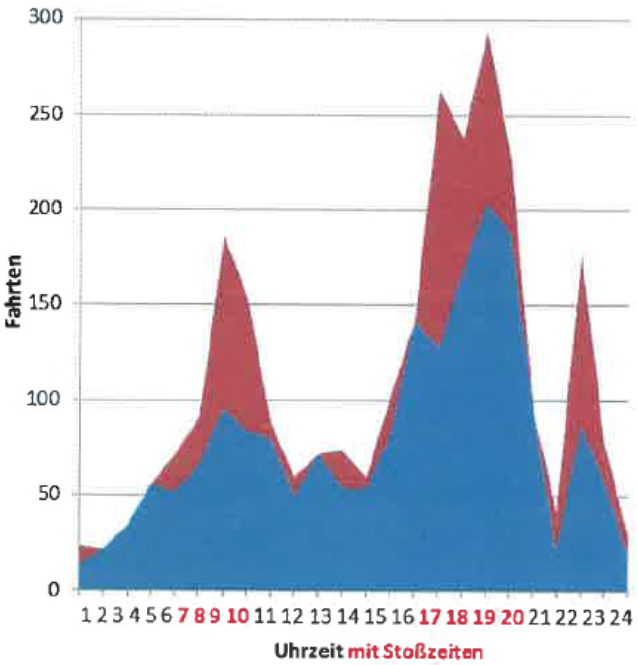
Projekt:	Datum:
Bebauungsplan „Germeringer Norden, 2.BA Briefverteilzentrum der Deutschen Post AG“	07.10.2020
Thema:	**Verfasser:**
Stellungnahme zu Einwänden des Umweltbeirats	A. Janello / C. Plutka

1 Erläuterungen zum Thema Verkehr: Briefverteilzentrum Germering

Im Folgenden wird Stellung zu den Anmerkungen des Umweltbeirats zum Verkehrsgutachten „Aktualisierung: Standortanalyse Germering“ genommen.

1. *„Die Aussage, die meisten Fahrten der Post würden nicht mit den Spitzenzeiten des normalen Berufsverkehrs zusammenfallen werden durch Zahlen der Post widerlegt.“*

   Zu dieser Aussage wird noch eine Grafik der „Bürgerinitiative gegen die Post“ beigefügt (siehe Abbildung 1).



Graphik 1. Verkehrsaufkommen durch Briefverteilzentrum und Postmitarbeiter

Zahlen entnommen aus Verkehrsgutachten Vössing, 09.09.2019, S.70 und 72.

vgl. S. 10 („Spitzenstunde“) und S. 17. Touren/Fahrten und Aufenthaltsdauer,

© Graphik „BI gegen die Post“)

Abbildung 1:Ganglinie Verkehrsaufkommen Briefverteilzentrum gemäß BI gegen die Post

Die „Bürgerinitiative gegen die Post“ hat auf Basis der Anfahrten der Mitarbeiter sowie der Tourenanzahl eine Ganglinie des Briefverteilzentrums gebildet (siehe Abbildung 1). Dabei wurde augenscheinlich davon ausgegangen, dass die An- und Abfahrt aller Fahrzeuge innerhalb kürzester Zeit erfolgt. Tatsächlich aber, und so wurde es auch im Gutachten berücksichtigt, verbleibt die Hälfte der

Vössing Ingenieurgesellschaft mbH
Nymphenburger Str. 20 b
80335 München
Tel.: +49 89 32 49 175-0
Fax: +49 89 32 49 175-29
E-Mail: Muenchen@voessing.de
Internet: www.voessing.de

Qualitätsmanagementsystem:
Zertifiziert nach
ISO 9001:2015
Reg.-Nummer:
21212782

Fahrzeuge nach dem Abschluss ihrer Tour auf dem Stellplatz innerhalb des Betriebsgeländes (Gutachten S.18). Somit ist die Ganglinie tatsächlich flacher als die Ganglinie der Bürgerinitiative.
Außerdem sind in der Ganglinie der Bürgerinitiative keine Spitzenstunden, sondern Stoßzeiten des allgemeinen Verkehrsaufkommens ausgewiesen. Diese finden gemäß der Darstellung von der Bürgerinitiative zwischen 07:00 - 10:00 und 17:00 - 20:00 statt. Da die verkehrliche Spitzenstunde dazu dient, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im „worst-case“ zu untersuchen, ist nur die allgemeine Spitzenstunde mit der größten verkehrlichen Belastung hierfür relevant.
Somit fällt das Spitzenstundenverkehrsaufkommen des geplanten Briefverteilzentrums nicht mit den Spitzenstunden des allgemeinen Verkehrsaufkommens zusammen.

2. *„Weitere Widersprüche bestehen in Aussagen zur jetzigen und zukünftigen Belastbarkeit der B2. Hier widerspricht sich das Gutachten innerhalb des gleichen Abschnitts. Es wird der Eindruck erweckt, die B2 könne, selbst wenn Freiham fertig ist, zu den Hauptverkehrszeiten zusätzlich Verkehr aufnehmen. Schon heute ist die B2 zu Stoßzeiten überlastet“*

Die Qualität des Verkehrsablaufs wurde anhand der Verkehrsstärke sowie den örtlichen Gegebenheiten beurteilt. Die daraus resultierende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs gemäß dem anzuwendenden Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ist eine Gütebeschreibung des Verkehrsflusses aus Sicht der Verkehrsteilnehmer. Als Indikatoren dienen berechenbare, teilweise auch messbare Kriterien, mit denen die Verkehrsqualität beschrieben werden kann. Die Verkehrsqualität im Sinne des HBS ist eine Verallgemeinerung der verkehrlichen Rahmenbedingungen zur groben Abschätzung des Verkehrsablaufs. Das Verfahren berechnet aus der Verkehrsstärke (Fz/h) und einer mittleren Pkw-Fahrgeschwindigkeit (km/h) eine Verkehrsdichte (Fz/km). Diese Verkehrsdichte wird anhand von Referenzwerten in die Qualitätsstufen A bis F eingeteilt, wobei QSV A einen nahezu ungehinderten Verkehrsfluss und QSV F eine Verkehrsüberlastung darstellt.
Das Verfahren berechnet den Knotenpunkt auf der „sicheren“ Seite mit einer schlechten Qualitätsstufe. 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 einordnen zu können. Hieran ist zu erkennen, dass sich die Abstufungen gemäß HBS auf der sicheren Seite befinden und noch Reserven bestehen.
Die prognostizierte mittlere Pkw-Fahrgeschwindigkeit beträgt im Prognosenullfall in den Bereichen des planfreien Knotenpunktes immer mehr als 55 km/h. Durch den Betrieb des Briefverteilzentrums Germering ändert sich die mittlere PKW-Fahrgeschwindigkeit am planfreien Knotenpunkt im Vergleich zum Prognosenullfall (ohne Entwicklung des Planungsgebietes) nur minimal und beträgt immer noch mindestens 53 km/h.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der relativ niedrigen maximalen Höchstgeschwindigkeit (v_{zul} = 70 km/h) und dem durchaus noch Vorhandensein von Lücken im Fahrzeugpulk, Fahrzeuge von der Rampe noch in den Verkehr einfädeln können. Das Verfahren nach dem HBS Teil Landstraßen weist bei Knotenpunkten mit einer relativ niedrigen Höchstgeschwindigkeit und einer erhöhten Verkehrsbelastung eine gewisse Unschärfe auf. Diese Knotenpunkte werden mit einer rechnerisch schlechteren Verkehrsqualität beurteilt als in der Realität herrscht. Daher kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass der Verkehrsablauf an diesem Knotenpunkt noch gewährleistet ist.

3. *„Die Post schreibt, sie habe sich im Vorfeld verpflichtet, die An- und Abfahrt nur über die B2 zu absolvieren. Allerdings zeigt die B2 zu den Stoßzeiten bereits heute schon die höchste Auslastungsstufe (F). Wenn die B2 aber jetzt schon kaum Verkehr aufnehmen kann, liegt die Vermutung nahe, dass ein Logistikkonzern, welche auf zuverlässigen Transport mit enger Zeittaktung angewiesen ist, kreativ wird. Als mögliche Ausweichroute kämen die A96, A99, die Landsberger Str. oder über Puchheim Richtung Dachau/A8 in Frage.“*

   Das geplante Briefzentrum versorgt die Leitregionen 80 (München Mitte-Nordwest), 81 (München West,Süd, Ost) und 82 (Münchner Umland (Süd, West), Fürstenfeldbruck, Starnberg, Garmisch-Partenkirchen). Durch die Lage der Leitregionen erfolgt die Auslieferung hauptsächlich über die B2, BAB8 und BAB95. Die BAB96 dient als Zubringer nach München bzw. zur BAB95. Die Route über die B2, BAB99 zur BAB96 ist aus Südosten kommend die schnellste. Dies hat zur Folge, dass die St2544 nicht benutzt werden muss. Bei der Anfahrt aus Richtung Freiham ist die Route über die BAB99 und die B2 schneller als die Route durch das innerstädtische Germeringer Straßennetz. Somit wird aus den Hauptliefergebieten immer die Anfahrt über die B2 erfolgen.
   Von / Zur BAB96 über die St2544 müssen neun Lichtsignalanlagen passiert werden (Im Vergleich BAB99 und B2 eine Lichtsignalanlage). Lieferwägen beschleunigen träge. Auf der BAB herrscht eine höhere Reisegeschwindigkeit und ein homogenerer Fahrtablauf. Somit ist die Route über die St2544 unattraktiver als die BAB99 und B2.
   Die Aussage zielt darauf ab, dass die B2 in den Spitzenstunden so überlastet ist, sodass es zu einem Ausweichen des Postverkehrs auf andere Strecken kommt. Die B2 besitzt allerdings in den prognostizierten Spitzenstunden noch mindestens eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von über 53 km/h. Die beschrieben Ausweichrouten weisen zudem in den Spitzenstunden ebenfalls ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Die Koordinierung der Lichtsignalanlagen der Straßenzüge St2544 bzw. Landsberger Str. ist aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens in den Spitzenstunden nicht optimal. Dies hat zur Folge, dass es zwangsläufig zu Haltevorgängen an den Lichtsignalanlagen kommen wird. Außerdem beschleunigen Lieferwägen träge, sodass grüne Wellen nicht optimal auf sie eingestellt sind. Somit wird die innerstädtische Route für den Lieferverkehr immer ein Geschwindigkeitsdefizit entgegen der Anfahrt über die B2 haben und ein Ausweichen auf andere Routen nicht notwendig machen.

4. *An anderer Stelle heißt es im Gutachten (Zitat, S23): „Die Kapazitätsgrenze des Kreisverkehrs wird erreicht“. Gemeint ist der Kreisel bei Dehner/Hagebau. Es besteht somit die begründete Befürchtung, dass der Kreisverkehr durch den Postverkehr so voll wird, das man von anderen Auffahrten kaum einfahren kann. Abhilfe könnte man durch mehrspurigen Ausbau erreichen. Dies wird im Gutachten jedoch nicht erwähnt und wäre somit Aufgabe der Stadt.“*

   Gemäß der Leistungsfähigkeitsberechnung erreicht die nördliche Zufahrt des Kreisverkehrs St2544 / Lise-Meitner-Straße in der Abendspitzenstunde ihre Kapazitätsgrenze. Diese Zufahrt wird von dem Postverkehr genutzt, um direkt an der nächsten Ausfahrt den Kreisverkehr zu verlassen. Von der Lise-Meitner-Straße fahren insgesamt in der Abendspitzenstunde etwa 150 Kfz/h (Post + allgemeines Verkehrsaufkommen (Dehner, Agip usw.)) in Richtung B2. Diese Fahrzeuge sind auf der Kreisfahrbahn priorisiert. Da allerdings der durch die Post induzierte Abbiegerverkehr sehr gering ist und Fahrzeuge, die von der B2 in Richtung des geplanten Briefverteilzentrums fahren keine weitere Auffahrt kreuzen ist ein Umbau des Kreisverkehrs aufgrund des geplanten Briefverteilzentrums nicht notwendig. Ebenso wurde überprüft, ob ein Rückstau in der nördlichen Zufahrt auf die B2 entsteht. Auf Basis der angenommen Verkehrsprognosen ist kein Rückstau auf die B2 zu erwarten. Dies führt dazu, dass ein baulicher Eingriff (zweispuriger Ausbau, Bypass) aufgrund der noch gegebenen Leistungsfähigkeit nicht erforderlich ist.