

Projekt:	Datum:
Bebauungsplan „Germeringer Norden, Briefverteilzentrum der Deutschen Post AG“	12.02.2020
Thema:	Verfasser:
Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern zum Bauleitverfahren vom 31.01.2020	A. Janello / C.Plutka

Ausführungen zum Thema Verkehr

Der BUND Naturschutz verweist in seiner Stellungnahme darauf, dass der Ausweichverkehr ein großes Ärgernis darstellt, insbesondere auch für Busse des ÖPNV, die zu Stoßzeiten immer schwieriger den Fahrplan einhalten können.

Ferner wird der Beurteilungszeitraum von nur zwei Tagen und die Betrachtung der beiden erwähnten Knoten als unzureichend für eine umfassende Beurteilung auf Germerings Durchgangsstraßen eingeschätzt. Es wird ein Gesamtverkehrskonzept für Germering anstelle von Teilgutachten gefordert.

Hierzu sei zunächst angemerkt, dass durch die Fahrten der Deutschen Post AG kein zusätzlicher Ausweichverkehr erzeugt wird, da die Deutsche Post AG ihren Fahrdienst verpflichtet, den betrieblichen Frachtverkehr ausschließlich über die Autobahn und die Bundesstraße B2 abzuwickeln. Die Verkehrserhebung weist heute auf der St 2544 einen täglichen Verkehr von 17.300 Kfz/d aus. Im Prognosenullfall 2030 (ohne Gebietsentwicklung) sind ca. 19.900 Kfz/d zu erwarten. Dies entspricht einer Steigerung von 15%. Im Planfall, d.h. mit dem Briefverteilzentrum wird ein Verkehrsaufkommen von 20.300 Kfz/d erwartet. Dies entspricht einer marginalen Steigerung gegenüber dem Prognosenullfall von 400 Kfz/d bzw. 2%, die durch den Mitarbeiterverkehr auf der St 2544 von und nach Germering entsteht.

Des Weiteren sei darauf hingewiesen, dass Leistungsfähigkeitsberechnungen, die zur Bemessung bzw. zur Ermittlung der Kapazität und zur Bewertung der Verkehrsqualität einer Verkehrsanlage dienen, grundsätzlich auf der sog. Bemessungsverkehrsstärke beruhen. Hierbei handelt es sich um einen maßgeblichen Spitzenstundenwert, der durch Verkehrszählungen (vgl. Gutachten Kap. 3.1) für jede Verkehrsanlage und verschiedene Verkehrssituationen (morgens/abends) gesondert ermittelt wird. Es kann dabei zu zeitlichen Verschiebungen zwischen benachbarten Verkehrsanlagen kommen, für die Berechnung einer Verkehrsanlage wird aber jeweils deren Maximalwert (worst case) herangezogen. Üblicherweise erfolgt dabei noch eine Hochrechnung auf Prognose- und Planfälle zur Beurteilung der zukünftigen Situation.

Die im Gutachten dargestellten Berechnungsergebnisse spiegeln den worst case wider, da sie sich jeweils auf die stündlichen Maximalbelastungen an den betroffenen Knotenpunkten beziehen (vgl. Gutachten Kap. 3.1). Die im Planfall auftretenden zusätzlichen Fahrten überlappen sich nicht mit diesen Spitzenstunden, wodurch eine leistungsfähige Abwicklung des Postverkehrs gegeben ist.

Es ist durchaus üblich, dass Knotenpunkte an unterschiedlichen Tagen erfasst werden. Entscheidend ist eine vergleichbare Verkehrssituation (Normalwerktag Dienstag bis Donnerstag außerhalb der Ferien und zeitnahe Erhebung). Da für die Berechnungen die lokalen Maximalwerte herangezogen werden, haben die unterschiedlichen Erhebungstage auf die Beurteilung der Qualitätsstufen keine Auswirkung.

Hinzu kommt, dass sich der Frachtverkehr aufgrund seiner betriebsablaufbedingten An- und Abfahrtszeiten zeitlich nicht mit den Spitzenstunden des allgemeinen Verkehrs (d.h. Stoßzeiten des höchsten

Verkehrsaufkommens morgens bzw. abends) überlagert und deshalb eine leistungsfähige Abwicklung des Postverkehrs möglich ist. Diese Situation kann heute am bestehenden Briefverteilzentrum in München-Neuhausen in Augenschein genommen werden. Während der Hauptverkehrszeit ist der dort herrschende Postverkehr in keinsten Weise relevant. Er weist in seiner Abwicklung insgesamt keinerlei Probleme auf.

Der Standort Germering zeichnet sich darüber hinaus durch seine Lage aus, da durch die nahegelegene Anbindung an die B2 bzw. an die Autobahn das übergeordnete Verkehrsnetz schnell erreicht und das Kerngebiet der Stadt nicht zusätzlich belastet wird.

Bei dem geplanten Briefverteilzentrum handelt es sich um ein singuläres Vorhaben mit überschaubarer Verkehrserzeugung und günstiger Anbindung an die Autobahn. Die geringen Verkehrsmengen, die gegenüber dem Gesamtverkehrsaufkommen erzeugt werden, verursachen keinen Bedarf für eine großräumige Verkehrsuntersuchung im Umfeld (z.B. mit Einbeziehung Freiam und Puchheim). Bauvorhaben in vergleichbarer Größe beziehen in Verkehrsuntersuchungen i.d.R. nur die nächstgelegenen Knotenpunkte ein, da durch die Verteilung im Netz an weiter entfernt gelegenen Knotenpunkten in den maßgebenden Spitzenstunden nur noch marginale Veränderungen festgestellt werden.