Elchtest – jetzt auch für Golfbahnen?

Aus der Autobranche ist der Elchtest hinlänglich bekannt und manch eine Automarke ist durch den Test ins Gerede gekommen und musste Nachbesserungen vornehmen. Muss jetzt auch in der Golfszene demnächst mit dem Elchtest gerechnet werden?

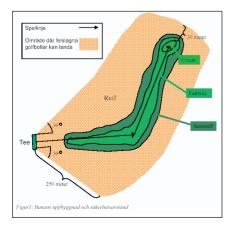
Schwedische Automarken haben ja den Ruf, besonders sichere Autos zu sein. Sind somit auch schwedische Golfplätze besonders sichere Golfplätze? Nach den Vorstellungen der schwedischen Straßenbehörde soll dies künftig so sein.

Seit 2003 gibt es in Schweden eine Empfehlung für die Anlage von Golfplätzen an öffentlichen Straßen. Herausgeber ist das Straßenverkehrsamt Region West. In dieser Empfehlung werden Sicherheitsanforderungen für Golfbahnen an Straßen formuliert, die es in sich haben. Überträgt man die Empfehlungen zwischen Golfbahnen und Straßen zudem auch auf die Situation zwischen Golfbahnen und sonstigen gefährdeten Objekten (wie Wanderwege oder Randbebauung) oder sogar auf verschiedene Golfahnen untereinander, so ergibt sich ein enormer Flächenbedarf für Sicherheitsabstände.

Doch der Reihe nach.

Die Empfehlungen richten sich an neue Anlagen oder Golfplatzerweiterungen. Altanlagen sind also nicht betroffen. Gleichwohl kann man aufgrund der Empfehlungen auch Altanlagen für sich selbst einmal testen.

Figur 1 zeigt die Risikobetrachtung des schwedischen Straßenverkehrsamtes.

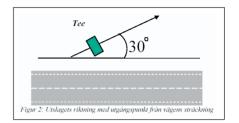


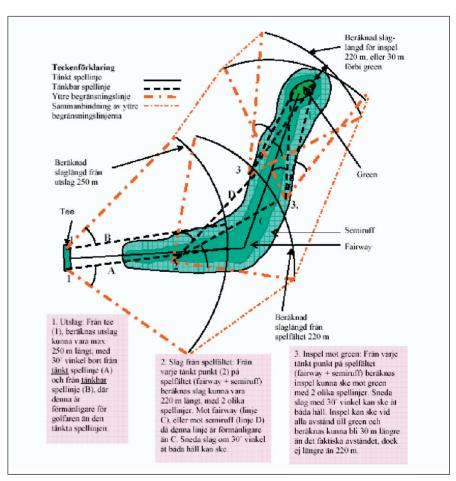
Der orange gekennzeichnete Bereich wird als Landezone für fehlgeschlagene Bälle und somit als Risikobereich betrachtet. Grundlagen der Risikobetrachtung sind:

- 250 m lange Abschläge
- 220 m lange Fairwaytreibschläge
- 30 Grad Winkel nach jeder Seite beim Abschlag
- verschiedene Landestellen des Abschlages mit wiederum 30 Grad Winkel bezogen auf den nächsten Schlag
- 30 m Sicherheitszone hinter dem Grün

Im Einzelnen errechnet sich der Risikobereich wie folgt: hinaus (vgl. Empfehlung des Deutschen Golf Verbandes; Empfehlung des Bundesinstitutes für Sportwissenschaft; Empfehlung der National Golf Foundation of Amerika; Empfehlung des Jahrbuches von 1997 der European Society of Golf Course Architects).

Spielbahnen an Straßen müssen so platziert sein, dass das Spiel von der Straße in einem Winkel von minde-





In dem von den Schweden gewählten Beispiel eines Par 5, gespielt als Dogleg, ergibt sich ein 200 bis 250 m breiter "Gefährdungsbereich". Die Größe dieses Gefährdungsbereiches geht weit über das bislang in Deutschland diskutierte Gefährdungspotenzial stens 30 Grad wegführt und nicht in Richtung Straße fortgesetzt werden kann (vgl. Figur 2).

Ob eine inhaltliche Abstimmung zwischen dem schwedischen Straßenverkehrsamt und dem Schwedischen



Stefan Walter (www.golf-und-natur.de) beschäftigt sich seit über 15 Jahren hauptberuflich ausschließlich mit planerischen und genehmigungsrechtlichen Fragen bei der Entwicklung von Golfanlagen. Mehr als 150 verschiedenen Genehmigungsverfahren bei ca. 50 realisierten Golfplätzen wurden von ihm in dieser Zeit in verschiedenen Bundesländern erfolgreich abgeschlossen.

Golfverband stattgefunden hat, geht aus den Empfehlungen nicht hervor.

Das schwedische Straßenverkehrsamt geht davon aus, dass die empfohlenen Sicherheitsabstände bei der Detailplanung neuer Golfanlagen eingearbeitet werden. Man darf daher für die Zukunft gespannt sein,

- wie sicher schwedische Golfbahnen künftig sein werden?
- wie breit die Abstandsflächen bei paralleler Bahnenführung ausfallen?
- welche Gesamtgröße schwedische Golfanlagen künftig haben werden?

Die "Schwedische Richtlinie" gibt weitere Empfehlungen für andere Berührungspunkte zwischen der Golfnutzung und dem Verkehrswesen:

Straßenanschluss/Zufahrt

- Straßenkreuzungen für Golfspieler
- Wegweiser für Besucher
- Beleuchtung
- Schilder, Reklame

Auf diese eher untergeordneten Gesichtspunkte soll an dieser Stelle jedoch nicht weiter eingegangen werden.

Wie mag der schwedische Elchtest für Golfbahnen wohl für Deutschland ausfallen? Eine kontroverse Diskussion darf erwartet werden

Bei der Vielzahl der guten Golfer aus Schweden im Profigolf, sowohl bei den Damen als auch bei den Herren, überrascht die Ausdehnung des schwedischen Sicherheitsbereiches. Vielleicht zeichnet sich der schwedische Durchschnittsgolfer dagegen durch eine be-Streubreite merkenswerte seiner Schläge aus.

Da für Deutschland bislang noch keine verbindlichen Sicherheitsbestimmungen gelten, kann man den schwedischen Beitrag als ein weiteres Mosaiksteinchen auf der Suche nach der Wahrheit - bezogen auf wirklich erforderliche Sicherheitszonen - betrachten – als nicht mehr und nicht weniger. In jedem Falle gilt es immer eine gesunde Abwägung vorzunehmen zwischen dem maximal Wünschenswerten und dem realistisch Sinnvollen.

Stefan Walter

Beispiele für mögliche Gefährdungen von Verkehrsteilnehmern



Eine parallele Bahnenführung an einer Straße wäre in Zukunft nach der schwedischen Empfehlung nicht oder nur noch mit deutlich mehr Abstand zulässig.



Von der Lage dieser Zufahrt zum Clubhaus direkt am Rand der Driving Range wäre die schwedische Verkehrsbehörde sicherlich weniger begeistert.







DSCI-Consulting David Schneider

Seelhofenstr. 6 74395 Mundelsheim Tel: +49 (0) 7143 9617914 Fax: +49 (0) 7143 811238



Digitale und Analoge Bewässerungssteuerungen





Info@DSCI-Consulting.de AVIOR Fahrzeug Überwachung und viel Zubehör



DSCI-Consulting General vertretung Signature Control Systems und Agua Control Inc. Deutschland und Österreich