Gemeinde Straßlach-Dingharting

Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan Talfeld-Nord, 2. Bauabschnitt

Stand 29. April 2025

Bearbeitung:

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7 - 80331 München
Tel 089 / 54 21 55-0 Fax 089 / 54 21 55-11
post@pslv.de - www.stadt-land-verkehr.de

STADT LAND VERKEHR

1 AUFGABENSTELLUNG

In der Gemeinde Straßlach-Dingharting wird im Ortsteil Dingharting der 2. Bauabschnitt des Bebauungsplans „Talfeld-Nord“ geplant (Abbildung 1). Nach Fassung vom 19. Dezember 2019 ist hier am nördlichen Ortsrand allgemeine Wohnnutzung mit 15 Flurstücken vorgesehen. Im Zuge dieser Planungen soll eine anbindende Straße vom Gemeindeweg am nördlichen Rand der Planfläche entlang bis zum westlichen Rand des Bebauungsplans entstehen inklusive Anschluss an die Pfarrer-Kohlhauf-Straße, die den 1. Bauabschnitt anbindet.

Für diese Verkehrsuntersuchung dient eine aktuelle Verkehrszählung des Büro Schuh & Co. GmbH an einem Werktag außerhalb der Ferien als Grundlage. Es erfolgt eine Einschätzung hinsichtlich der Veränderungen der künftigen Kfz-Verkehrsbelastung.

2 BESTANDSSITUATION

Lage und Erschließung des Bauvorhabens



Abbildung 1: Lage des Bauvorhabens im Verkehrsnetz (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, bearbeitet)

Das künftige Wohngebiet wird über den Gemeindeweg und teilweise über die Pfarrer-Kohlhauf-Straße erschlossen, die an eine neu zu bauende Straße angebunden werden. Beides sind für den Kfz-Verkehr Sackgassen, die nur für Anlieger freigegeben sind; der Gemeindeweg verläuft für Fußgänger und Radfahrer über den Ortsrand hinaus in Richtung Laufzorn und Deisenhofen (Abbildungen 2, 3). In der Gegenrichtung wird das Gebiet über die Deisenhofner Straße an den Ortskern

angebunden, in Ostrichtung führt sie für Krafttfahrzeuge nach Ödenpullach, Oberbiberg und Deisenhofen (Abbildung 4). Von der Mitte Großdinghartings aus sind über Gemeindestraßen, die Kreisstraße M 5 und die Staatsstraße St 2072 (München-Giesing – Urfeld am Walchensee) alle umliegenden Orte erreichbar, zum Beispiel Straßlach, Hailafing, Kleindingharting, Deining, Egling, Wolfratshausen, Schäftlarn, Grünwald und München.

Die umliegenden Verkehrswege sind als Tempo-30-Zonen ausgeschildert, hier gilt die Regelung rechts vor links. Deshalb gibt es keine separaten Schutzstreifen, Radfahrer nutzen die Straßenquerschnitte mit. Für Fußgänger gibt es an der Deisenhofner Straße ins Ortsinnere einen schmalen, einseitigen Gehweg. Auf allen anderen untersuchten Wegen wird auf einen Gehweg verzichtet, jedoch dienen bauliche Elemente der Verkehrsberuhigung (Abbildung 5).



Abbildung 2: Nördliches Ende des Gemeindewegs (Foto: PSLV, 14.04.2025)



Abbildung 3: Blick vom Wendehammer in der Pfarrer-Kohlhauf-Straße nach Osten (Foto: PSLV, 14.04.2025)



Abbildung 4: Blick auf den Knotenpunkt von der Deisenhofner Straße nach Nordosten (Foto: PSLV, 14.04.2025)



Abbildung 5: Blick auf den Knotenpunkt von der Deisenhofner Straße nach Südwesten (Foto: PSLV, 14.04.2025)

An der Münchner Straße in fußläufiger Entfernung (8 Minuten) liegt die Haltestelle Großdingharting der MVV-Regionalbuslinie 271. Sie bindet den Gemeindeteil in der Hauptverkehrszeit halbstündlich, werktags ansonsten stündlich und sonn-/feiertags im Zweistundentakt an Straßlach, Grünwald und

Pullach an, wo mit der Tramlinie 25 am Derbolfinger Platz und der S-Bahn-Linie 7 am Höllriegelskreuth leistungsfähige ÖPNV-Verbindungen in die Landeshauptstadt existieren. Grünwald ist per Bus in 11 Minuten zu erreichen, Höllriegelskreuth in 20 Minuten.

In südlicher Richtung verkehren die Busse maximal stündlich über Egling nach Ascholding, mit einzelnen nach Dietramszell verlängerten Fahrten. Als telefonisch oder online buchbares Bedarfsangebot im MVV besteht weiterhin die FLEXlinie 2100 nach Oberbiberg, nach Straßlach und zum Bahnhof Deisenhofen an der S-Bahn-Linie 3. Ausschließlich im Schülerverkehr fahren die MVV-Regionalbuslinien 222V und 271V das Gymnasium Grünwald sowie teilweise das Gymnasium Oberhaching und die Realschule in Taufkirchen an.

Neben der beschriebenen Anbindung des Gebiets für motorisierte Verkehrsteilnehmer ist die Deisenhofner Straße ebenfalls eine relevante Achse für den Freizeitradverkehr; ein ausgeschilderter Radweg des Münchner Erholungsflächenvereins führt entlang dieser vom Ortskern zum Gleißental und weiter nach Oberbiberg und Oberhaching (Abbildung 6). In der Zählung wurden an einem Werktag mit recht kalten Wetterbedingungen 93 den Knoten passierende Radfahrer aufgenommen.

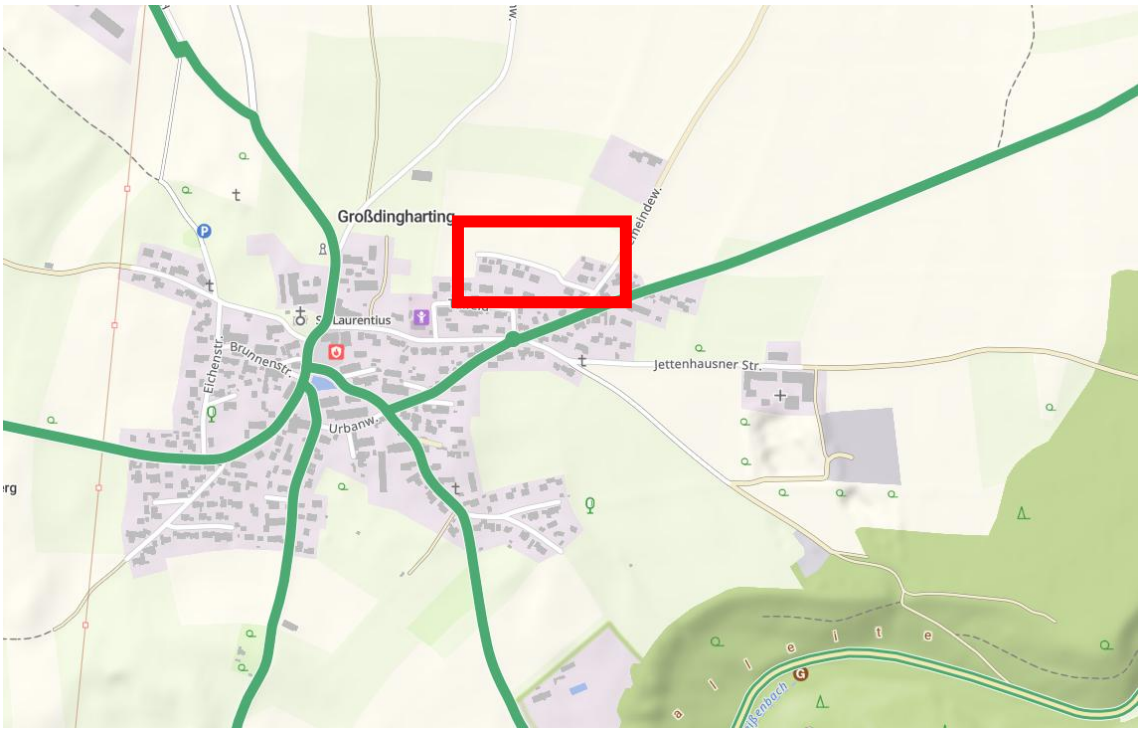


Abbildung 6: Lage des Bauvorhabens innerhalb der ausgeschilderten lokalen Radrouten des Münchner Erholungsflächenvereins (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2024, bearbeitet)

Datengrundlage

Als Datengrundlage für die Bewertung der verkehrlichen Situation dienen die Ergebnisse der am Dienstag, den 1. April 2025 durchgeführten videobasierten Kfz-Verkehrszählung der Fa. Schuh & Co. GmbH aus Germering. Die die Knotenpunkte Deisenhofner Straße / Gemeindeweg sowie Gemeindeweg / Pfarrer-Kohlhauf-Straße (Abbildung 7) passierenden Kfz wurden an einem Werktag außerhalb der Schulferien gezählt; somit liefern diese Zählungen aktuelle Erkenntnisse über die

durchschnittlichen Verkehrsbelastungen an einem normalen Werktag. Da beide Knotenpunkte von einer Videokamera erfasst wurden, wurden die gezählten Knotenströme auf Grundlage der kombinierten Zählung „auseinandergerechnet“.

Die gezählten Knotenströme im Gesamttagesverkehr (Kfz, Schwerverkehr, Güterverkehr; je 24 Stunden) sind in Abbildung 8 dargestellt.

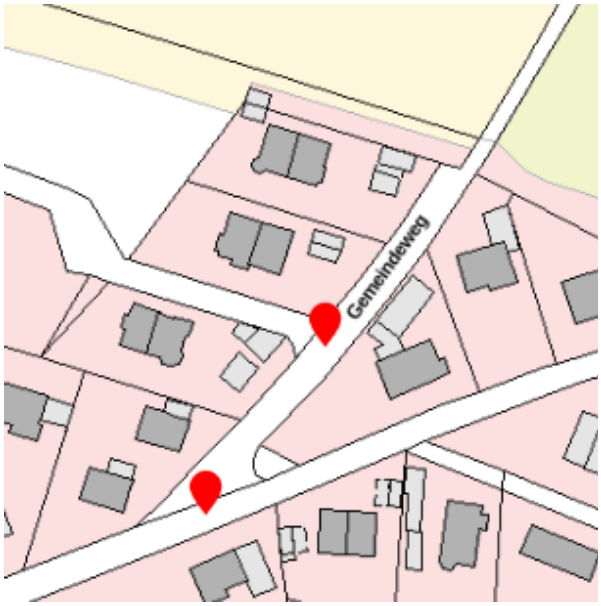


Abbildung 7: Lage der Knotenpunkte im Straßennetz, für die Zählung zu einem Knotenpunkt zusammengefasst (Darstellung Bayerische Vermessungsverwaltung, bearbeitet)

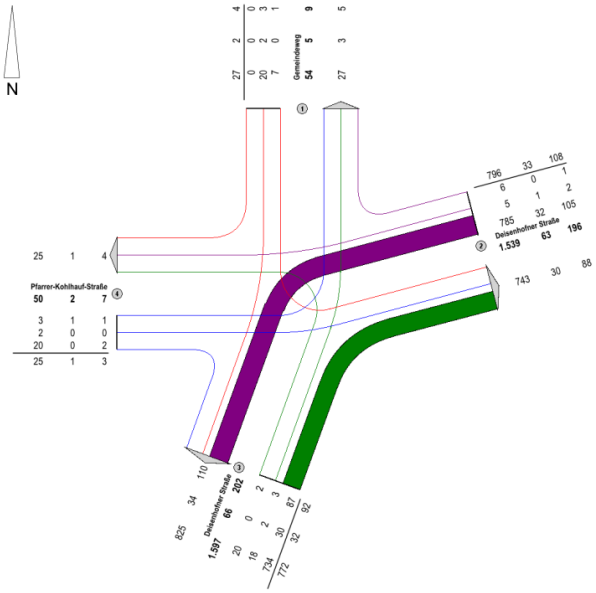


Abbildung 8: Knotenpunkt Deisenhofner Straße / Gemeindeweg / Pfarrer-Kohlhauf-Straße – (Kfz | Schwerverkehr | Güterverkehr) à 24 h (Darstellung Fa. Schuh & Co. GmbH)

Der weitaus größte Verkehrsstrom an den betrachteten Knotenpunkten (Tabelle 1) fließt durchgängig auf der Deisenhofner Straße (ca. 1.500 – 1.600 Kfz/24h mit Schwerverkehrs-Anteil zwischen ca. 2 und 4 Prozent). Zur morgendlichen Spitzenstunde (am Werktag 07:30 – 08:30 Uhr) wie auch zur Abendspitze (16:30 – 17:30 Uhr) passieren entlang der Deisenhofner Straße ca. 170 – 180 Kfz/h die Zählstelle; morgens besteht ein Übergewicht in östlicher Richtung (111 Kfz/h gegenüber 66 Kfz/h nach Westen), während sich abends das Verhältnis umkehrt, jedoch in einem ausgeglicheneren Maße (77 Kfz/h nach Osten, 99 Kfz/h nach Westen).

Abseits der Deisenhofner Straße ist im Untersuchungsgebiet die Verkehrsstärke deutlich geringer. Über den Zählungstag wurden auf dem Gemeindeweg Fahrten von ca. 100 Kfz/24 h registriert, sowohl zur Morgen- als auch Abendspitze jeweils unter 10 Kfz/h. Diese Fahrten verteilen sich wiederum recht gleichmäßig auf das Nordende des Gemeindewegs und die Pfarrer-Kohlhauf-Straße, also den bestehenden 1. Bauabschnitt.

Tabelle 1: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr werktags auf den Straßenabschnitten im Bestand (01.04.2025)

Straßenabschnitt	Gesamt-tagesverkehr	Anteil Schwerverkehr		Morgen-spitze	Abend-spitze
	Kfz/24h	SV/24h	[%]	Kfz/h	Kfz/h
Deisenhofner Straße östl. Gemeindeweg	1.539	33	2,1	173	174
Deisenhofner Straße westl. Gemeindeweg	1.597	66	4,1	178	179
Gemeindeweg nördl. Pfarrer-Kohlhauf-Straße	54	5	9,3	2	5
Gemeindeweg südl. Pfarrer-Kohlhauf-Straße	98	5	5,1	7	7
Pfarrer-Kohlhauf-Straße	50	2	4,0	5	2

3 VERKEHRSPROGNOSEN DER PLANUNGEN

Ansätze

Für die grobe Ermittlung des Kfz-Verkehrsaufkommens wird als Grundlage die Berechnung des erzeugten Verkehrs im Rahmen der Bauvorhaben rund um den Marienweg in Straßlach angesetzt (Untersuchung vom 27.10.2023). Dies ist dadurch gerechtfertigt, dass der Ortsteil Dingharting in nächster Nähe zum Hauptort der Gemeinde derselben prognostizierten Entwicklung der überörtlichen Verkehrsströme unterliegt sowie dass das Vergleichsprojekt einen gewissen Anteil allgemeiner Wohnbebauung aufweist. So kann die ermittelte dortige Verkehrserzeugung proportional auf die im Talfeld-Nord geplante Anzahl von Wohneinheiten umgerechnet werden.

Für die als Grundlage dienende Prognose um den Marienweg herum wurden wiederum empirische Werte aus „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, sowie aus Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung“ 2000 und dem Programm Ver_Bau 2023 sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen. Es wird davon ausgegangen, dass eine Anzahl von Bewohnern, Beschäftigten, Besuchern sowie Lieferanten bzw. Entsorgern eine bestimmte Verkehrsmenge erzeugt. Die Ansätze werden so gewählt, dass die prognostizierte Verkehrserzeugung im oberen Durchschnittsbereich liegt.

Verglichen mit der Planung am Marienweg wird ein gering höherer MIV-Anteil angenommen, da die Anbindung Großdinghartings an den ÖPNV hinter derjenigen des Ortsteils Straßlach zurückbleibt.

Verkehrsprognosen

Die Prognose beruht auf der geplanten Nutzung laut Bebauungsplan „Talfeld-Nord“ (Abbildung 9), im gesamten Areal ist hier ausschließlich Wohnnutzung vorgesehen (WA: Allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO). Um die im äußersten Westen liegenden Flurstücke für Liefer- und Versorgungsverkehr zugänglich zu machen, werden – verglichen mit dem ursprünglichen Bebauungsplan – der bestehende Wendehammer und die Verbindung zur neuen nördlichen Erschließungsstraße in der aktuellen Planung nach Westen verlegt (Abbildung 10). Jedoch ändert sich hierdurch die Zahl der Baugrundstücke nicht, dementsprechend bleibt auch der erzeugte Gesamtverkehr gleich.



Abbildung 9: Ausschnitt aus Bebauungsplan „Talfeld-Nord“, Fassung vom 19.12.2019, bestehender 1. Bauabschnitt ausgegraut (Darstellung Gemeinde Straßlach-Dingharting, bearbeitet). Zu beachten ist, dass für die Wendemöglichkeit in der Pfarrer-Kohlhauf-Straße sowie für die Verbindung zwischen den beiden Erschließungsstraßen mittlerweile eine Verlegung nach Westen geplant ist (Abbildung 10).



Abbildung 10: Ausschnitt aus dem aktualisierten Lageplan für die Straßenführungsvariante 2/E vom 04.02.2025 (Darstellung S·A·K Ingenieurgesellschaft mbH)

Im Bebauungsplan des 2. Bauabschnittes sind 15 Wohneinheiten vorgesehen. Für die Abschätzung des Neuverkehrs wird im Durchschnitt mit 6 täglichen Fahrten pro Wohneinheit gerechnet, was in der Summe von Quell- und Zielverkehr an einem regulären Werktag auf ca. 90 Fahrten/24 h schließen lässt. Der prognostizierte Neuverkehr in den täglichen Spitzenstunden ist in Tabelle 2 dargestellt.

Der ruhende Verkehr wird über Garagen und Carports größtenteils auf den Privatgrundstücken abgewickelt. Für Fußgänger und Radfahrer ist weiterhin am westlichen Ende ein nicht für Kfz freigegebener Weg zur bestehenden Straße „Talfeld“ geplant, der den Weg zum Ortskern und Kindergarten deutlich abkürzen wird.

Aufgrund der reinen Wohnbebauung ohne Anbindung anderer Nutzungsarten an das Straßennetz wird mit einem vernachlässigbaren Schwerverkehrsanteil am neu erzeugten Verkehr gerechnet. Dementsprechend wird auch eine für Wohngebiete typische Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs erwartet. Sowohl in der Betrachtung eines gesamten Werktages als auch in den Spitzenstunden verdoppelt sich die ungefähre Verkehrsbelastung auf dem Gemeindeweg, bleibt aber dennoch auf einem äußerst niedrigen Niveau.

Tabelle 2: Verkehrserzeugung der Planungen im Gesamttagesverkehr und zu den Spitzenstunden auf Basis der Berechnungen zum Bebauungsplan „Beim Pfleger“, Straßlach, vom 27.10.2023 (Quelle: PSLV)

	Tagesverkehr (gerundet) 0 – 24 Uhr	Morgenspitze		Abendspitze	
	Summe ZV+QV Kfz-Fahrten/24 h	Zielverkehr Kfz-Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h	Zielverkehr Kfz-Fahrten/h	Quellverkehr Kfz-Fahrten/h
Talfeld-Nord 2. Bauabschnitt	90	1	5	5	3

Verteilung des Verkehrsaufkommens

Es wird davon ausgegangen, dass sich der Mehrverkehr der Planungen ähnlich wie die gezählten Ein- und Abbieger zu/von der Deisenhofner Straße zu ca. 80 % in Richtung Südwesten (u. a. Ortskern Großdingharting, Straßlach, Grünwald) orientiert sowie zu ca. 20 % in Richtung Nordosten (u. a. Ödenpullach, Oberbiberg, Oberhaching).

Da in etwa die Hälfte der Grundstücke voraussichtlich über die (verlängerte) Pfarrer-Kohlhauf-Straße erschlossen werden und der Rest über die am Bebauungsrand zu platzierende nördliche Erschließungsstraße, wird von einer gleichmäßigen Verteilung des Neuverkehrs auf den nördlichen Gemeindeweg und die Pfarrer-Kohlhauf-Straße ausgegangen.

4 VERKEHRSPROGNOSEN 2040

Prognose-Nullfall 2040

Analog zur Prognose zum Marienweg wird vereinfachend im Nullfall ein Faktor von +4 % im umliegenden Straßennetz angesetzt, um „auf der sicheren Seite“ potentielle allgemeine Verkehrssteigungen und weitere Planungen zu berücksichtigen. Dies betrifft in diesem Fall lediglich den durchfahrenden Verkehr entlang der Deisenhofner Straße, auf dem Gemeindeweg und der Pfarrer-Kohlhauf-Straße sind abgesehen von der angesetzten Planung keinerlei weitere Verkehrszunahmen zu erwarten. Hier wird im Nullfall kein Wachstum angesetzt.

Die angesetzte Zunahme der Verkehrslast im Nullfall dient einer „Worst-Case“-Analyse, faktisch zeigt die nächstgelegene Dauerzählstelle der Bayerischen Vermessungsverwaltung auf der St 2072 seit 2005 einen tendenziellen Rückgang des Verkehrs auf der Staatsstraße (-2,3 %/Jahr, Abbildung 11).

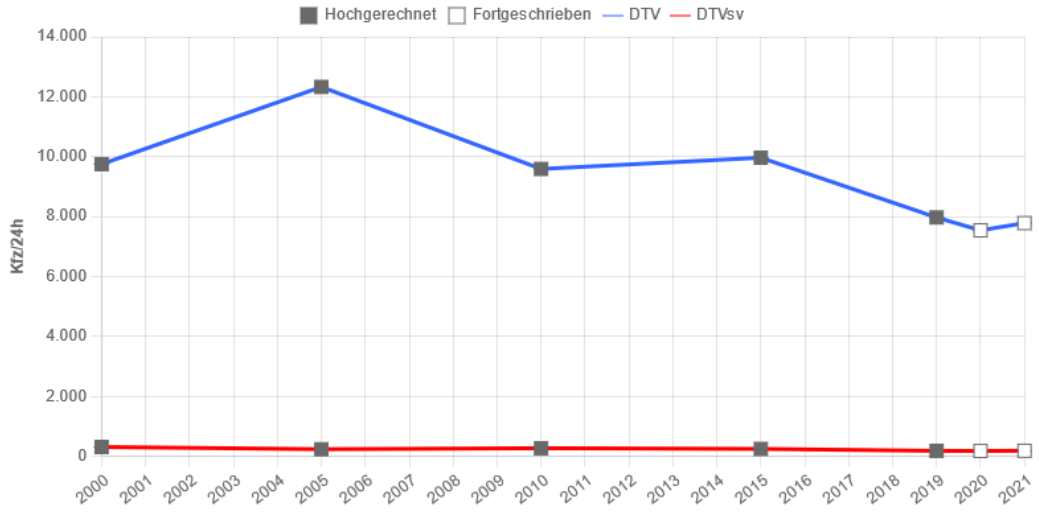


Abbildung 11: DTV-Dauerzählstelle 79359405 (Quelle: Baysis, Landesbaudirektion Bayern, Zentralstelle Straßeninformationssysteme, 2023)

Prognose-Planfall 2040

Die künftigen Prognoseverkehrsbelastungen 2040 errechnen sich aus der Summe von Prognose-Nullfall 2040 und dem Verkehrsaufkommen der Planungen. Sie sind in Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: Verkehrsbelastungen im Gesamttagesverkehr auf den geprüften Straßenabschnitten im Bestand und Prognose-Planfall in Kfz-Fahrten/24 Stunden

Straßenabschnitt	Bestand 2025	Prognose-Nullfall 2040	Prognose-Planfall 2040	Zunahmen Planfall zu Bestand*
	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	[%]
Deisenhofner Straße östl. Gemeindeweg	1.539	1.601	1.619	+5 %
Deisenhofner Straße westl. Gemeindeweg	1.597	1.661	1.733	+9 %
Gemeindeweg nördl. Pfarrer-Kohlhauf-Straße	54	54	99	+83 %
Gemeindeweg südl. Pfarrer-Kohlhauf-Straße	98	98	188	+92 %
Pfarrer-Kohlhauf-Straße	50	50	95	+90 %

*) Zunahmen entsprechen den Auswirkungen der Planungen

5 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNGEN IM STRASSENNETZ

Die Prognose weist auf der Deisenhofner Straße auf einen nur geringen prozentualen Verkehrszuwachs hin, der sich beinahe vollständig aus der angenommenen Obergrenze für den Prognose-Nullfall herleitet und nicht in wahrnehmbarem Maße durch die Planungen verursacht wird.

Von einem bereits äußerst niedrigen Niveau steigt auf dem Gemeindeweg und in der Pfarrer-Kohlhauf-Straße die tägliche Kfz-Verkehrsstärke um einen geringfügig unter 1 liegenden Faktor. Im Bereich des Gemeindewegs südwestlich des Neubaugebiets werden weniger als 200 Kfz-Fahrten/24 h prognostiziert, was trotz des hohen „gefühlten Anstiegs“ mit dem aktuellen Ausbauzustand gut verträglich ist.

Die neu zu bauenden Straßen sind gemäß RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2006) als Wohnwege bzw. -straßen zu klassifizieren. Bei diesem Straßentyp ist es zwecks verträglicher Begegnungsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsteilnehmer elementar, durchgehend eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,0 Metern umzusetzen; für die Anfahrt größerer Versorgungsfahrzeuge oder für den Lieferverkehr soll im betrachteten Bauabschnitt eine Wendemöglichkeit (Wendekreis, -hammer oder -schleife) mit einem Mindestdurchmesser von 15,50 Metern eingerichtet werden.

Durch die Planung, die bestehende Wendemöglichkeit nach Westen zu verlegen, sind die Richtlinien für Wohnstraßen zufriedenstellend erfüllt.

6 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

In der Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans „Talfeld-Nord“, 2. Bauabschnitt, in der Gemeinde Straßlach-Dingharting betrachtet. Geplant ist eine allgemeine Wohnnutzung mit 15 Wohneinheiten in Einfamilien- oder Doppelhaus-Ausführung.

Im Zuge der Planungen soll die Pfarrer-Kohlhauf-Straße über den Wendehammer hinaus verlängert und mit einer neuen Erschließungsstraße verbunden werden, die die Schleife zum Gemeindeweg schließen würde. Die genannten Straßen werden die neu zu errichtenden Gebäude ungefähr zu gleichen Teilen erschließen.

Die umliegenden Wohnwege und -straßen sind als Zone 30 ausgeschildert, es gilt die Regelung rechts vor links. Über die Deisenhofner Straße ist der Ortskern (Kreisstraße M 5, weiter zur St 2072) zu erreichen, in Gegenrichtung liegen mehrere benachbarte Orte sowie der Weg zur Bundesautobahn A 995. Die nächstgelegene Bushaltestelle „Großdingharting“ ist in weniger als 10 Gehminuten zu erreichen.

Als Datenbasis dieser Verkehrsuntersuchung dienen aktuelle Knotenstromzählungen an einem Werktag außerhalb der Schulferien an den Knotenpunkten Deisenhofner Straße / Gemeindeweg und Gemeindeweg / Pfarrer-Kohlhauf-Straße sowie bestehende Verkehrsprognosen für geplanten Wohnungsbau in Straßlach.

Die Deisenhofner Straße ist je nach Abschnitt mit ca. 1.530-1.600 Kfz-Fahrten/24 h belastet, der Gemeindeweg mit ca. 50-100 Kfz-Fahrten/24 h und die Pfarrer-Kohlhauf-Straße mit ca. 50 Kfz-Fahrten/24 h.

Der künftige Mehrverkehr aus der Planung beträgt ca. 90 Kfz-Fahrten/24 Stunden, Schwerverkehr ist im Regelfall nicht vorgesehen.

Die einzelnen Verkehrsabschnitte haben im Prognose-Planfall eine prognostizierte Verkehrssteigerung zwischen 5 % (Deisenhofner Straße östlich des Knotenpunkts) und 92 % (Gemeindeweg zwischen den Knotenpunkten). In den Spitzenstunden erhöht sich der gesamte Ziel- bzw. Quellverkehr um ca. 5 Kfz-Fahrten/h, was einer ungefähren Verdoppelung gleichkommt.

Die dem Bauvorhaben angrenzenden Straßen können als Wohnwege bzw. -straßen gemäß RASt 06 definiert werden. Die noch zumutbare Verkehrsstärke für einen Wohnweg beträgt 150 Kfz/h und für eine Wohnstraße 400 Kfz/h. Die Straßenabschnitte der Deisenhofner Straße, des Gemeindewegs und der Pfarrer-Kohlhauf-Straße können den Mehrverkehr gemäß RASt 06 ohne Probleme aufnehmen.

Eine rechnerische Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nach HBS 2015 ist aufgrund derer geringen Verkehrsbelastung nicht notwendig. Es werden im untersuchten Gebiet keine Aus- oder Umbaumaßnahmen empfohlen.

Das Gesamtbauvorhaben wird als verkehrsverträglich eingestuft.

PSLV, München, den 29.04.2025