

Gemeinde Denklingen
Einundzwanzigste Flächennutzungsplanänderung

**Formblatt zur Einholung der Stellungnahme der
Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

der Gemeinde/Stadt	Gemeinde Denklingen, Hauptstraße 23, 86920 Denklingen Telefon 08243-96010, Telefax 08243-960110 Email: gemeinde@denklingen.de
Ansprechpartner/Durchwahl	Herr Hartmann, Durchwahl 08243-960114
Frist: 1 Monat bis	20.08.2015
Verlängerung beantragt am	
Verlängerungsfrist bis	

Behörde oder sonstiger Träger öffentlicher Belange

Staatliches Bauamt Weilheim

Name/Stelle der Behörde/des Trägers öffentlicher Belange

Münchener Straße 39, 82362 Weilheim
Anschrift (Straße, Ort)

0881/990-0	poststelle@stbawm.bayern.de
Telefon, Fax	E-Mail

Herr Wetering	- 1132
Bearbeiter/in	Durchwahl

Stellungnahme

☒ keine Anregungen	☒ Verweis auf Stellungnahme vom 21.04.2015
--	--

Weilheim, 08.07.2015	gez.
----------------------	------

Ort, Datum	Wetering, TAR
------------	---------------

Unterschrift (entbehrlich bei Email)



Staatliches Bauamt Weilheim
Postfach 16 62 • 82356 Weilheim

1. Gemeinde Denklingen
Hauptstraße 23

86920 Denklingen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
E-Mails vom 04.12.2014
und 23.03.2015

Unser Zeichen
S32-4621/4622

Bearbeiter
Herr Wattering
Amtssitz

Weilheim, 21.04.2015
☎ 0881-990-1132
☎ 0881-990-1100
joern.wattering@stbawm.bayern.de

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an der Bauleitplanung
(§ 3 Abs. 1 Baugesetzbuch)

Nachfolgend übersenden wir Ihnen unsere ergänzende Stellungnahme zur Bauleitplanung (vgl. bisherige Stellungnahmen vom 24.07.2013 und 16.12.2014) nach Vorliegen der Ergänzung der verkehrstechnischen Untersuchung durch Prof. Dr. - Ing. Kurzak vom 19.02.2015.

1. **Gemeinde Denklingen, Landkreis Landsberg am Lech**

☒ Flächennutzungsplan 21. Änderung	☐ mit Landschaftsplan
☒ Bebauungsplan (vorhabensbezogen) für das Gebiet „Tankstelle Lustberg“, B17 / Westseite	
☐ mit Grünordnungsplan dient der Deckung dringenden Wohnbedarfs	☒ ja ☐ nein
☐ Satzung über den Vorhaben- und Erschließungsplan	
☐ Sonstige Satzung	
☒ Frist für die Stellungnahme: keine (§ 4 BauGB)	
Frist: siehe Datum (§2 Abs 4 BauGB-MaßnahmenG)	

Amtssitz
Staatliches Bauamt Weilheim
Münchener Str. 39
82362 Weilheim
☎ 0881-990-0
☎ 0881-990-1100

Dienstgebäude
Weilheim
Pollinger Str. 8
82362 Weilheim
☎ 0881-990-0
☎ 0881-990-2170

Servicestelle
Landsberg
Geschwister-Scholl-Str. 1
86899 Landsberg am Lech
☎ 08191-934-0
☎ 08191-934-100

E-Mail und Internet
poststelle@stbawm.bayern.de
www.stbawm.bayern.de

2. Träger öffentlicher Belange

Name/Stelle des Trägers öffentlicher Belange (mit Anschrift und Tel. Nr.)	
Staatliches Bauamt Weilheim, Münchener Straße 39, 82362 Weilheim i. OB, Tel.: 0881 / 990 - 0, FAX: 0881 / 990 - 100	
2.1	☐ Keine Äußerung
2.2	☐ Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die eine Anpassungspflicht nach §1 Abs. 4 BauGB auslösen
2.3	☐ Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den o.g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstands
2.4	☒ Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall in der Abwägung nicht überwunden werden können (z. B. Landschafts- oder Wasserschutzverordnungen) - siehe Beiblatt ab Seite 3 -
	☒ Rechtsgrundlagen Bundesfernstraßengesetz (FStrG), § 3 (Straßenbaulast), § 8 (Sondernutzungen), § 8a (Straßenanlieger), § 9 (Bauliche Anlagen an Bundesfernstraßen)
	☒ Möglichkeiten der Überwindung (z. B. Ausnahmen oder Befreiungen) - siehe Beiblatt ab Seite 3 -
2.5	☐ Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o. g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Streicher
Bauberrat

Staatliches Bauamt Weilheim
S32-4621/4622

Weilheim, 21.04.2015

Bundesstraße 17, Lustberghof bei Denklingen
Station: B 17_400_1,080 links

**Aufstellung des Bebauungsplanes „Tankstelle Lustberg“
mit 21. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Denklingen**

Beiblatt zu Nr. 2.4. (Einwendungen)

Diese Stellungnahme bezieht sich insbesondere auf die verkehrliche Erschließung des Vorhabens und basiert auf den Ergebnissen der Verkehrstechnischen Untersuchung durch Prof. Dr. - Ing. Kurzak (Ergänzung vom 19.02.2015 zur Untersuchung vom 05.12.2014).

Nachdem wir zum überarbeiten Grundkonzept bereits am 10.02.2015 per E-Mail unsere Zustimmung in Aussicht gestellt hatten, besteht nun mit dem überarbeiteten Erschließungskonzept grundsätzlich Einverständnis.

Voraussetzung sind die im Gutachten vom 19.02.2015 erwähnten eingeschränkten Fahrbeziehungen, die aus Verkehrssicherheitsgründen unbedingt erforderlich sind. So wird das Einbiegen aus der Tankstelle (und damit auch für den Lustberghof) in die B 17 nur nach rechts zulässig sein. Das bedeutet, wie auch im Gutachten erwähnt, dass die Tankstelle nahezu ausschließlich für den Nord-Süd-Verkehr zu konzipieren ist. Für Tankstellen- und Gaststättenkunden aus Richtung Süden, die ihre Fahrt Richtung Norden (bzw. nach Osten / Guttenstall) fortsetzen wollen, stellt dies jedoch eine ungewöhnliche und nicht sofort erkennbare Situation dar, die durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen zu verdeutlichen ist.

Diese Zustimmung ist daher an mehrere Bedingungen geknüpft:

Die Detailplanung der Tankstelle ist mit uns abzustimmen. Insbesondere die bauliche Gestaltung der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen hat gemäß gültiger straßenbaulicher Richtlinien zu erfolgen. Das o.g. Rechtsabbiegegebot ist zur Vermeidung von verkehrswidrigen Falschfahrten durch geeignete bauliche und ausreichend große Einbauten zu untermauern.

Da auf dem Tankstellengrundstück tatsächlich öffentlicher Verkehr stattfindet, dürfen nur amtlich zugelassene Verkehrszeichen gemäß StVO verwendet werden. Rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Tankstelle ist ein Beschilderungs- und Markierungsplan vorzulegen und mit den Fachbehörden (Verkehrsbehörde am Landratsamt Landsberg, Polizeiinspektion Landsberg, Staatliches Bauamt Weilheim) abzustimmen. Auch relevante Werbeanlagen, die der Orientierung dienen, sind in gleichem Plan einzutragen. In diesem Zusammenhang wird besonders auf die RPS 2009 (Richtlinien für die passive Sicherheit) hingewiesen, die Verbote für neue Hindernisse (z.B. Masten, Pylone etc.) sowie ggf. die Erfordernis von Absicherungen von Gefahrenstellen enthält.

Wie bereits in unseren früheren Stellungnahmen erwähnt, kommt im Zuge der 3-streifig ausgebauten B 17 zwischen Landsberg und Hohenfurch nicht nur der Verkehrssicherheit, sondern auch der Leichtigkeit des Verkehrs und der Verkehrsqualität eine hohe Bedeutung zu. Daraus ergibt sich, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h als Maßstab für alle sich im Zusammenhang mit der Tankstelle ergebenden Maßnahmen gilt.

Oberste Priorität hat jedoch sowohl bei der Planung als auch beim Betrieb der Tankstelle die Verkehrssicherheit. Auch künftige von den Fachbehörden für notwendig erachtete Maßnahmen (bauliche Korrekturen, Beschilderung und Markierung sowie sonstige Absicherungen) gehen zu Lasten des Tankstellenbetreibers.

Vorsorglich weisen wir bereits jetzt darauf hin, dass kein Anspruch darauf besteht, dass alle momentan vorgesehenen Fahrbeziehungen aufrechterhalten werden. Sollte es, aus welchen Gründen auch immer, nach Feststellung der örtlich zuständigen Unfallkommission zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit kommen, müssen wir uns die Option der kompletten Richtungstrennung des Nord-Süd- und Süd-Nord-Verkehrs vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. Streicher', written in a cursive style.

Dr. Streicher
Bauberrat

5. Dezember 2014

Verkehrstechnische Untersuchung für eine Tankstellenanlage an der B 17 im Bereich Lustberg

Aufgabe

Auf einem Grundstück nördlich der Gaststätte „Lustberghof“ ist auf der Westseite der B 17 die Errichtung einer Tankstellenanlage mit Shop geplant. Die verkehrliche Erschließung soll lt. Vorentwurf über die bestehende Anbindung der Gaststätte erfolgen. Die vorliegende Untersuchung soll die bestehende Verkehrssituation im Bereich der Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof analysieren und die künftigen Belastungen mit Tankstelle abschätzen. Es ist zu untersuchen, ob durch die vorgeschlagene Erschließung ein leistungsfähiger und sicherer Verkehrsablauf auf der B 17 im Bereich der Tankstelle gewährleistet werden kann.

Verkehrssituation im Istzustand

Zur Feststellung der aktuellen Verkehrsbelastungen erfolgte an der Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof eine Verkehrszählung, bei der alle Verkehrsströme getrennt nach Fahrrichtungen und Verkehrsmitteln erfaßt wurden (Zählung am Dienstag, den 24. Juni 2014 von 6.30 – 10.30 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr). Die Zählergebnisse wurden auf Kfz/24 Stunden hochgerechnet und sind in Form eines Querschnittsbelastungsplanes in der nachfolgenden Abbildung 1 dargestellt. In Anlage 1 sind die Knotenpunktsbelastungen mit allen Abbiegern für den 24-Stunden-Verkehr und den Schwerverkehr sowie für die morgendliche und abendliche Berufsverkehrsspitze enthalten.

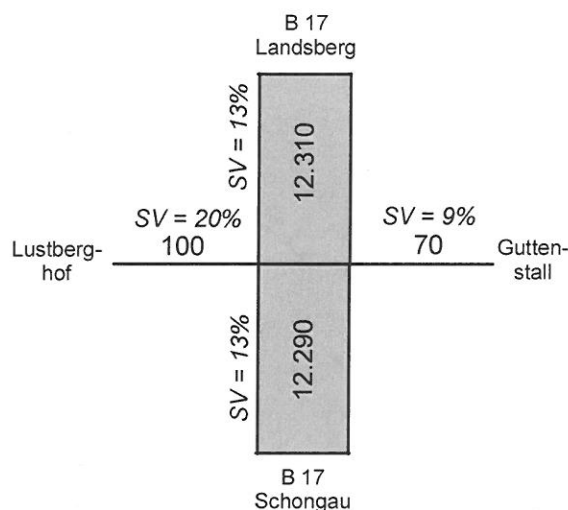


Abb. 1: Querschnittsbelastungen Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof
 Gesamtverkehr in Kfz/24 Stunden und Anteil Schwerverkehr (SV)
 Grundlage: Zählungen am Di., 24. Juni 2014

Die B 17 ist im Bereich Lustberg am Normalwerktag mit rd. 12.300 Kfz/Tag (= 24 Stunden) belastet; der Schwerverkehrsanteil beträgt 13 % (1.610 Lkw, Lastzüge und Busse/Tag). Das Verkehrsaufkommen der Gaststätte Lustberghof lag am Zähltag bei 100 Kfz/Tag (50 zufahrende und 50 ausfahrende Kfz/Tag, davon jeweils 10 Lkw). Die Fahrten von/zur Gaststätte waren relativ gleichverteilt von der B 17 von/nach Norden und Süden, nur 10 Kfz/Tag querten die B 17 von/nach Guttenstall. Die Gemeindestraße von/nach Guttenstall benutzten am Zähltag nur 70 Kfz/Tag (35 zufahrend und 35 ausfahrend).

Sowohl in der Morgenspitze als auch in der Abendspitze lag die Belastung auf der B 17 in Fahrtrichtung Landsberg etwas höher als im Fahrtrichtung Schongau. Hohe Belastungsspitzen traten nicht auf, die Spitzenstundenanteile am 24-Stunden-Verkehr liegen morgens bei rd. 8 % und abends bei rd. 9 %.

Die B 17 wurde in diesem Bereich in den letzten Jahren 3-streifig ausgebaut. Die Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof befindet sich auf freier Strecke innerhalb des Wechsels zweier 3-streifiger Abschnitte. Im Zuge der B 17 sind Linksabbiegespuren nach Guttenstall und zum Lustberghof vorhanden, ebenso kurze Rechtsausfahrkeile. Auf der B 17 ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Die Leistungsberechnung nach HBS („Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrs-

anlagen“) ergibt für die unsignalisierte Kreuzung in der Morgenspitze die Qualitätsstufe A und in der Abendspitze die Qualitätsstufe B, das sind die beste und die zweitbeste Verkehrsqualitäten in der HBS-Skala von A = optimal bis F = überlastet (Anm.: Für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf ist mindestens die Qualität D erforderlich). Die Leistungsberechnungen sind in den Anlagen 2a und 2b enthalten. Aufgrund der heute nur sehr geringen Anzahl an Ab- und Einbiegern von/in die B 17 ist die Verkehrsabwicklung an der Kreuzung B 17 / Guttentall / Lustberghof heute unproblematisch.

Verkehrsaufkommen der Tankstellenanlage

Das Verkehrsaufkommen der geplanten Tankstellenanlage mit 3 Zapfsäulen für Pkw und 1 Zapfsäule für Lkw wird am Standort Lustberg, Westseite B 17, bei rd. 800 – 1.000 Kfz/Tag liegen (jeweils zufahrend und ausfahrend; Erfahrungswert aus Zählungen an Tankstellen mit ähnlicher Lage). Für die weiteren Betrachtungen wird der Mittelwert von 900 Kfz/Tag angesetzt. Das Verkehrsaufkommen einer Tankstelle ist von vielen Faktoren abhängig, hauptsächlich von der Preisgestaltung im Vergleich zu anderen Tankstellen (z.B. zu der ca. 2,5 km südlicher gelegenen Tankstelle auf der Ostseite der B 17) und vom Wochentag. Bei einem Spitzenstundenanteil von 8 % des Tagesverkehrs in der Morgenspitze und 9 % des Tagesverkehrs in der Abendspitze ergeben sich bei Annahme des Mittelwertes morgens rd. 70 zufahrende und 70 ausfahrende Kfz/Stunde und abends rd. 80 zufahrende und 80 ausfahrende Kfz/Stunde.

Beim Verkehrsaufkommen einer Tankstelle handelt es sich zum allergrößten Teil nicht um Neuverkehr, sondern um sog. „unterbrochene“ Fahrten, also Fahrten, die zu einem anderen Zweck durchgeführt werden (z.B. zur Arbeit, nach Hause, Freizeitverkehr) und nur zum Besuch der Tankstelle unterbrochen werden.

Hinsichtlich der Herkunft-Ziel-Verteilung der Fahrten wird – auch im Hinblick auf die Tankstelle bei Kinsau auf der Ostseite der B 17 – angenommen, daß rd. 80 % des Tankstellenverkehrs von Norden (Landsberg) kommen und nach dem Tanken nach Süden (Schongau) weiterfahren. Rund 20 % kommen von Süden und fahren nach dem Tanken nach Norden weiter.

verkehrliche Erschließung der Tankstelle

Das verkehrliche Erschließungskonzept, das auf einem Vorschlag des Gutachters basiert, ist als Lageplan in nachfolgender Abbildung 1 dargestellt. Kernpunkt ist eine eigene, von der Zufahrt Lustberghof unabhängige Zufahrt für den von der B 17 aus Norden kommenden Tankstellenverkehr mit eigener, rd. 60 Meter langer Rechtsabbiegespur. Über diese Zufahrt werden rd. 80 % des Verkehrsaufkommens der Tankstelle abgewickelt (rd. 720 Kfz/Tag). Nach Abfahrt von der B 17 von Norden können die Kfz die Zapfsäulen direkt anfahren und nach dem Tanken über die bestehende Anbindung Lustberghof wieder auf die B 17 in Fahrtrichtung Süd auffahren. Das Betanken der Lkw erfolgt getrennt vom Pkw-Verkehr mit einer eigenen Zapfsäule am Westrand der Tankstelle. Zur Verbesserung des Rechtseinfahrens nach Süden ist eine rd. 40 Meter lange Aufstellspur entlang der B 17 (vor der Gaststätte) vorgesehen. Der heute vorhandene Rechtsausfahrkeil auf der B 17 dient wie heute nur für den Verkehr zur Gaststätte und bleibt mit 25 Kfz/Tag äußerst gering belastet.

Von Süden kommend werden nur rd. 20 % des Verkehrsaufkommens der Tankstellenanlage abgewickelt (rd. 180 Kfz/Tag). Die Zufahrt erfolgt über die Linksabbiegespur auf der B 17, die für dieses Verkehrsaufkommen ausreichend lang ist, und die Erschließungsstraße bis zur südwestlichen Ecke des Grundstücks. Nach dem Tanken müssen diese Kfz dann in der Tankstelle wenden und wieder auf die Erschließungsstraße zur B 17 hin ausfahren. Eine direkte Ausfahrt von der Tankstelle zur B 17 nach Norden ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. An der vorhandenen Kreuzung B 17 / Erschließungsstraße sind diese 180 Kfz/Tag zusätzliche Linkseinbieger in die B 17 Ri. Nord.

Für dieses Erschließungskonzept sind die Knotenpunktsbelastungen für den Tagesverkehr und die morgendliche und abendliche Berufsverkehrsspitzenstunde in den Anlagen 3a-c enthalten. Die neue Zufahrt in Einbahnrichtung von der B 17 Nord kommend erhält rd. 720 Kfz/Tag (Morgenspitze 56 Kfz/Stunde, Abendspitze 64 Kfz/Stunde). Von der Erschließungsstraße kommend biegen 745 Kfz/Tag (morgens 57 Kfz/Stunde, abends 66 Kfz/Stunde) nach rechts in die B 17 Richtung Süd ein. 200 Kfz/Tag (morgens 14 Kfz/Stunde, abends 17 Kfz/Stunde) biegen nach links in die B 17 Richtung Nord ein. Die Leistungsberechnungen nach HBS (Anlagen 4a,b) ergeben für die Kreuzung B 17 / Guttenstall / Erschließungsstraße Tankstelle und Lustberghof in der Morgenspitze die Verkehrsqualität B und in der Abendspitze die Ver-

kehrsqualität C. Das Linkseinbiegen von der Erschließungsstraße in die B 17 Richtung Nord ist im Fall mit Tankstelle mit rd. 16 Sekunden Wartezeit morgens und rd. 18 Sekunden Wartezeit abends leistungsfähig möglich. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 17 im Kreuzungsbereich auf 80 km/h vorgeschlagen, da sich die Anzahl der Ab- und Einbieger gegenüber heute doch deutlich erhöht.

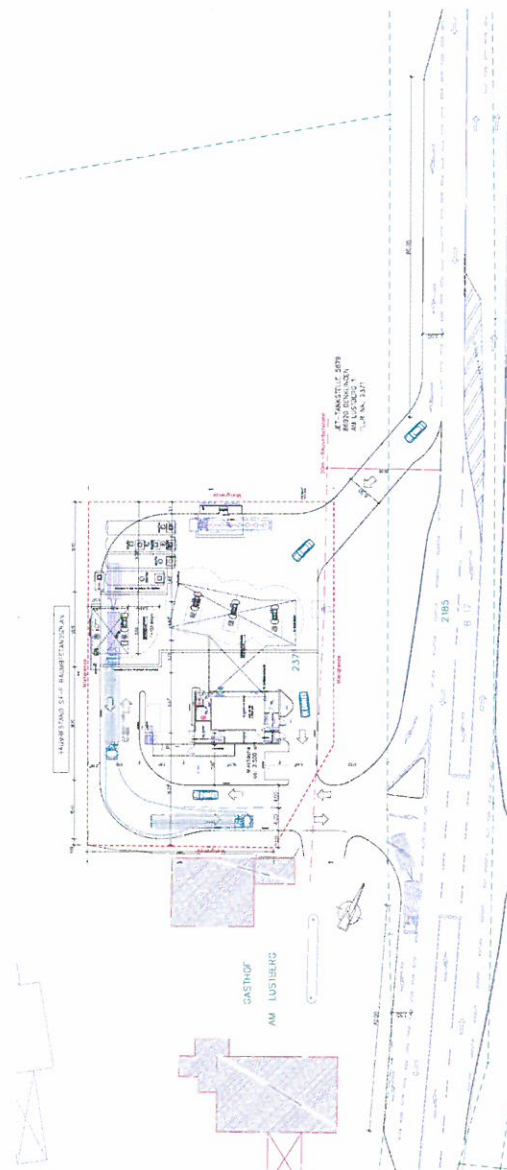


Abb. 1 : Lageplan der verkehrlichen Erschließung der geplanten Tankstellenanlage im Bereich Lustberg
(Büro Dipl.-Ing. Jaschek, München)

Ergebnis

Die Kreuzung B 17 / Guttentall / Lustberghof ist heute aufgrund der sehr wenigen Ab- und Einbiegevorgänge von/in die mit rd. 12.300 Kfz/Tag stark belastete B 17 uneingeschränkt leistungsfähig und aufgrund des heutigen guten Ausbaustandes relativ verkehrssicher.

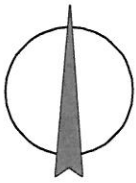
Mit dem Verkehrsaufkommen der geplanten Tankstellenanlage in der Größenordnung von rd. 800 – 1.000 Kfz/Tag werden sich die Anzahl der Ab- und Einbieger von/in die B 17 deutlich erhöhen und die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit herabgesetzt. Durch die Lage der Tankstelle auf der Westseite der B 17 und Berücksichtigung einer bestehenden Tankstelle ca. 2,5 km südlicher bei Kinsau, die auf der Ostseite der B 17 liegt, ist anzunehmen, daß der größte Teil des Tankstellenverkehrs auf der B 17 von Norden kommt nach dem Tanken nach Süden weiterfährt.

Mit dem vorgesehenen Erschließungskonzept, das u.a. eine Zufahrt mit Rechtsabbiegespur von der B 17 von Norden kommend in Einbahnrichtung in die Tankstelle und eine Aufstellspur bei Einfahrt von der Erschließungsstraße bzw. Lustberghof kommend in die B 17 Richtung Süd vorsieht, ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung möglich. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Kreuzungsbereich auf 80 km/h sehr wünschenswert.

München, 5. Dezember 2014

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

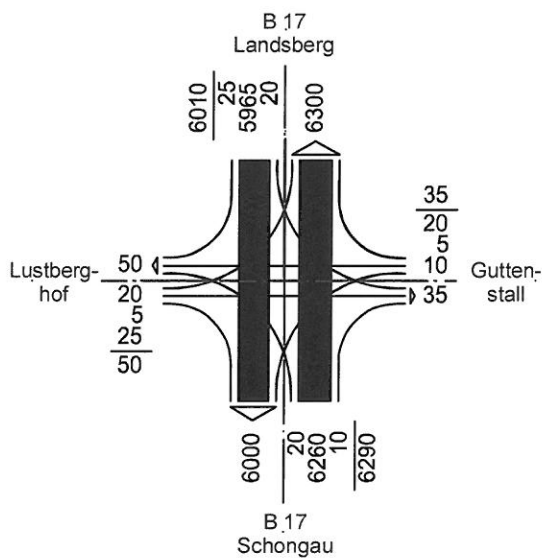
Anlagen 1 – 4b



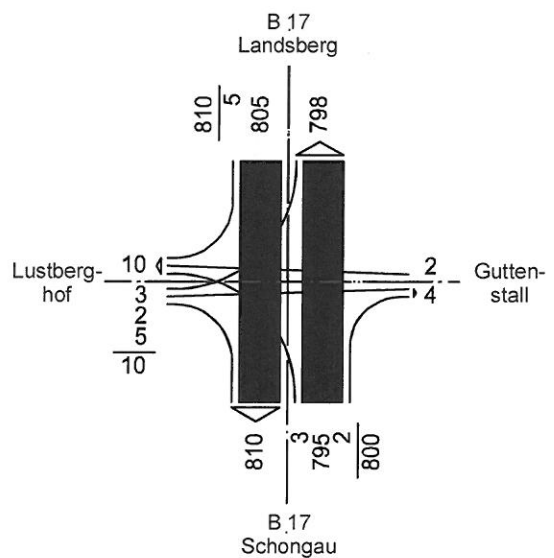
Knotenpunktsbelastungen B 17/Guttenstall/Lustberghof Tagesverkehr und Spitzenstunden

Zählung am Di., 24. Juni 2014

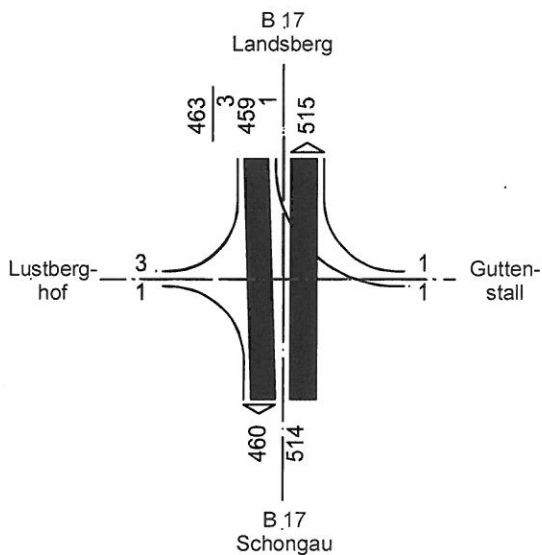
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.



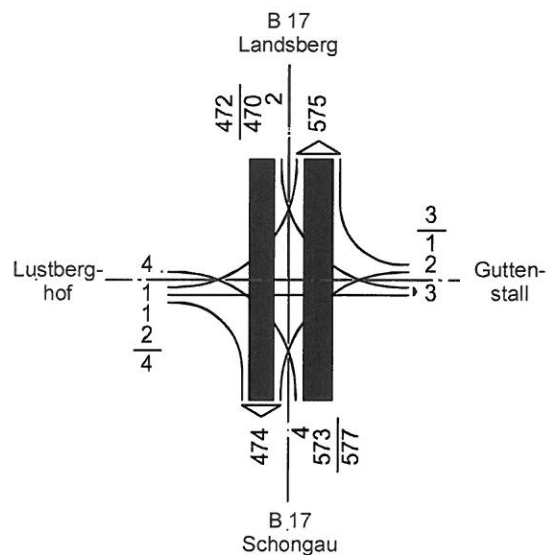
Schwerverkehr in Kfz/24 Std. (Bus, Lkw $\geq 3,5$ to., Lz)



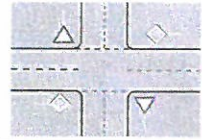
Morgenspitze in Kfz/Std. 7.00 - 8.00 Uhr



Abendspitze in Kfz/Std. 16.45 - 17.45 Uhr



Datei : Denklingen,Ist,m
 Projekt : Tankstelle B 17
 Knoten : B 17/Lustberg/Guttenstall
 Stunde : Morgenspitze



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	1	5,9	2,6	514	718		5.0	0	0	A
2	459				1800					A
3	3				1440					A
Misch-H										
4	0	7,4	3,4	975	225		0.0	0	0	A
5	0	7.0	3,5	974	248		0.0	0	0	A
6	1	7,3	3,1	459	558		6,4	0	0	A
Misch-N	1				558	4 + 5 + 6	6,4	0	0	A
9	0				1800					A
8	514				1800					A
7	0	6,4	2,9	459	660		0.0	0	0	A
Misch-H	514				1800					
10	0	7,4	3,4	975	225		0.0	0	0	A
11	0	7.0	3,5	974	248		0.0	0	0	A
12	1	7,3	3,1	514	511		7.0	0	0	A
Misch-N	1				511	10+11+12	7.0	0	0	A

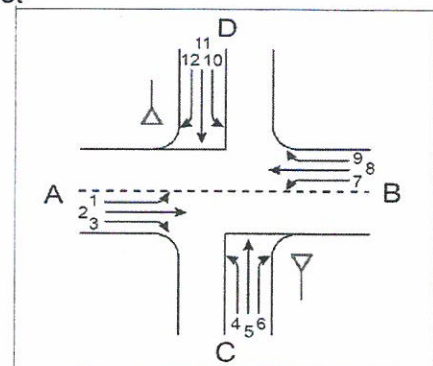
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerh. Ballungsgebiet

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

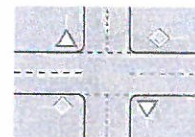
Strassennamen : Hauptstrasse : B 17 Landsberg
 B 17 Schongau

Nebenstrasse : Lustberghof
 Guttenstall



Anl. 2a : Leistungsberechnung Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof
 ohne Signalanlage, nach HBS, **Morgenspitze**
 Verkehrsbelastungen Istzustand Werktag 2014

Datei : Denklingen,Ist,a.kob
 Projekt : Tankstelle B 17
 Knoten : B 17/Lustberg/Guttenstall
 Stunde : Abendspitze



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	2	5,9	2,6	573	666		5,4	0	0	A
2	470				1800					A
3	0				1434					A
Misch-H										
4	1	7,4	3,4	1050	199		18,2	0	0	B
5	1	7,0	3,5	1049	221		16,3	0	0	B
6	2	7,3	3,1	470	548		6,5	0	0	A
Misch-N	4				400	4 + 5 + 6	9,0	0	0	A
9	0				1800					A
8	573				1800					A
7	4	6,4	2,9	470	650		5,5	0	0	A
Misch-H	573				1800					
10	2	7,4	3,4	1052	197		18,4	0	0	B
11	0	7,0	3,5	1049	221		0,0	0	0	A
12	1	7,3	3,1	573	465		7,7	0	0	A
Misch-N	3				289	10+11+12	12,5	0	0	B

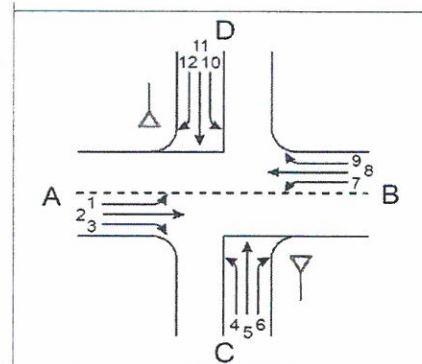
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerh. Ballungsgebiet

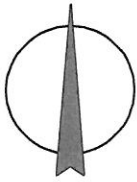
Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : B 17 Landsberg
B 17 Schongau

Nebenstrasse : Lustberghof
Guttenstall



Anl. 2b : Leistungsberechnung Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof
 ohne Signalanlage, nach HBS, **Abendspitze**
 Verkehrsbelastungen Istzustand Werktag 2014



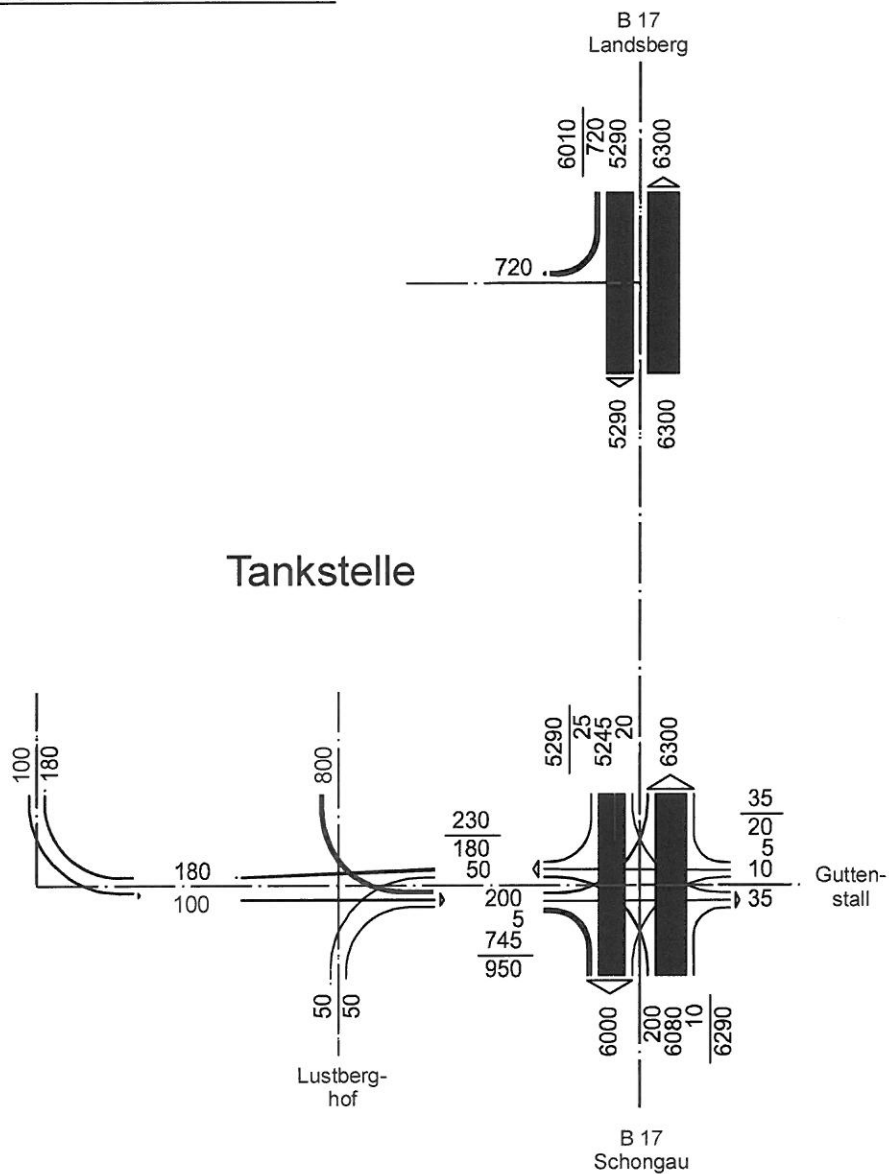
Knotenpunktsbelastungen

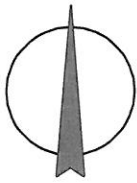
B 17/Guttenstall/Lustberghof/Tankstelle

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Verkehrsumfang Istzustand plus Tankstelle

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.





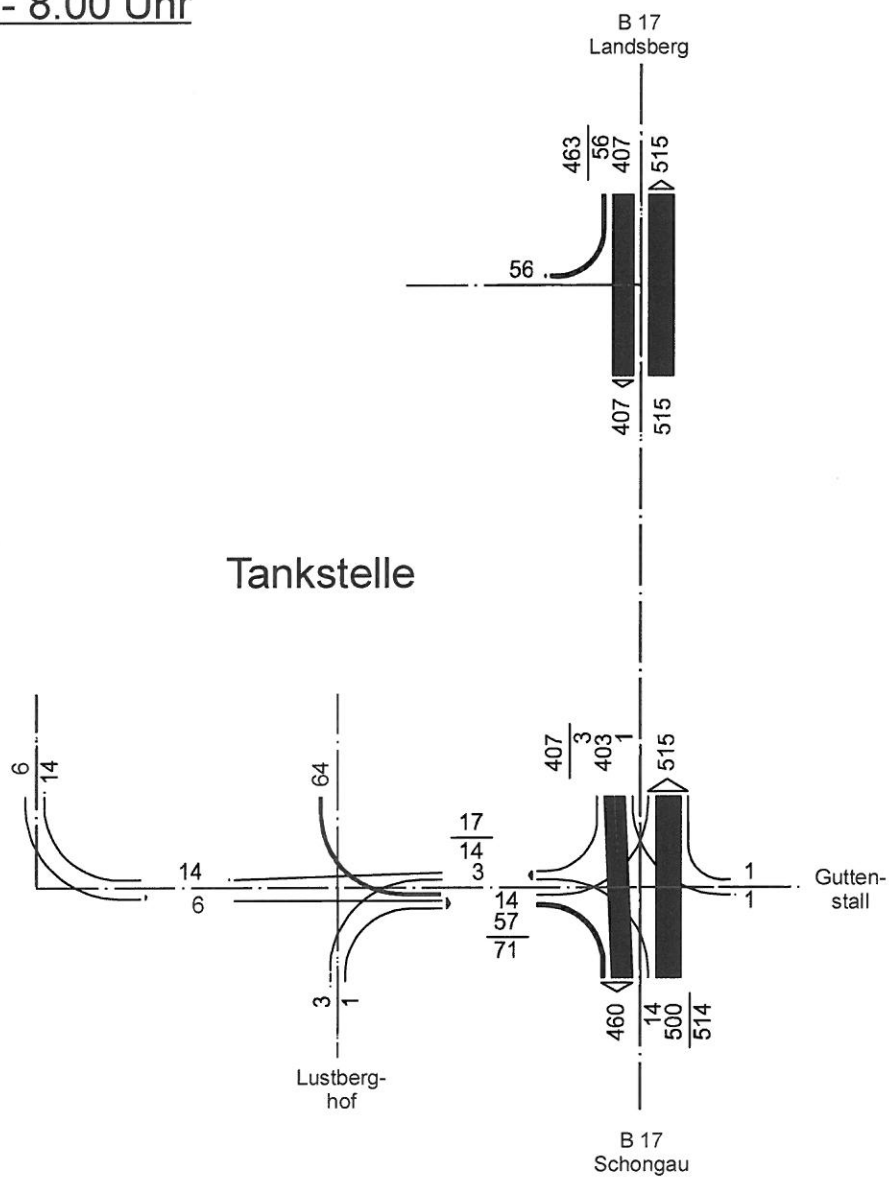
Knotenpunktsbelastungen

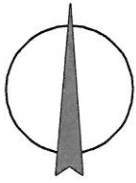
B 17/Guttenstall/Lustberghof/Tankstelle

Morgenspitze in Kfz/Std.

Verkehrsumfang Istzustand plus Tankstelle

Morgenspitze in Kfz/Std.
7.00 - 8.00 Uhr





Knotenpunktsbelastungen

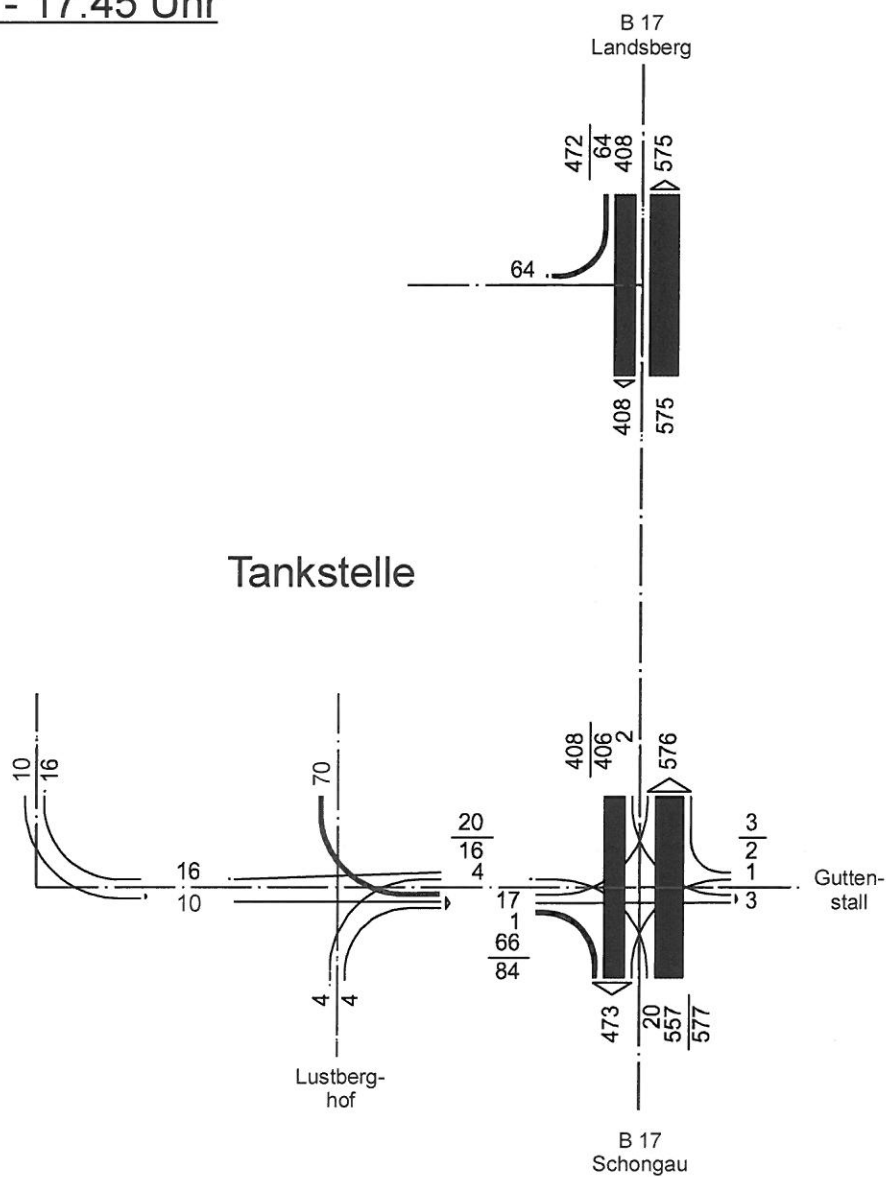
B 17/Guttenstall/Lustberghof/Tankstelle

Abendspitze in Kfz/Std.

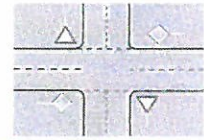
Verkehrsumfang Istzustand plus Tankstelle

Abendspitze in Kfz/Std.

16.45 - 17.45 Uhr



Datei : DENKLINGEN, PROG, M. kob
 Projekt : Tankstelle B 17
 Knoten : B 17/Lustberg/Guttenstall
 Stunde : Morgenspitze



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	1	5,9	2,6	500	731		4,9	0	0	A
2	403				1800					A
3	3				1419					A
Misch-H										
4	14	7,4	3,4	919	241		15,8	0	0	B
5	0	7,0	3,5	918	264		0,0	0	0	A
6	57	7,3	3,1	403	610		6,5	0	0	A
Misch-N	71				646	4 + 5 + 6	6,2	0	1	A
9	0				1800					A
8	500				1800					A
7	14	6,4	2,9	403	713		5,0	0	0	A
Misch-H	500				1800					
10	0	7,4	3,4	975	201		0,0	0	0	A
11	0	7,0	3,5	918	264		0,0	0	0	A
12	1	7,3	3,1	500	523		6,9	0	0	A
Misch-N	1				523	10+11+12	6,8	0	0	A

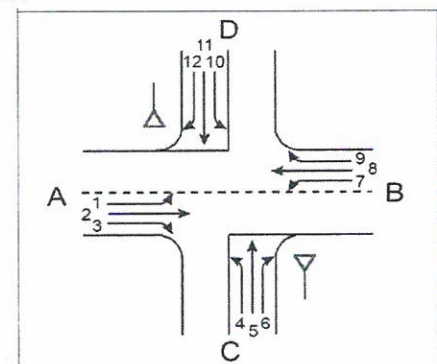
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerh. Ballungsgebiet

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

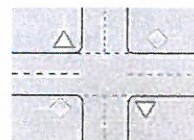
Strassennamen : Hauptstrasse : B 17 Landsberg
B 17 Schongau

Nebenstrasse : Lustberghof
Guttenstall



Anl. 4a : Leistungsberechnung Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof
 ohne Signalanlage, nach HBS, **Morgenspitze**
 Verkehrsbelastungen mit Tankstelle, Erschließung analog Abbildung 2

Datei : Denklingen, Prog, a.kob
 Projekt : Tankstelle B 17
 Knoten : B 17/Lustberg/Guttenstall
 Stunde : Abendspitze



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	2	5,9	2,6	557	680		5,3	0	0	A
2	406				1800					A
3	0				1410					A
Misch-H										
4	17	7,4	3,4	986	215		18,1	0	0	B
5	1	7,0	3,5	985	237		15,2	0	0	B
6	66	7,3	3,1	406	607		6,6	0	1	A
Misch-N	84				612	4 + 5 + 6	6,8	0	1	A
9	0				1800					A
8	557				1800					A
7	20	6,4	2,9	406	710		5,2	0	0	A
Misch-H	557				1800					
10	2	7,4	3,4	1052	172		21,1	0	0	C
11	0	7,0	3,5	985	237		0,0	0	0	A
12	1	7,3	3,1	557	477		7,5	0	0	A
Misch-N	3				254	10+11+12	14,3	0	0	B

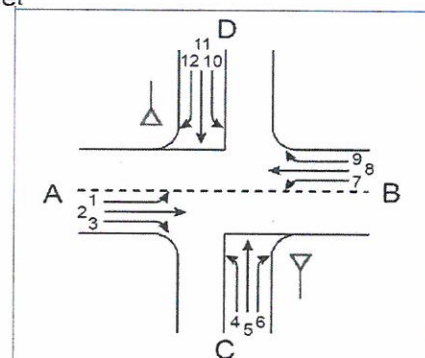
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerh. Ballungsgebiet

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : B 17 Landsberg
B 17 Schongau

Nebenstrasse : Lustberghof
Guttenstall



Anl. 4b : Leistungsberechnung Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof
 ohne Signalanlage, nach HBS, **Abendspitze**
 Verkehrsbelastungen mit Tankstelle, Erschließung analog Abbildung 2

19. Februar 2015

Verkehrstechnische Untersuchung für eine Tankstellenanlage an der B 17 im Bereich Lustberg

Ergänzung der Untersuchung vom 5. Dezember 2014

In der verkehrstechnischen Untersuchung vom 5. Dezember 2014 wurde festgestellt, daß das vorgesehene Erschließungskonzept mit Rechtsabbiegespur auf der B 17 von Norden kommend und Aufstellspur bei Einfahrt von der Tankstelle bzw. Lustberghof kommend in die B 17 Richtung Süd ausreichend leistungsfähig wäre. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird jedoch das Linkseinbiegen von der Tankstelle / Lustberghof kommend in die B 17 Richtung Nord vom Staatlichen Bauamt als äußerst problematisch angesehen.

Aus diesem Grund ist in nachfolgender Abbildung 1 die Skizze eines leicht überarbeiteten Erschließungskonzeptes dargestellt, bei dem das Einbiegen aus der Tankstelle / Lustberghof in die B 17 Richtung Nord und auch das Kreuzen in Richtung Guttenstall baulich unterbunden wird. Das bedeutet, daß die Tankstelle nahezu ausschließlich für den B 17-Verkehr von Nord nach Süd erreichbar ist. Die (wenigen) Tankstellenkunden aus Richtung Süden (hauptsächlich Ortsansässige) müssen nach dem Tanken wieder auf die B 17 Richtung Süden zurückfahren. Das Rechtsabbiegegebot von der Tankstelle / Lustberghof kommend auf die B 17 Richtung Süden ist baulich durch eine große Dreiecksinsel und eine entsprechende Beschilderung kenntlich zu machen. Für den B 17-Verkehr von Süd nach Nord ist durch eine entsprechende Beschilderung deutlich zu machen, daß ein Ausfahren aus der Tankstelle in Richtung Norden nicht möglich ist.

In den Anlagen 1a-c sind die Knotenpunktsbelastungen für den Tagesverkehr und die morgendliche und abendliche Berufsverkehrsspitzenstunde für dieses Erschließungskonzept enthalten. Dabei wurde angesetzt, daß von den rd. 900 Tankstellen-

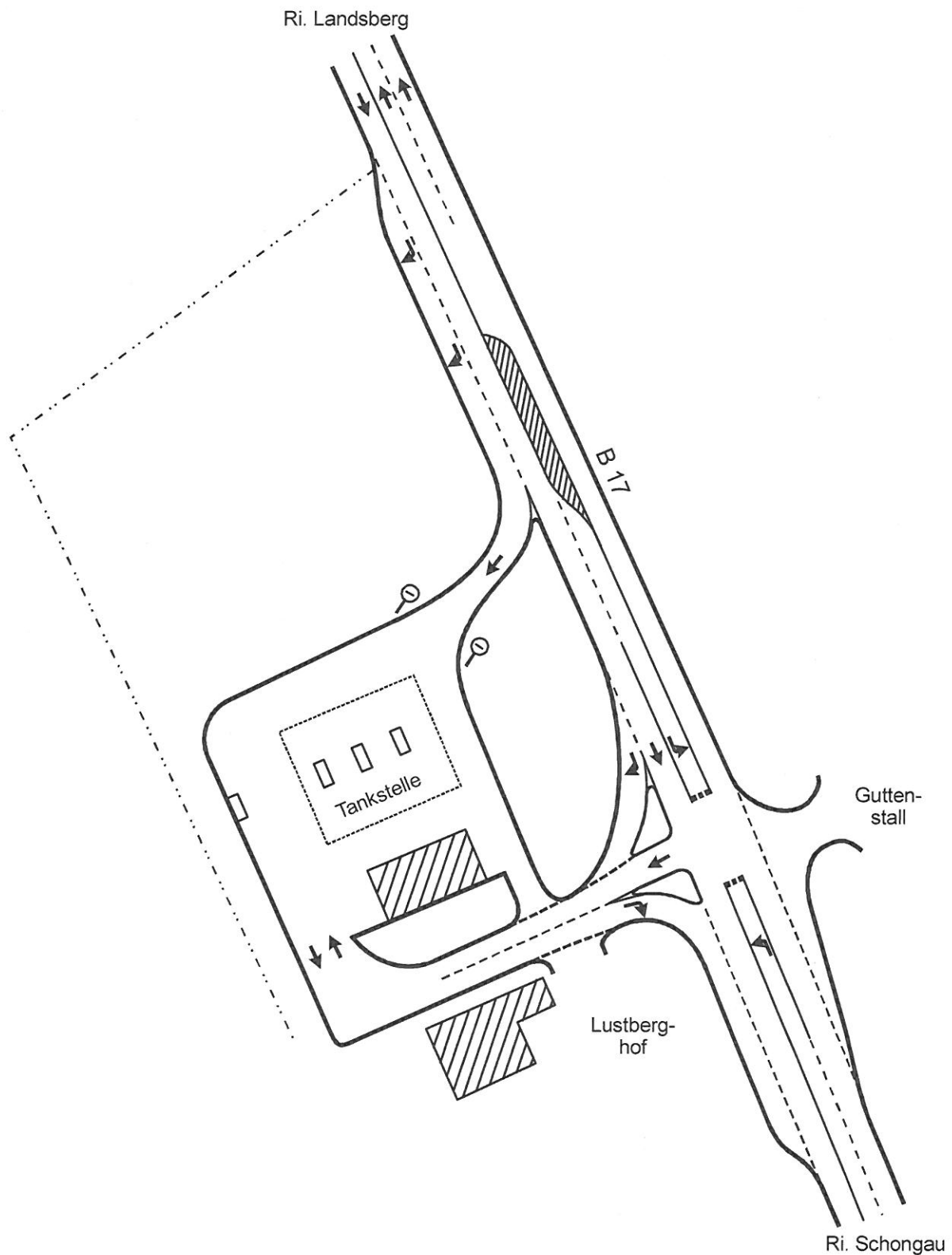


Abb. 1 : Lageplan der verkehrlichen Erschließung der geplanten Tankstellenanlage im Bereich Lustberg
mit Rechtsabbiegegebot von der Tankstelle / Lustberghof zur B 17 Ri. Süd
 Maßstab ca. 1 : 1.000

kunden/Tag rd. 95 % von der B 17 von Norden kommen und nach dem Tanken wieder auf die B 17 Richtung Süden ausfahren. Nur rd. 5 % kommen von der B 17 von Süden bzw. von der GVS Guttenstall von Osten und fahren nach dem Tanken auf die B 17 Richtung Süden zurück. Die neue Zufahrt in Einbahnrichtung von der B 17 Nord kommend erhält rd. 850 Kfz/Tag (Morgenspitze 68 Kfz/Stunde, Abendspitze 75 Kfz/Stunde); von der B 17 Süd kommend biegen in diesem Fall nur noch rd. 70 Kfz/Tag nach links ab, davon 50 Kfz/Tag zur Tankstelle und 20 Kfz/Tag (wie heute) zur Gaststätte Lustberghof (Morgenspitze 4 Linksabbieger/Stunde, Abendspitze 9 Linksabbieger/Stunde). Die Ausfahrt an der Tankstelle / Lustberghof erfolgt ausschließlich nach rechts zur B 17 Süd (Gesamt 950 Kfz/Tag, Morgenspitze 71 Kfz/Stunde, Abendspitze 84 Kfz/Stunde).

Die Leistungsberechnungen (Anlagen 2a,b) ergeben mit Rechtsabbiegegebot von der Tankstelle / Lustberghof zur B 17 Richtung Süd in der Morgenspitze die beste Verkehrsqualität A und in der Abendspitze die zweitbeste Verkehrsqualität B, d. h. es ergibt sich keine Verschlechterung gegenüber dem Istzustand.

Fazit:

Mit dem dargestellten überarbeiteten Erschließungskonzept, das das Linkseinbiegen von der Tankstelle bzw. der Gaststätte Lustberghof in die B 17 Richtung Norden sowie das Queren zur GVS Guttenstall nach Osten baulich verhindert, kann sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt B 17 / Guttenstall / Lustberghof gegenüber dem heutigen Zustand mit Linkseinbiegemöglichkeit gesteigert werden. Zusätzlich ist eine übersichtliche Beschilderung vorzusehen.

München, 19. Februar 2015

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

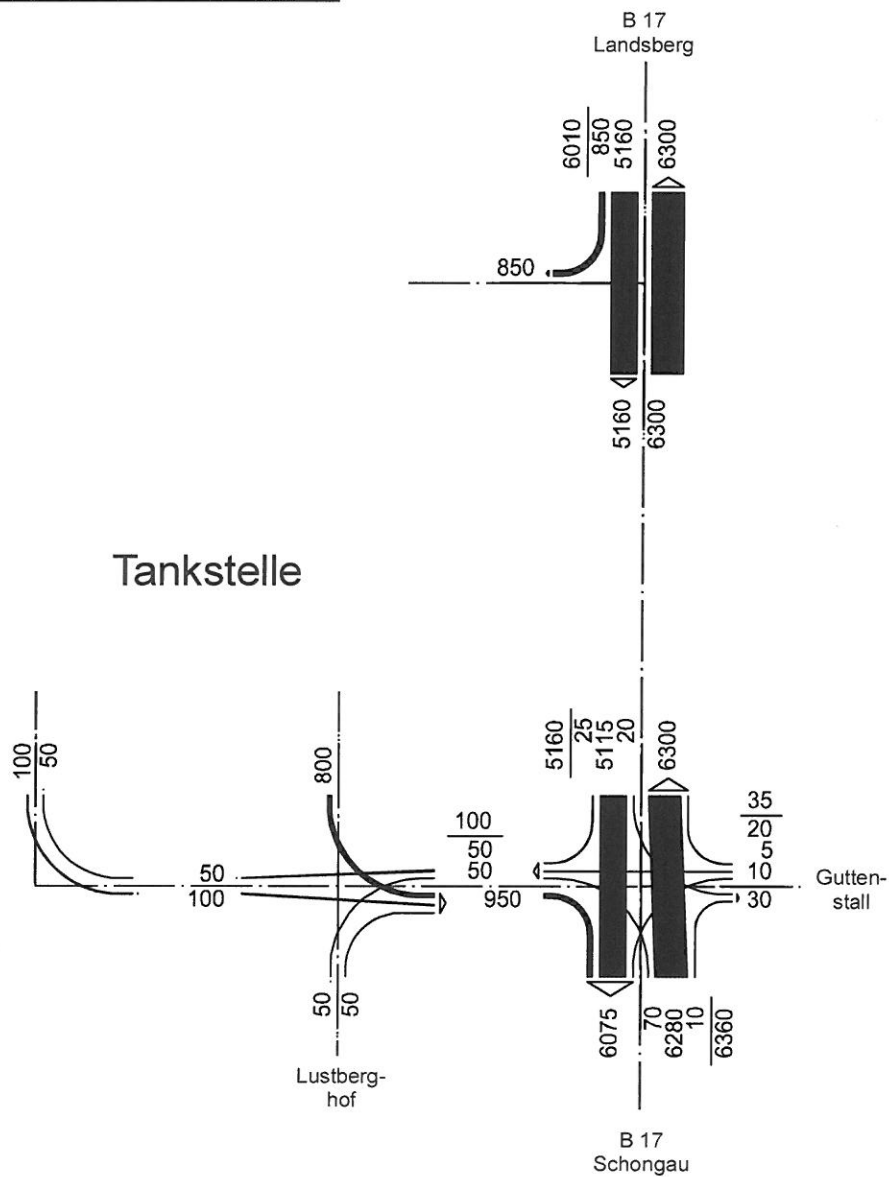
Anlagen 1 – 2b

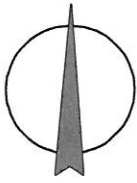


Knotenpunktsbelastungen B 17/Guttenstall/Lustberghof/Tankstelle Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Verkehrsumfang Istzustand plus Tankstelle

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

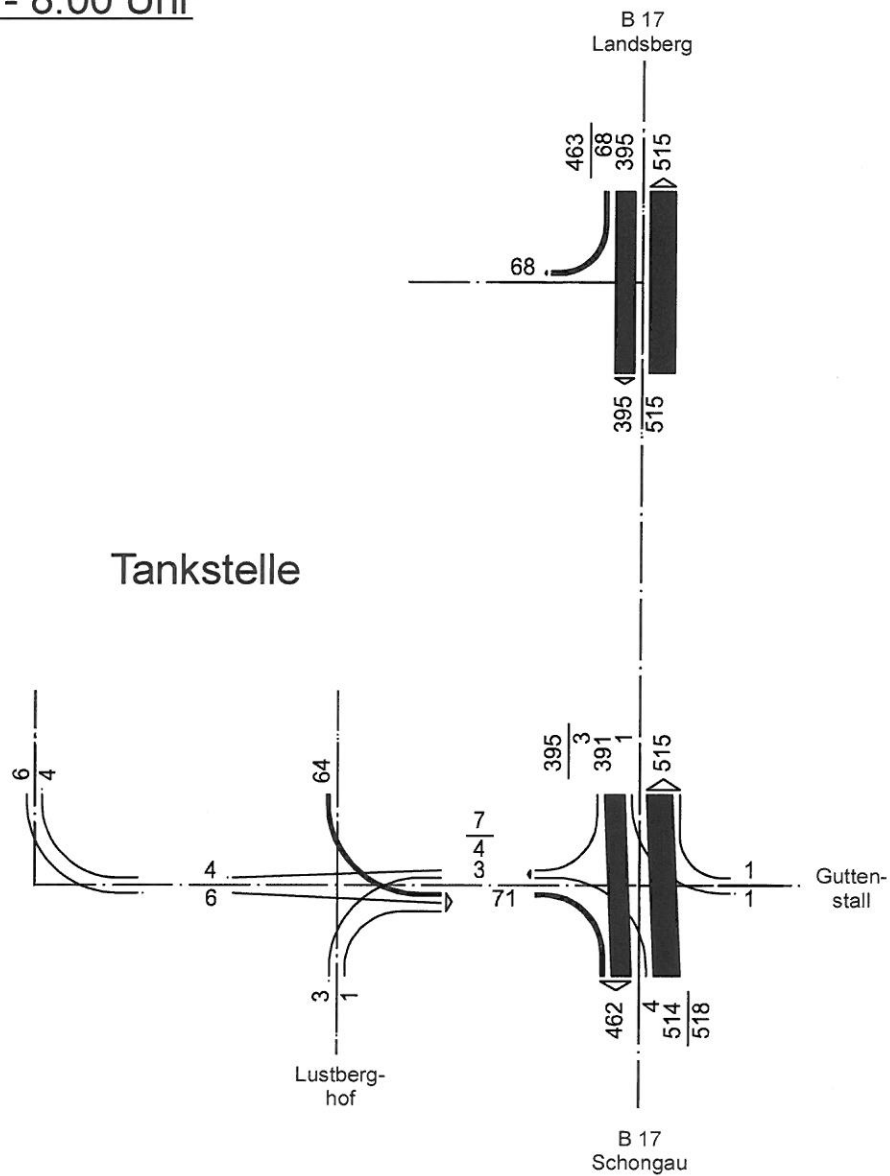


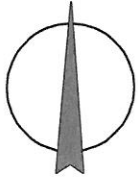


Knotenpunktsbelastungen B 17/Guttenstall/Lustberghof/Tankstelle Morgenspitze in Kfz/Std.

Verkehrsumfang Istzustand plus Tankstelle

Morgenspitze in Kfz/Std.
7.00 - 8.00 Uhr

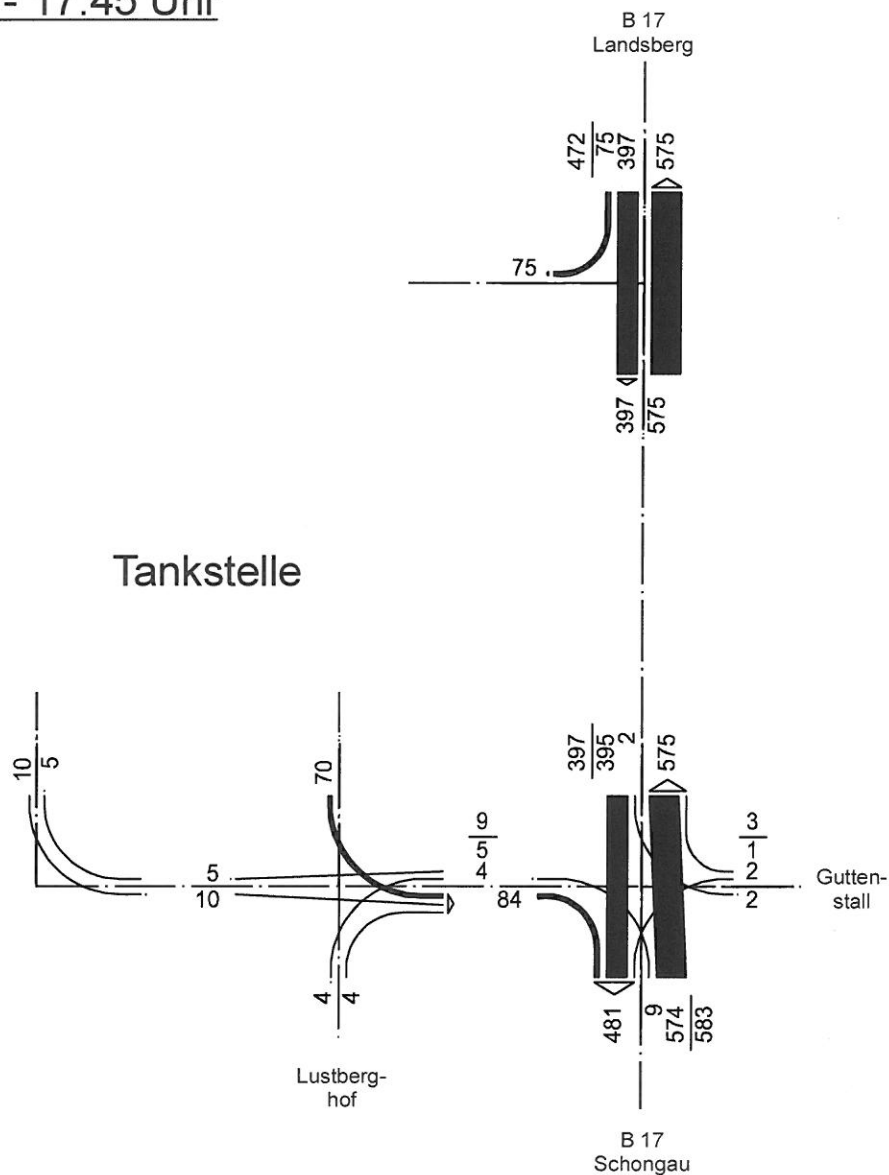




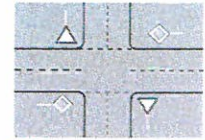
Knotenpunktsbelastungen B 17/Guttenstall/Lustberghof/Tankstelle Abendspitze in Kfz/Std.

Verkehrsumfang Istzustand plus Tankstelle

Abendspitze in Kfz/Std.
16.45 - 17.45 Uhr



Datei : DENKLINGEN, PROG, M.kob
 Projekt : Tankstelle B 17
 Knoten : B 17/Lustberg/Guttenstall
 Stunde : Morgenspitze



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	1	5,9	2,6	514	718		5.0	0	0	A
2	391				1800					A
3	3				1434					A
Misch-H										
4	0	7,4	3,4	911	248		0.0	0	0	A
5	0	7.0	3,5	910	271		0.0	0	0	A
6	71	7,3	3,1	391	622		6,5	0	1	A
Misch-N	0				259	4 + 5	0.0	0	0	A
9	0				1800					A
8	514				1800					A
7	4	6,4	2,9	391	725		4,9	0	0	A
Misch-H	514				1800					
10	0	7,4	3,4	910	249		0.0	0	0	A
11	0	7.0	3,5	910	271		0.0	0	0	A
12	1	7,3	3,1	514	511		7.0	0	0	A
Misch-N	1				511	10+11+12	7.0	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerh. Ballungsgebiet

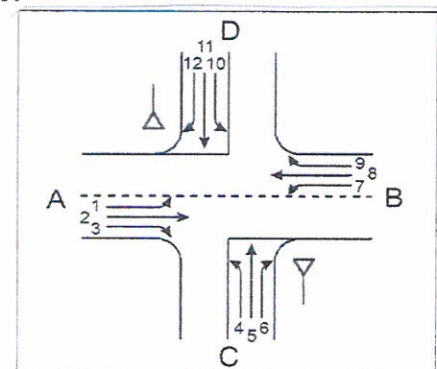
Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : B 17 Landsberg = A

B 17 Schongau = B

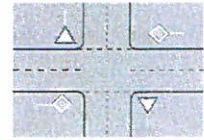
Nebenstrasse : Tankstelle/Lustberghof = C

Guttenstall = D



Anl. 2a: Leistungsberechnung Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof
 ohne Signalanlage, nach HBS, **Morgenspitze**
 Verkehrsbelastungen mit Tankstelle, Erschließung analog Abbildung 1
 (mit Rechtsabbiegegebot von Tankstelle / Lustberghof zur B 17 Süd)

Datei : DENKLINGEN, PROG, A.kob
 Projekt : Tankstelle B 17
 Knoten : B 17/Lustberg/Guttenstall
 Stunde : Abendspitze



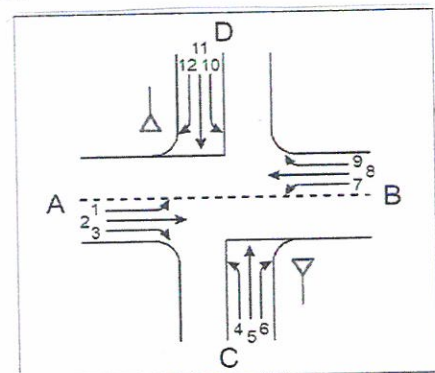
Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	2	5,9	2,6	574	665		5,4	0	0	A
2	395				1800					A
3	0				1427					A
Misch-H										
4	0	7,4	3,4	981	220		0,0	0	0	A
5	0	7,0	3,5	980	243		0,0	0	0	A
6	84	7,3	3,1	395	618		6,7	0	1	A
Misch-N	0				231	4 + 5	0,0	0	0	A
9	0				1800					A
8	574				1800					A
7	9	6,4	2,9	395	721		5,0	0	0	A
Misch-H	574				1800					
10	2	7,4	3,4	980	221		16,4	0	0	B
11	0	7,0	3,5	980	243		0,0	0	0	A
12	1	7,3	3,1	574	464		7,7	0	0	A
Misch-N	3				322	10+11+12	11,2	0	0	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerh. Ballungsgebiet

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : B 17 Landsberg = A
 B 17 Schongau = B
 Nebenstrasse : Tankstelle/Lustberghof = C
 Guttenstall = D



Anl. 2b: Leistungsberechnung Kreuzung B 17 / Guttenstall / Lustberghof
 ohne Signalanlage, nach HBS, **Abendspitze**
 Verkehrsbelastungen mit Tankstelle, Erschließung analog Abbildung 1
 (mit Rechtsabbiegegebot von Tankstelle / Lustberghof zur B 17 Süd)