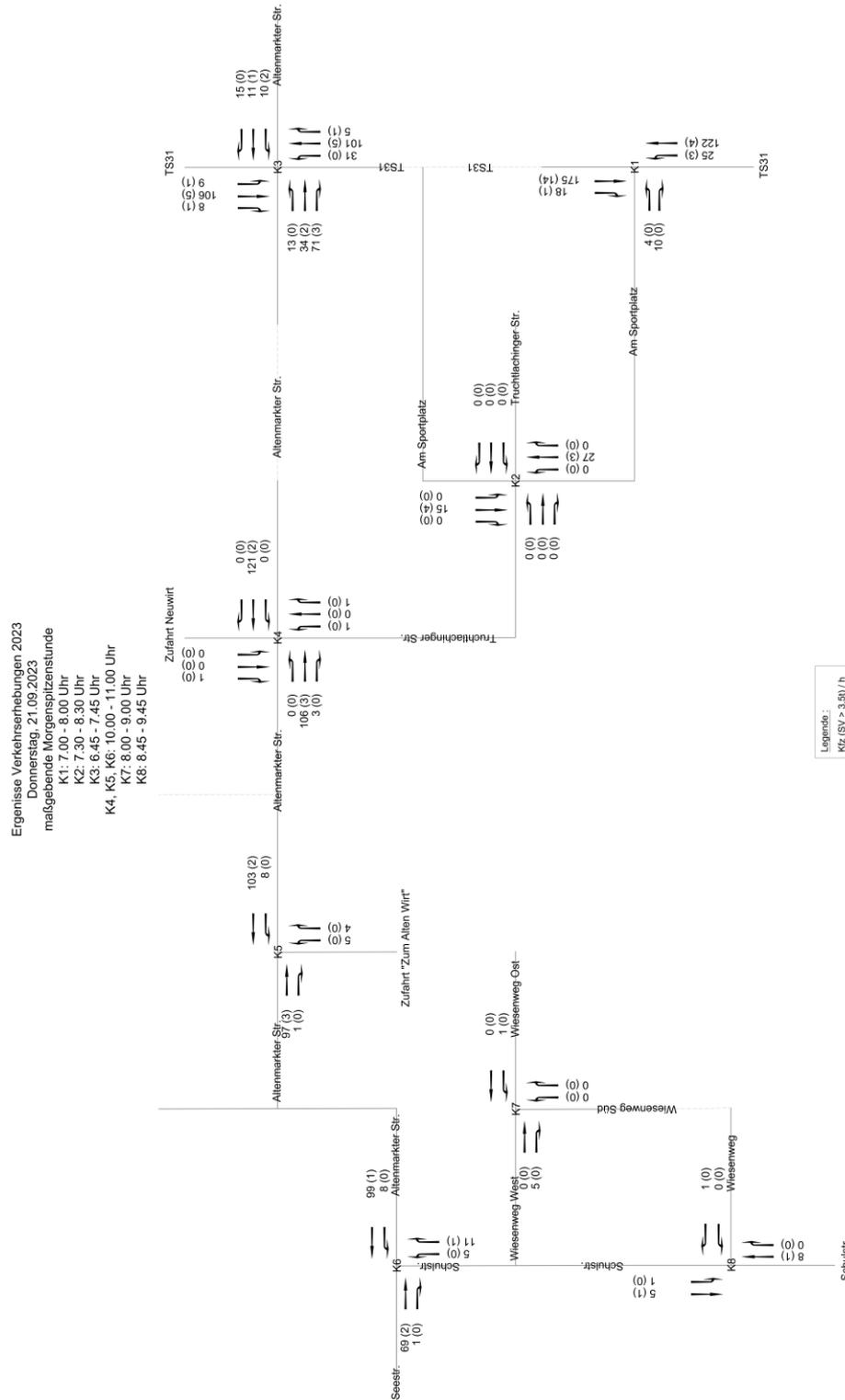
i.V. Dipl.-Ing. H. Ammerl
Leiter Institut für
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik



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

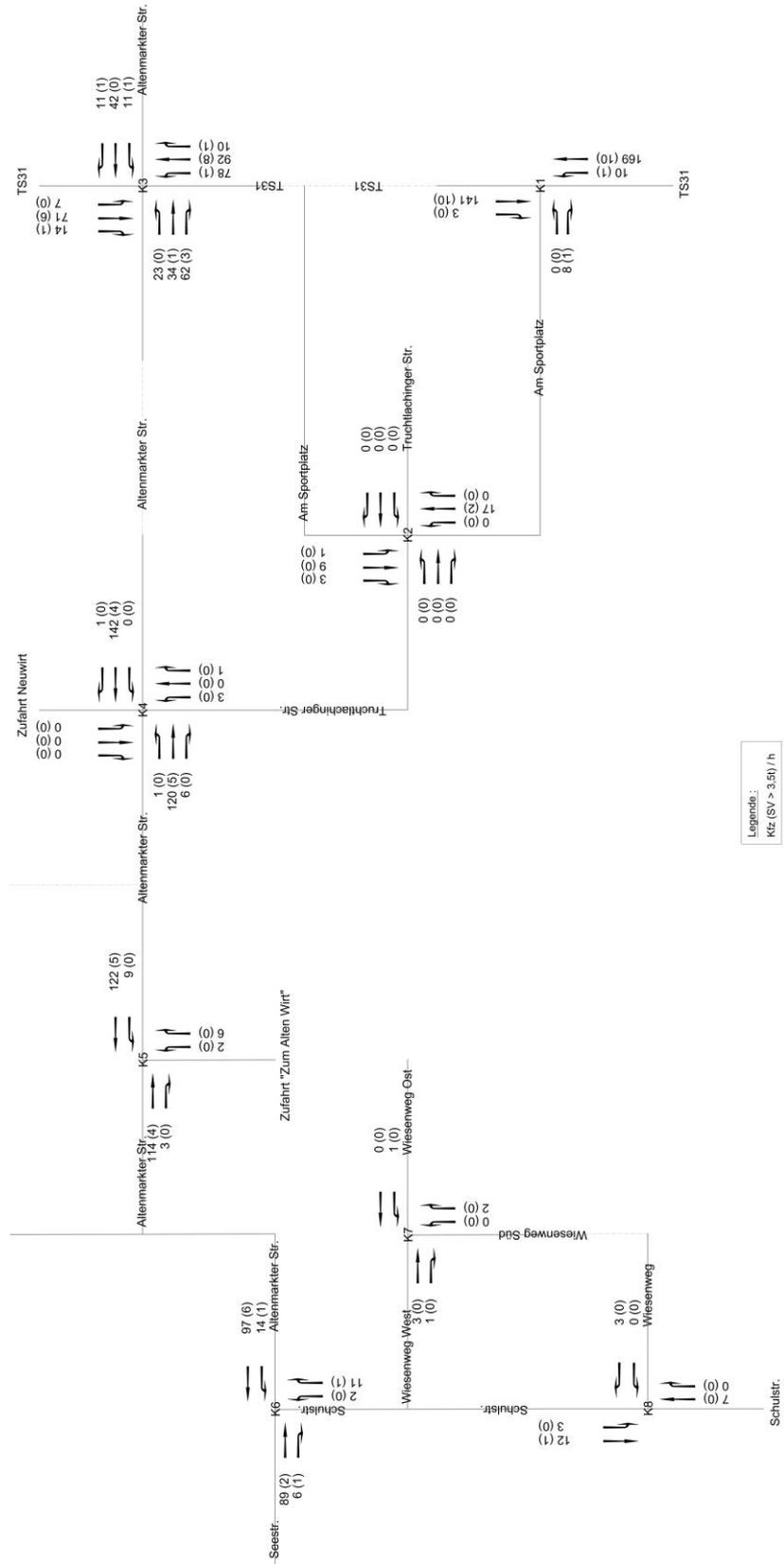
Anhang

Ergebnisse Verkehrserhebungen: Donnerstag, 21.09.2023 – maßg. Morgenspitzenstunde



Donnerstag, 21.09.2023 – maßgebende Mittagsspitzenstunde

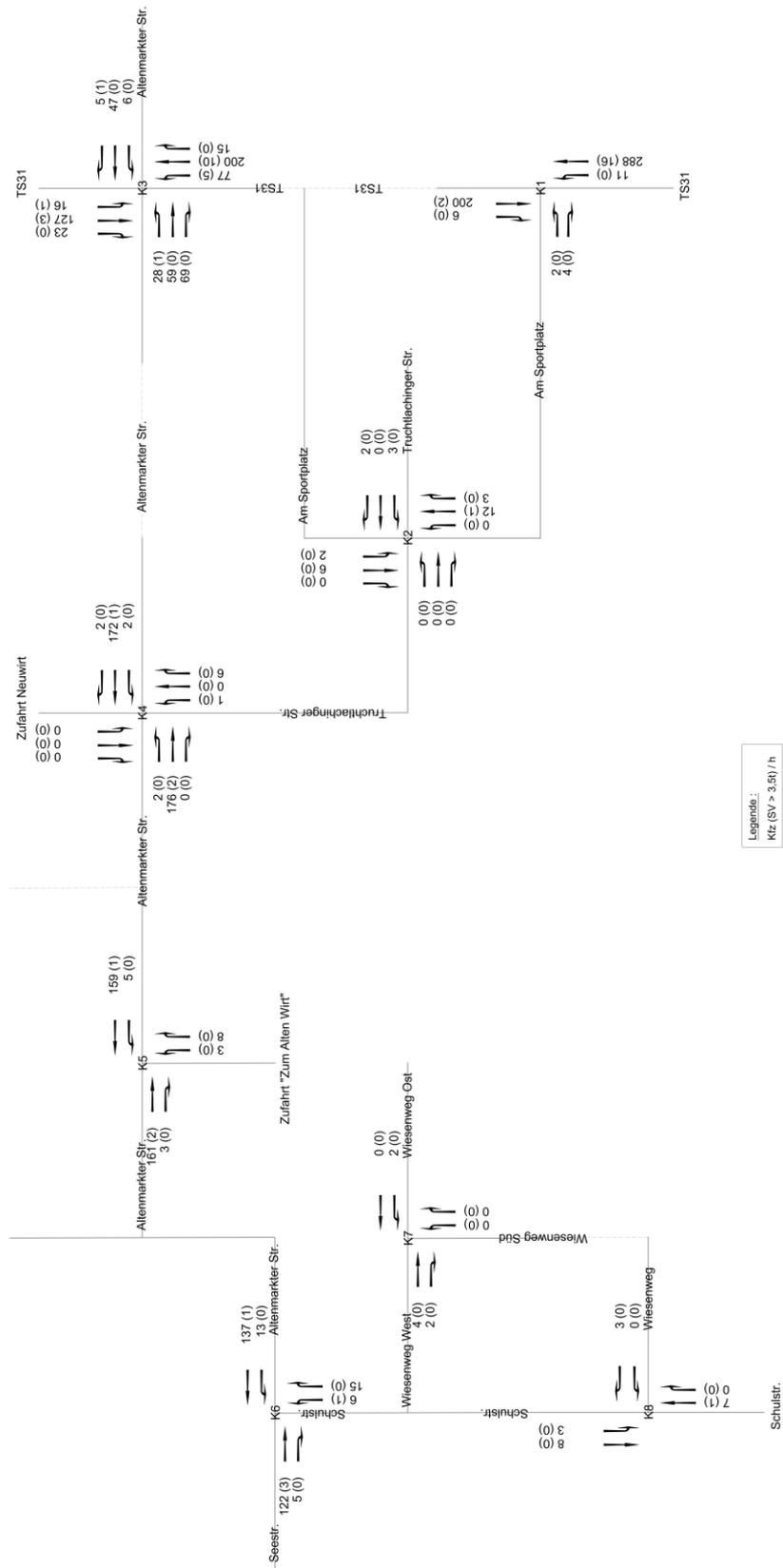
Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
Donnerstag, 21.09.2023
maßgebende Mittagsspitzenstunde
K1, K3, K4, K5, K6: 14.00 - 15.00 Uhr
K2: 11.45 - 12.45 Uhr
K7: 11.00 - 12.00 Uhr
K8: 13.45 - 14.45 Uhr



Legende:
Kfz (SY > 3,5t) / h

Donnerstag, 21.09.2023 – maßgebende Abendspitzenstunde

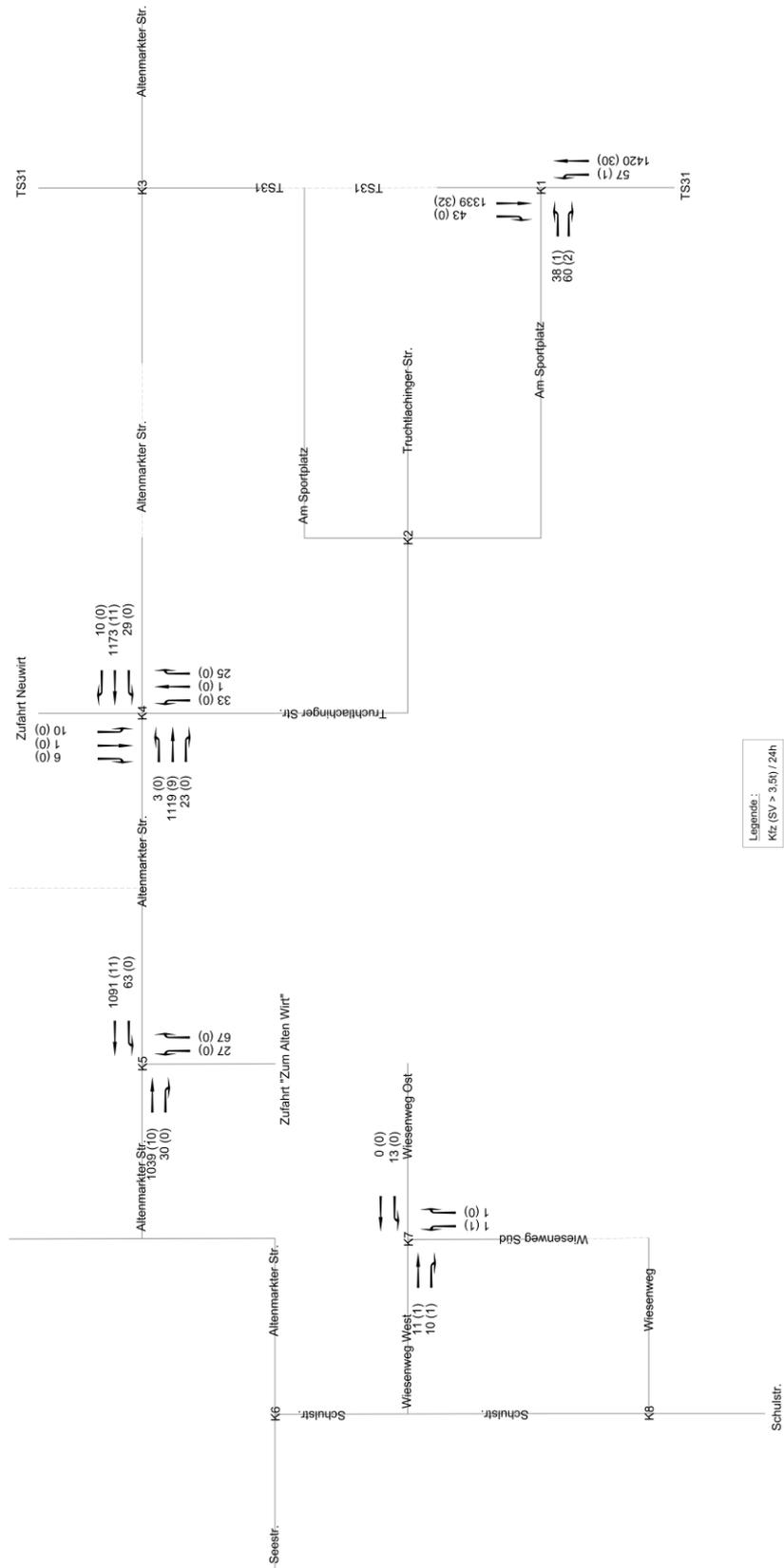
Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
Donnerstag, 21.09.2023
maßgebende Abendspitzenstunde
K1, K3: 16.45 – 17.45 Uhr
K2: 16.00 – 17.00 Uhr
K4, K5, K6: 16.30 – 17.30 Uhr
K7, K8: 16.15 – 17.15 Uhr



Legende:
Kfz (SV > 3,5t) / h

Samstag, 23.09.2023 – 24h

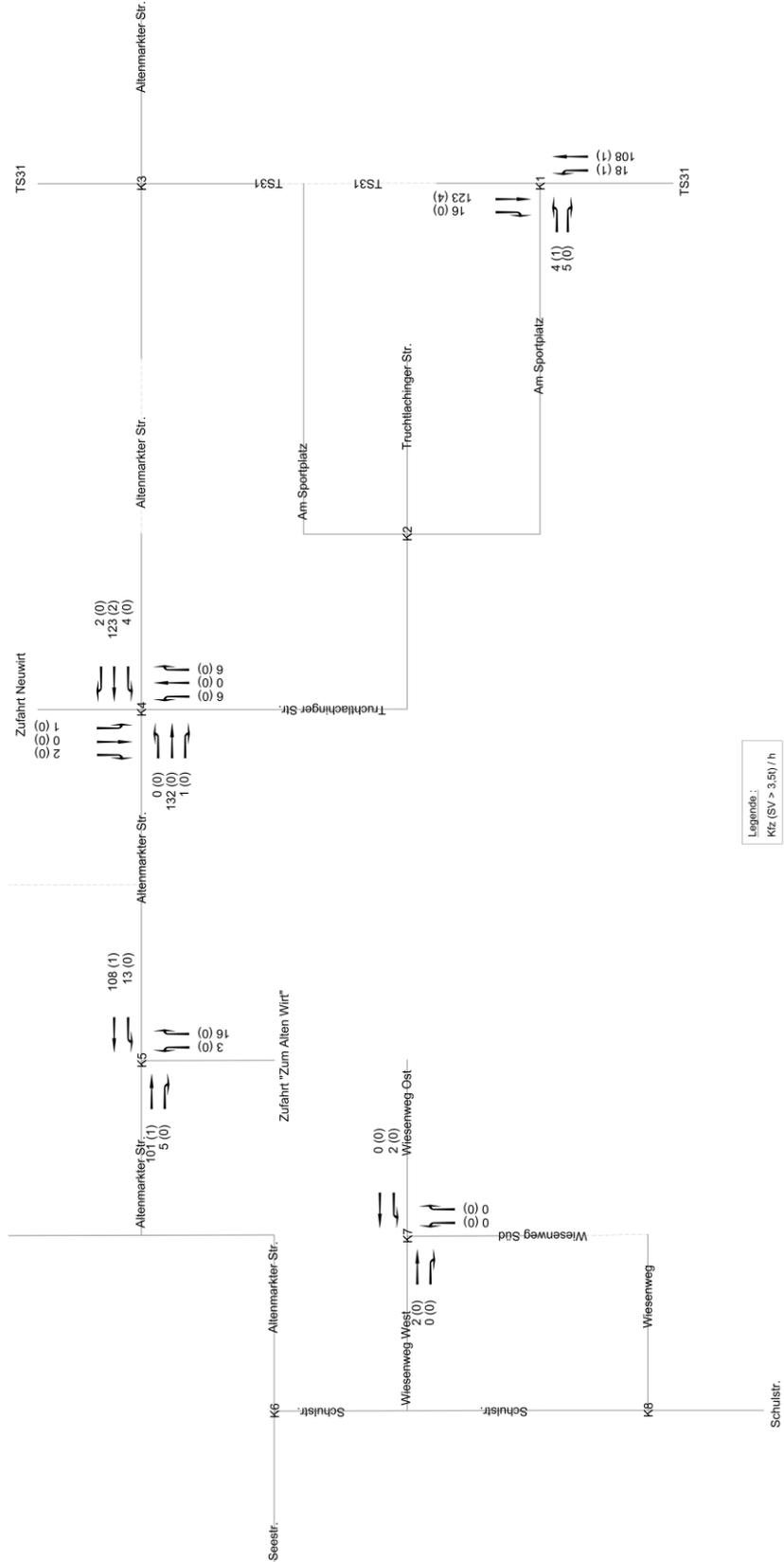
Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
Samstag, 23.09.2023
Zählzeit: 24 Stunden



Legende:
Kfz (SV > 3.5t) / 24h

Samstag, 23.09.2023 – maßgebende Morgenspitzenstunde

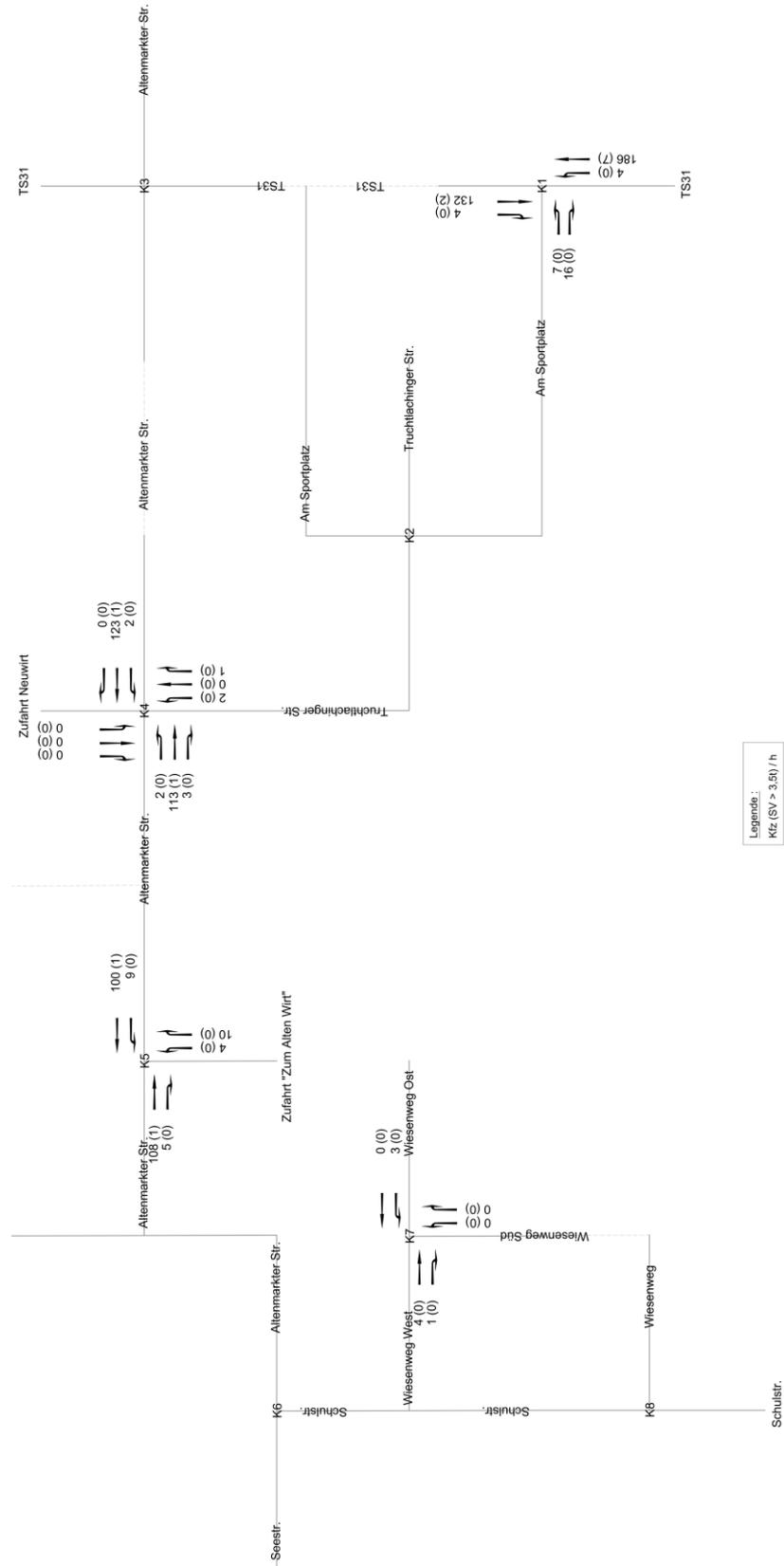
Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
Samstag, 23.09.2023
maßgebende Morgenspitzenstunde
K1, K5: 9.45 - 10.45 Uhr
K4: 9.30 - 10.30 Uhr
K7: 8.15 - 9.15 Uhr



Legende:
Ktz (SV > 3,5) / h

Samstag, 23.09.2023 – maßgebende Mittagsspitzenstunde

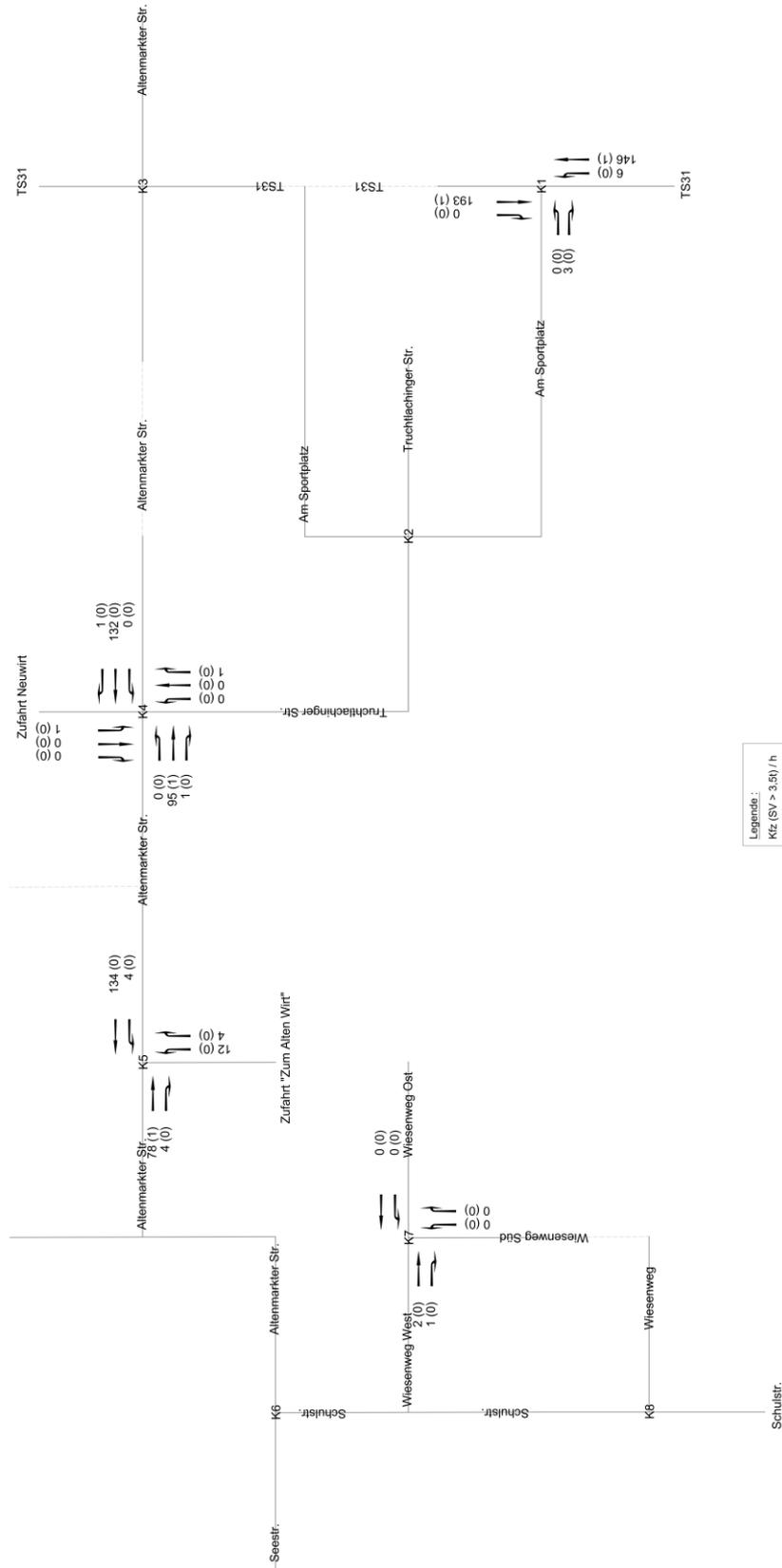
Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
 Samstag, 23.09.2023
 maßgebende Mittagsspitzenstunde
 K1: 11.15 - 12.15 Uhr
 K4: 11.00 - 12.00 Uhr
 K5: 10.15 - 11.15 Uhr
 K7: 12.00 - 13.00 Uhr



Legende:
 K/z (SV > 5,5) / h

Sonntag, 24.09.2023 – maßgebende Mittagsspitzenstunde

Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
Sonntag, 24.09.2023
maßgebende Mittagsspitzenstunde
K1: 12.45 - 13.45 Uhr
K4, K7: 13.30 - 14.30 Uhr
K5: 13.15 - 14.15 Uhr



Legende:
Kfz (SV > 3,5t) / h

Sonntag, 24.09.2023 – maßgebende Abendspitzenstunde

Ergebnisse Verkehrserhebungen 2023
Sonntag, 24.09.2023
maßgebende Abendspitzenstunde
K1, K4, K5: 16.45 - 17.45 Uhr
K7: 16.30 - 17.30 Uhr

