Verkehrsgutachterliche Stellungnahme zum Bauvorhaben an der Seestraße in Seeon-Seebruck

Ausgangssituation

Die Andreas Hartl KG plant den Neubau eines Anwesens mit 16 Wohneinheiten (WE) und einem Büro für einen Pflegedienst sowie einer Tiefgarage mit 44 Stellplätzen in der Seestraße 11 (Flurstück 376) in der Gemeinde Seeon-Seebruck (Ortsteil Seeon). Ebenso soll ein oberirdischer Stellplatz für Carsharing errichtet werden. Im Bestand befindet sich auf dem Grundstück ein Wohngebäude, welches abgerissen wird. Die Erschließung des Plangebiets und die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage ist über die Seestraße geplant. In nachfolgender Abbildung ist die Lage des Plangebietes in der Gemeinde sowie der Grundriss der Bebauung ersichtlich.

Abbildung 1: Lage und Grundriss des Bauvorhabens
(Hintergrundkarte: OpenstreetMap-Mitwirkende & Grundriss EG Bauantrag; Dipl. Ing. FH Rudolf Rechl, Stand: 20.11.2023)

Die Seestraße stellt ab der St 2094 kommend die Zufahrt aus südwestlicher Richtung zur Ortsmitte Seeon dar und befindet sich im innerörtlichen Bereich. Für Fußgänger steht ein einseitiger Gehweg zur Verfügung.

Auf der Höhe des Grundstücks gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Straßenbreite der Seestraße variieren im Streckenverlauf. Auf Höhe der geplanten Wohnbebauung beträgt die Fahrbahnbreite ca. 4,50 - 5,0 m (Messung anhand des Luftbildes). Für den Regelfall bzw. den Begegnungsfall Pkw/Pkw ist gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06 (FGSV, Ausgabe 2006) eine Fahrbahnbreite von 4,75 m erforderlich, mindestens jedoch 4,10 m. Voraussetzung hierfür sind eine umsichtige Fahrweise und geringe Geschwindigkeiten von ≤ 40 km/h. Durch die Pflasterung

der Sicherheitsabstände wird die Fahrbahn optisch verengt, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung haben kann. Bei Begegnungsverkehr dürfen diese gepflasterten Randbereiche bei Bedarf jedoch überfahren werden. Dennoch ist die Fahrbahnbreite der Seestraße als nicht optimal anzusehen.

Anhand der Funktion und Charakterisierung gemäß der RASt ist die Seestraße als Dörfliche Hauptstraße (ES IV, HS VI) einzuordnen. Für diese Straßenkategorie sieht die Richtlinie eine Verkehrsstärke von 200 - 1.000 Kfz / h (2.000 – 10.000 Kfz / 24 h) als charakteristisch an.

Es ist davon auszugehen, dass im Bestand auftretende Verkehrsbelastungen größtenteils durch Anwohnerverkehre geprägt sind. Darüber hinaus sind Besucherverkehre und insbesondere in den Sommermonaten freizeittouristische Verkehre durch das Strandbad Seeon zu erwarten.

Anwohner der Seestraße befürchten nun, dass durch die geplante Entwicklung und den infolgedessen erzeugten Mehrverkehr eine Überlastung auftreten wird. Die Gemeinde Seeon-Seebruck ist bestrebt, das Auftreten einer solchen Problematik zu verhindern. Daher soll die beschriebene Erschließungssituation aus verkehrsplanerischer Sicht begutachtet werden.

Verkehrliche Bewertung

Mittlerweile liegen Verkehrszahlen für die Seestraße vor, welche eine Aktualisierung der bisherigen Stellungnahme ermöglichen. Die Erhebung des Knotenpunkt Seestraße / Schulstraße fand am 21.09.2023 im Auftrag der OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG statt. Im Ergebnis wurde im Querschnitt der Seestraße eine Verkehrsbelastung von ca. 2.600 Kfz-Fahrten / 24 h festgestellt. In der maßgebenden Spitzenstunde wurden ca. 270 Kfz / h erfasst. Damit liegt die Verkehrsbelastung im unteren für dörfliche Hauptstraßen definierten Grenzbereich von 200 - 1.000 Kfz / h und ist somit als für diese Straßenklasse normal zu bezeichnen.

Im Hinblick auf den zu erwartenden Neuverkehr durch die Wohnbebauung gilt es einzuordnen, ob dieser eine kritische Mehrbelastung für die Seestraße darstellt. Um dieser Frage nachgehen zu können, wurde für das Bauvorhaben eine Neuverkehrsberechnung mittels des Programms Ver_Bau 2023 (Verfahren nach Dr. Bosserhoff) durchgeführt. Dabei wurde mit auf der sicheren Seite liegenden Annahmen berechnet, dass rund 50 Einwohner ca. 100 Kfz-Fahrten / 24 h bzw. pro durchschnittlichen Werktag erzeugen (vgl. Tabelle 1). Hierin enthalten sind zwei Schwerverkehrsfahrten (z.B. Müllabfuhr). Eine der Wohneinheiten ist dabei als WG für vier Personen – Beschäftigte des Pflegedienstes – vorgesehen. Um eventuelle Mehrfahrten des Pflegepersonals mitabzudecken, werden 12 zusätzliche Kfz-Fahrten angenommen, was in Summe 112 Kfz-Fahrten / 24 h entspricht.

Das Carsharing-Angebot soll allen Bewohnern von Seeon-Seebruck zur Verfügung stehen. Die Frequenz der Nutzung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar. Zwei Nutzungen pro Tag werden jedoch als realistisch angesehen, wodurch vier zusätzliche Kfz-Fahrten induziert werden.

In Summe bedeutet dies für das Bauvorhaben ein Neuverkehr von **ca. 116 Kfz-Fahrten / 24 h**.

Tabelle 1: Verkehrserzeugungsberechnung
(Quelle: Ver_Bau 2023)

Ergebnis Programm *Ver_Bau*			Anmerkung:
Anzahl Bezugsgröße	16 Wohneinheiten		
Einwohnerverkehr			
	min. Kfz-Zahl	max. Kfz-Zahl	
Kennwert für Einwohner	3,0 Einwohner je WE		>>Gemäß Mikrozesur 2020 Deutschland (Auskunft des Statistischen Bundesamtes, 2021) liegt der Wert in Gemeinden mit einer Bevölkerung zwischen 5.000 und 9.999 Personen bei 2,14 Einwohner je WE. Auf der sicheren Seite liegend wurden hier 3,0 Einwohner je WE angenommen.
Anzahl Einwohner	48		
Wegehäufigkeit	3,5	4,0	>>Gemäß MID 2017 werden in Bayern durchschnittlich 3,2 Wege pro Person zurückgelegt. Mit 3,5 bis 4,0 Wege liegt die Annahme auf der sicheren Seite.
Wege der Einwohner	168	192	
Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]	20		>>Annahme basierend auf empirischen Daten
Wege der Einwohner im Gebiet	134	154	
MIV-Anteil [%]	80		>> Der MIV-Anteil liegt im LK Traunstein gemäß MID 2017 bei 70 %. Mit der Annahme von 80 % liegt eine Überschätzung vor.
Pkw-Besetzungsgrad	1,3		>>Annahme gem. Studie Mobilität in Deutschland (MID 2017, BMDV)
Pkw-Fahrten/Werktag	83	95	
Besucherverkehr durch Wohnnutzung			
Kennwert für Besucher	10 Anteil des Besucherverkehrs [%]		>>Annahme basierend auf empirischen Daten
Wege der Besucher	17	19	
MIV-Anteil [%]	90		>>höher als bei den Einwohnern
Pkw-Besetzungsgrad	1,7		>>Annahme gem. Studie Mobilität in Deutschland (MID 2017, BMDV)
Pkw-Fahrten/Werktag	9	10	
Güterverkehr			
Kennwert für Güterverkehr	0,05 Lkw-Fahrten je Einwohner		>>Annahme basierend auf empirischen Daten
Lkw-Fahrten/Werktag	2	2	
Gesamtverkehr			
Pkw- und Lkw-Fahrten je Werktag	94	107	
Mittelwert	**101**		

Die zeitliche Verteilung des Neuverkehrs wurde mittels empirischer, standardisierter Ganglinien – insbesondere für die maßgebenden Spitzenstunden – ermittelt. Demnach liegt der Spitzenstundenwert für die Morgenspitze und Abendspitze jeweils bei rund **12 Kfz-Fahrten / h**. Diese teilen sich auf in Quellverkehr, welcher über die Grundstücksausfahrt auf die Seestraße ausfährt und Zielverkehr, welcher über die Seestraße auf das Grundstück und weiter in die Tiefgarage einfährt. Das entspricht einem Spitzenstundenanteil von 10 %. Folglich bedeutet dies, dass der Neuverkehr außerhalb der benannten Spitzenstunden unter 12 Kfz / h liegt.

Weiterführend verteilt sich der Neuverkehr vom Plangebiet ausgehend auf der Seestraße entweder Richtung Nordosten (Ortskern Seeon) oder Richtung Südwesten (St 2094). Dabei wird eine gleichmäßige Verteilung zu jeweils 50 % in jede Richtung angenommen. Demnach sind max. 6 Kfz-Fahrten / h in jede Richtung zu erwarten.

Der ermittelte Neuverkehr und der Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Seestraße ist daher als gering einzustufen. Im Falle von Verkehrsbeeinträchtigungen ist es unwahrscheinlich, dass der Mehrverkehr diese verschärft. Vielmehr sind Verkehrsbelastungen, die bereits im Bestand vorliegen diesbezüglich als wahrscheinliche Ursache anzuführen.

Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aus verkehrsplanerischer Sicht durch das geplante Bauvorhaben keine verkehrlichen Beeinträchtigungen auf der Seestraße zu erwarten sind. Der spitzenstündliche Neuverkehr liegt bei ca. 12 Kfz / h (ca. 116 Kfz / 24 h). Die Fahrbahnbreite der Seestraße ist zwar als nicht optimal zu bezeichnen, so sind jedoch eventuelle Minderungen des Verkehrsflusses – beispielsweise an schönen Sommertagen – auf die Verkehrsbelastungen im Bestand zurückzuführen. Der Einfluss des zusätzlichen Neuverkehrs auf die Leistungsfähigkeit der Seestraße ist minimal.

München, 18.02.2025

i.A. Carolin Jilg