

Dr. Martin Barth und Dr. Birgit Barth

Starnberger Weg 13b, 82110 Germering, ☎ (089) 89427580, E-Mail: martin.barth@t-online.de

Stadt Germering
Stadtbauamt
Herrn Jürgen Thum
Rathausplatz 1
82110 Germering

Stadt Germering
Oberbürgermeister
Herrn Andreas Haas
Rathausplatz 1
82110 Germering

19.04.2020

Bebauungspläne Kreuzlinger Feld – Frühzeitige Bürgerbeteiligung Bedenken und Einwände

Sehr geehrter Herr Thum, sehr geehrter Herr Haas,

im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan „Kreuzlinger Feld“ erheben wir Bedenken und Einwände gegen die Verkehrsflussanalysen.

Insbesondere weist die auf Ihrer Webseite www.germering.de/germering/site.nsf/id/li_issbblkdk2.html der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellte Verkehrsuntersuchung der Modus Consult Ulm GmbH vom 08.01.2020 gravierende Mängel auf.

Um unsere Kommentare selbstkonsistent zu halten, sind einige Passagen aus der Verkehrsuntersuchung als Zitate eingefügt:

--- Zitat aus der Modus Verkehrsuntersuchung: ---

Aufgabenstellung und Ausgangssituation

...

Die vorgesehene verkehrliche Erschließung wurde bereits durch das Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Schlothauer & Wauer nachgewiesen. Für das anstehende Bebauungsplanverfahren soll das vorliegende Verkehrsgutachten durch eine ergänzende Verkehrserhebung überprüft und fortgeschrieben werden. Hierbei sollen die Untersuchungsmethodik, Abschätzung der Neuverkehre, Wechselwirkungen im näheren Untersuchungsraum sowie die Erschließungsqualität überprüft werden.

Zur Beurteilung der Erschließungsqualität sowie der Wechselwirkungen im näheren Umfeld sind aktuelle Daten einzelner Knotenpunkte zu den maßgebenden Spitzenstunden erforderlich. Aus diesem Grund wurden an insgesamt neun Knotenpunkten Verkehrszahlen im Untersuchungsgebiet erhoben. ...

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung fasst die wesentlichen Ergebnisse zusammen und stellt einen Vergleich zu dem bestehenden Verkehrsgutachten her. Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede werden aufgezeigt und erläutert.

...

Bestandsaufnahme 2019

...

Als maßgebender Tag wurde der Dienstag (8.10.2019) identifiziert. An diesem Tag ergaben

sich über den Wochenverlauf gesehen, die maßgebenden Spitzenstunden mit den höchsten Belastungen.

--- Zitat Ende ---

Es wurde an keiner Stelle dargelegt wie die Identifizierung „Dienstag (08.10.2019)“ „als maßgebender Tag“ durchgeführt wurde. Eine nachprüfbare Erläuterung fehlt.

Insbesondere wurde die Messung der Verkehrsdaten zur Identifizierung des Wochentags mit dem höchsten Verkehrsaufkommen im Zeitraum vom 08.10.2019 bis 14.10.2019 durchgeführt. An sechs Knotenpunkten wurden jedoch lediglich am 08.10.2019 Verkehrsdaten erhoben. Wie kann aus einer Wochenzählung, die erst mit dem 08.10.2019 beginnt, in die Zukunft schauend, der 08.10.2019 als maßgebender Tag identifiziert werden?

Hier liegt ein systematischer Fehler vor.

Außerdem fehlt die Darstellung des Wochenverlaufs des Verkehrsaufkommens.

Aus den Daten über ein Zeitintervall von 24 Stunden wurde keine Ermittlung der Spitzenzeiten dargestellt. Es wird an keiner Stelle der Verkehrsuntersuchung dargelegt, zu welchen konkreten Zeiten diese Spitzenzeiten angenommen werden.

Der Vergleich zu dem bestehenden Verkehrsgutachten Schlothauer & Wauer ist insgesamt intransparent. Die Darstellung der Daten der Modus Verkehrsuntersuchung weicht in Form und Gestalt von dem Gutachten von Schlothauer & Wauer ab.

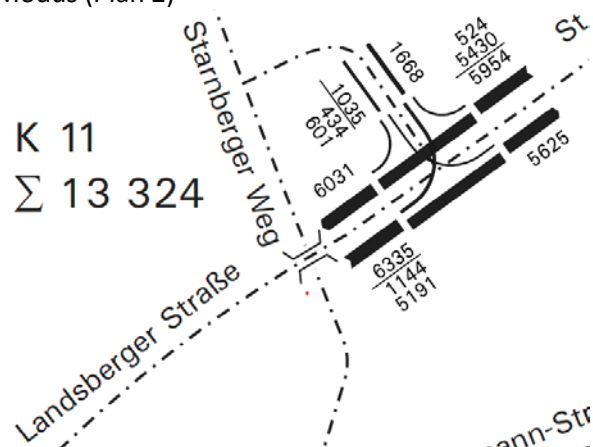
Die Modus Verkehrsuntersuchung behauptet, ein direkter Vergleich der gemessenen Daten sei möglich. Der Vergleich wurde jedoch an keiner Stelle dokumentiert. Eine direkte Gegenüberstellung der Daten mit einer geeigneten Analyse wurde nicht vorgenommen.

Beispiel:

Schlothauer & Wauer Gutachten



Modus (Plan 2)



--- Zitat aus der Modus Verkehrsuntersuchung ---

Beim Vergleich der durchgeführten Erhebungen konnten keine nennenswerten Unterschiede der Gesamtverkehrsmengen festgestellt werden. Die ermittelten Belastungen liegen innerhalb der zu erwartenden werktäglichen Schwankungsbreite.

Ebenfalls wurden die maßgebenden Spitzenstunden, als auch die Abbiegerelationen beider Untersuchungen miteinander verglichen. Auch hierbei konnten keine wesentlichen Unterschiede festgestellt werden.

--- Zitat Ende ---

Entgegen der behaupteten Leistung der Modus Verkehrsuntersuchung werden Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede gerade nicht aufgezeigt und erläutert. Es werden lediglich Behauptungen aufgestellt.

Zusammenfassend weist die Modus Verkehrsuntersuchung mindestens folgende Mängel auf:

- Die Verkehrsuntersuchung weist systematische Fehler auf.
- Eine Gegenüberstellung des Verkehrsgutachtens Schlothauer & Wauer und der Verkehrsuntersuchung der Modus GmbH ist intransparent.
- Es fehlen *transparente* Darstellungen verwendeter Daten in Form von Diagrammen und Tabellen. Aussagen der Modus Verkehrsuntersuchung tragen den Charakter von unbelegten Behauptungen.
- Die Datenerhebung für die Verkehrsverteilung fand in einem Zeitraum statt, in dem mindestens an einer Schule zwei Klassen sich im Landschulheim befanden. Schüler der betreffenden Klassenstufe werden besonders häufig via PKW zur Schule gebracht. Dadurch war in diesem Zeitraum ein geringeres Verkehrsaufkommen insbesondere zu den Spitzenzeiten zu erwarten.

Des Weiteren hat der Wertstoffhof am Starnberger Weg dienstags lediglich nachmittags geöffnet, während er etwa donnerstags vormittags und nachmittags geöffnet hat.

- Für die Knoten, an denen sieben Tage gemessen wurde, fehlt der Vergleich des Verkehrsaufkommens an den verschiedenen Tagen. Es ist somit nicht erkennbar, ob an einem bestimmten Tag etwa ein besonders hohes Verkehrsaufkommen stattfindet.

Die Verkehrsuntersuchung behauptet, dass als maßgebender Tag der Dienstag (8.10.2019) identifiziert wurde, obwohl bei sechs der neun Knotenpunkte lediglich an diesem Tag gemessen wurde.

Es ist unglaublich, wenn ohne weitere Begründung nachträglich behauptet wird, der 08.10.2019 wäre der Tag mit dem höchsten Verkehrsaufkommen.

- Es fehlt die Darstellung der Messdaten zur Bestimmung der Morgen- und Abendspitze.

Eine zeitliche Verkehrsverteilung für die Ermittlung der morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten der verschiedenen Knotenpunkte mit einer jeweiligen Auflösung von 15 Minuten fehlt.

Eine genaue Benennung der Spitzenzeiten ist nicht erkennbar.

- Die Daten der Pläne 4 und 5 der morgendlichen und abendlichen Spitzenbelastungen sind inkonsistent zu den Daten der zugehörigen Anlagen.

Hier wurde erkennbar handwerklich unsauber gearbeitet.

- Es wird angezweifelt, dass bei 13.324 Fahrzeugen pro Tag (Starnberger Weg/Landsberger Str., Plan 2) die Morgenspitze bei lediglich 983 Kfz/h (Plan 4) angegeben werden kann. Eine Spitze bedeutet, dass ein besonders hohes Fahrzeugaufkommen vorliegt. 13.000 Kfz/Tag bedeuten bei ca. 13 Stunden relevantem Verkehrsaufkommen, dass im Mittel ca. 1.000 Kfz/h vorliegen.

Der behauptete Wert der Morgenspitze ist somit erklärungsbedürftig.

- In der Verkehrsuntersuchung werden an den verschiedensten Stellen Behauptungen aufgestellt, für die keinerlei Belege vorgelegt werden.

- Beim Planungsfall mit Lichtsignalanlage (Anlage 9, Knoten K11) werden pro Umlaufzeit 8 Fahrzeuge angenommen bei 14 Sekunden Grünphase.

In der Literatur wird normalerweise bei geraden Strecken davon ausgegangen, dass alle 2 Sekunden ein Fahrzeug an einem Beobachter vorüberfährt. Dies ist eine allgemein übliche Annahme bei einem normal fließenden Verkehr.

Bei einer Lichtsignalanlage müssen zusätzlich noch Reaktionszeiten sowie Anfahrtszeiten berücksichtigt werden. Außerdem befindet sich eine geplante Signalanlage bei K11 aus Richtung Starnberger Weg direkt hinter einer Kurve. Somit sind – ohne Berücksichtigung von durchaus

vorhandenem LKW- oder Busverkehr – höchstens 6 bis 7 Fahrzeuge während einer Grünphase von 14 Sekunden zu erwarten.

Die in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung getroffene Annahme geht ohne Begründung von einem höheren Fahrzeugdurchsatz aus. Die Verkehrsuntersuchung ist dadurch insgesamt als Best-Case Untersuchung zu werten und wird einem realistischen Szenario nicht gerecht.

Ein Best-Case Szenario unterschlägt außerdem wetterbedingte Verschlechterungen.

Die Verkehrsuntersuchung muss bereits aus diesem Grund als unvollständig gewertet werden und ist als Entscheidungsgrundlage ungeeignet.

- Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es regelmäßig Stausituationen auf der Landsberger Straße, die auch die Knotenpunkte K11 und K12 beeinflussen. Dieser Umstand wurde an keiner Stelle der Verkehrsuntersuchung erwähnt oder berücksichtigt.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Verkehrsuntersuchung von deutlich zu optimistischen Annahmen auch im Planungsfall ausgeht.

Wir fordern Sie auf, in ergänzenden Verkehrsuntersuchungen zusätzlich zu den bisher vorliegenden Untersuchungen, die erkennbar Best-Case Szenarien abzubilden versuchen, insbesondere auch realistische Analysen durchzuführen. Die vorliegende Untersuchung der Modus GmbH ist durch transparente Auswertung der vorliegenden Daten sowie durch zusätzliche Analysen unter realistischen Bedingungen zu ergänzen.

Wir bitten Sie uns über Ihre entsprechenden Schritte auf dem Laufenden zu halten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Martin Barth

Dr. Birgit Barth