

Projekt:	Datum:
Bebauungsplan	14.02.2020
„Germeringer Norden, Briefverteilzentrum der Deutschen Post AG“	
Thema:	Verfasser:
Stellungnahme des Umweltbeirates zu den aktualisierten Gutachten vom 22.01.2020	A. Janello / C. Plutka

Ausführungen zum Verkehrsgutachten

In seiner Stellungnahme verweist der Umweltbeirat der Stadt Germering auf eine in der Bevölkerung herrschende Beunruhigung aufgrund großer Siedlungsentwicklungen im Umfeld, insbesondere Freiam, und der damit einhergehenden Verkehrsentwicklung. Es ist richtig, dass innerhalb der Landeshauptstadt München, sowohl in den politischen Gremien als auch in der Verwaltung, diese Thematik eingehend diskutiert wird. Dies betrifft vor allem die Notwendigkeit einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung und die Umsetzung von Mobilitätskonzepten. Beides hat zum Ziel, den Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf einem geringen Niveau zu halten. Zwar dauert die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen erfahrungsgemäß lange, jedoch erfolgt auch die Errichtung der Wohnbebauung schritt- bzw. stufenweise, sodass davon ausgegangen werden kann, dass im Endausbauzustand auch die erforderliche ÖPNV-Infrastruktur zur Verfügung stehen wird. Zur Veranschaulichung sei auf vergleichbare Situationen in München verwiesen, wie z.B. Neuperlach und Riem. Hier wird ein überwiegender Teil des durch die Bevölkerung verursachten Verkehrs mit dem ÖPNV oder mit alternativen Verkehrsmitteln bewältigt. Zudem ist dieser Verkehr hauptsächlich in Richtung Stadtzentrum orientiert. Es kann weder bei Neuperlach noch bei Riem (ausgenommen Messe) festgestellt werden, dass in den naheliegenden Umlandgemeinden spürbare verkehrliche Auswirkungen zustande gekommen sind.

Der Umweltbeirat verweist in seiner Stellungnahme weiterhin darauf, dass die B2 sehr stark belastet ist und somit ein Ausweichverkehr der Postfahrzeuge durch die Stadt Germering zu befürchten ist. Zu diesem Punkt wird grundsätzlich angemerkt, dass die Deutsche Post AG ihren Fahrdienst verpflichtet, den betrieblichen Frachtverkehr ausschließlich über die Autobahn und die Bundesstraße B2 abzuwickeln. 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.

Ergänzend wird darauf verwiesen, dass eine Ansiedlung von z.B. Kleingewerbe auf dem Gelände anstatt der Post sowohl zeitlich als auch räumlich nicht steuerbar wäre und es in diesem Fall durchaus zu spürbaren Mehrbelastungen im Stadtgebiet kommen könnte.

Außerdem empfiehlt der Umweltbeirat eine großräumige Untersuchung des Verkehrsnetzes. 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.

Im Folgenden wird Stellung zu den weitergehenden Empfehlungen des Umweltbeirates zum Verkehrsgutachten genommen.

1. *„Für den täglichen mehrstündigen Stau auf der B2 ist der prognostizierte Ausweichverkehr durch die Post zu begutachten: Abhängig von den Richtungen von Frachtverkehr und Post-Bediensteten ist zu klären, wohin und mit welchen Folgen der Ausweichverkehr abfließt.“*

Frachtverkehr:

Da sich die Verkehre nicht mit dem allgemeinen Spitzenstundenverkehr überlagern ist der Zu- und Abfluss des Verkehrs gewährleistet (vgl. Gutachten S.27).

Zusätzlich und um Schleichverkehre zuverlässig zu unterbinden, verpflichtet die Deutsche Post AG ihren Fahrdienst, dass der Frachtverkehr die Anbindung über die B2 nutzt.

Bediensteten-Verkehr:

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wurde im Bediensteten-Verkehr berücksichtigt. Morgens ist die Anfahrt über die B2 möglich, da die Ausfahrt aus Richtung Autobahn noch Leistungsreserven aufweist. Abends besitzt die Auffahrt auf die B2 Richtung Autobahn ebenfalls noch Leistungsreserven (s. Gutachten Kap. 2.3 und Anlagen 4.2).

2. *„Die Zahl der bisherigen Touren von 965 muss korrigiert werden. Die Zahl bezieht sich auf den Standort an der Friedenheimer Brücke ohne Berücksichtigung der Aufkommen des Standorts Starnberg.“*

Die genannte Anzahl berücksichtigt auch die Zahlen des Standortes Starnberg unter Berücksichtigung eines Prognosehorizontes von 10 Jahren. Die Zahl stellt die Anzahl der Fahrbewegungen dar. Ein-/Hinfahrt und Aus-/Wegfahrt sind insoweit jeweils separat als eine Tour berücksichtigt.

„Es ist zu klären ob „Touren“ jeweils eine Ein- und eine Ausfahrt beinhalten, so dass die tatsächlichen LKW-Fahrten die Straßen in und um Germering stärker belasten.“

Die Touren beinhalten Ein- und Ausfahrten, diese wurden im Gutachten berücksichtigt.

3. *„Bisher werden 754 Fahrten für 377 PKW-Benutzer der Beschäftigten angegeben. Es fehlt aber die entsprechende Zahl für den aufgegebenen Standort Starnberg sowie der Hinweis, dass wegen der optimalen Anbindung der ehemaligen Pakethalle an den ÖPNV im Stadtgebiet München die Bereitschaft der Bediensteten zum Verzicht auf die Benutzung des eigenen Pkw wesentlich größer sein dürfte als am geplanten Standort Germering.“*

Die genannte Anzahl berücksichtigt auch die Zahlen des Standortes Starnberg.

Die ÖPNV-Nutzung wird durch die Deutsche Post AG gefördert (Shuttle-Bus von und zur S-Bahn). Außerdem sollen Teilzeitarbeitsplätze einen hohen Anteil an Ansässigen bewirken, die auf alternative Verkehrsmittel zurückgreifen.

Zu 4., 5., 6. und 7.

Die Punkte betreffen die Thematik der Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen.

Die Berechnungsmethoden für Leistungsfähigkeitsberechnungen im Straßenverkehr sind im sog. „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ HBS vorgegeben. Dort wird je nach Knotenpunktstyp (Einmündung, Kreuzung, Lichtsignalanlage, Kreisverkehr, planfreier Knoten) eine Beurteilung der Verkehrsqualität in Stufen von A bis F je nach Wartezeit oder Verkehrsdichte definiert. Im gegenständlichen Fall erfolgt eine Beurteilung für einen planfreien bzw. teilplanfreien Knotenpunkt mit durchgängiger Fahrbahn (B2) und Rampen (s. Gutachten S. 7 und 8). Ab einer fahrstreifenbezogenen Verkehrsdichte von 20 Fahrzeugen pro Kilometer wird die Verkehrsqualität mit F beurteilt. Dies ist in den durchgeführten Berechnungen teilweise für den durchgehenden Fahrstreifen der B2 der Fall. Die Rampen weisen eine bessere Verkehrsqualität auf. Auch bei einer Dichte von 20 Fahrzeugen pro Kilometer (Qualitätsstufe F) beträgt der durchschnittliche Abstand zwischen den einzelnen Fahrzeugen noch ca. 50 m. Bei diesem Wert ergeben sich durchaus noch Lücken, um sich in den fließenden Verkehr einzuordnen zu können. Hieran ist zu erkennen, dass die Abstufungen gemäß HBS sich auf der sicheren Seite befinden und noch Reserven bestehen.

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.

Zu II. 2.

Es wird angeregt, den Kreisverkehrsplatz mit einer Umfahrung der inneren Fahrspur (Bypass) zu ergänzen. Ein Bypass ist durchaus zweckdienlich, doch aufgrund der noch gegebenen Leistungsfähigkeit nicht erforderlich.