

Umweltbeirat Stadt Germering

UMWELTBEIRAT DER STADT GERMERING
HERBERT KRAUSE • RICHARD-WAGNER-STR 16 • 82110 GERMERING

Herrn Oberbürgermeister Andreas Haas
Mitglieder des Stadtrats Germering
Bauamt der Stadt Germering

vertreten durch den I. Vorsitzenden
Herbert Krause
Richard-Wagner-Str. 16
82110 Germering

TELEFON
089 / 841 26 28

E-MAIL
herbert.w.krause@gmx.de

INTERNET
www.umweltbeirat-germering.de

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Germeringer
Norden; 2. BA; Briefverteilzentrum Post“
Stellungnahme zu Fassung vom 07.07.2020**

Germering, 24.09.2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Haas,
sehr geehrte Stadträtin, sehr geehrter Stadtrat,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 05.08.2020.

Gerne kommen wir Ihrer Bitte nach.

In der Anlage übersende ich Ihnen eine weitere Stellungnahme unseres Gremiums zu dem Bauvorhaben.

Mit freundlichen Grüßen,

Herbert Krause
1. Vorsitzender Umweltbeirat der Stadt Germering

Vorbemerkung

Mitglieder unseres Gremiums haben die Unterlagen zur öffentlichen Auslegung intensiv geprüft. Dabei sind uns in den Gutachten eklatante Widersprüche und Ungereimtheiten zu Verkehr und Umwelt, insbesondere zur Luft, unseren Platz und unserem Grundwasser, aufgefallen.

Die Dokumente summieren sich auf mehrere hundert Seiten. Diesen Umfang durchzuarbeiten ist schwer zu bewerkstelligen. Als Hilfestellung möchten wir Ihnen daher unsere Erkenntnisse zusammengefasst darstellen.

Weiterhin Gültigkeit haben unsere in den vorherigen Stellungnahmen gemachten Ausführungen, auf die wir an dieser Stelle verweisen möchten. Sie finden die Dokumente als PDF auf unserer Homepage:

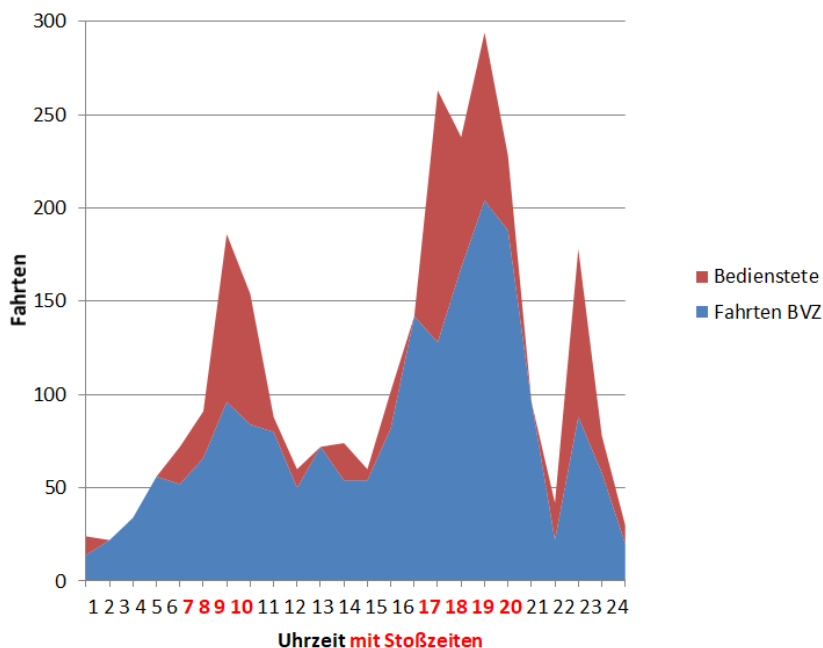
<http://www.umweltbeirat-germering.de/data/uploads/2020-01-22-stellungnahme-briefpostzentrum.pdf>

http://www.umweltbeirat-germering.de/data/uploads/UBR_Stellungnahme_zum_Briefpostzentrum.pdf

Verkehrsguten Fa. Vössing (09.09.2019)

Das Verkehrsgutachten widerspricht sich in zentralen Punkten selbst:

1. Die Aussage, die meisten Fahrten der Post würden nicht mit den Spitzenzeiten des normalen Berufsverkehrs zusammenfallen, werden durch Zahlen der Post widerlegt (siehe Graphik, Vgl. S. 28).



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“)

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 Freihand fertig ist, zu den Hauptverkehrszeiten zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Schon heute ist die B2 zu Stoßzeiten überlastet (siehe Zitate des Gutachtens in Tabelle 1, unten).

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 noch Verkehr aufnehmen kann, liegt die Vermutung nahe, dass ein Logistikkonzern, welcher auf zuverlässigen Transport mit enger Zeittaktung angewiesen ist, kreativ wird. Als mögliche Ausweichrouten kämen die A96, A99, die Landsberger Str. oder über Puchheim Richtung Dachau/A8 in Frage.
4. An anderer Stelle heißt es im Gutachten (Zitat, S.23): „Die Kapazitätsgrenze des Kreisverkehrs wird erreicht“. Gemeint ist der Kreis bei Dehner/Hagebau. Es besteht somit die begründete Befürchtung, dass der Kreisverkehr durch den Postverkehr so voll wird, dass 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.

Umweltbericht Fa. mahl gebhard konzepte (07.07.2020)

Auf S.25 ff. steht zu lesen, dass wegen der Tiefgarage bzw. Teilunterkellerung keine Auswirkungen auf das Grundwassers zu erwarten seien – später ist jedoch die Rede von bauliche Maßnahmen wie „Trog“ oder „Entwässerung“. Was darauf hindeutet, dass bis in den Grundwasserstrom hinein gebaut werden soll. Die Ausmaße des Tiefbaus werden in den ausgelegten Gutachten und Berichten nicht erklärt und sind nachzureichen.

Das Grundwasser wird in der Nähe des geplanten BVZ kontinuierlich gemessen. Es steigt in feuchten Jahren auf 3 Meter unter Geländekante oder noch höher, siehe Graphik 2.

Das Gewerbegebiet Germeringer Norden reicht an die B2, hinter der sich das Germeringer Moos anschließt, dessen Entwässerungsgräben etwa 1 Meter unter Geländeoberkante ständig wasserführend sind. Weiter anschließend befindet sich die Moosswaige, ein Landschaftsschutzgebiet, mit besonders schützenswerter Fauna und Flora. Diese ist unmittelbar vom bodennahen Grundwasser abhängig. Aufgrund des zusammenhängenden Wasserkörpers unter dem Plangebiet der Post sind für die Tiefgarage und den Fundamentbau hydrologische Untersuchungen angezeigt (gemäß Grundwasserverordnung). Ferner ist der Umweltbericht auf die vorgenannten Gebiete auszuweiten. Einige Germeringer unterhalten im Altdorf eigene Brunnen, auch dafür sind Gutachten anzufertigen.

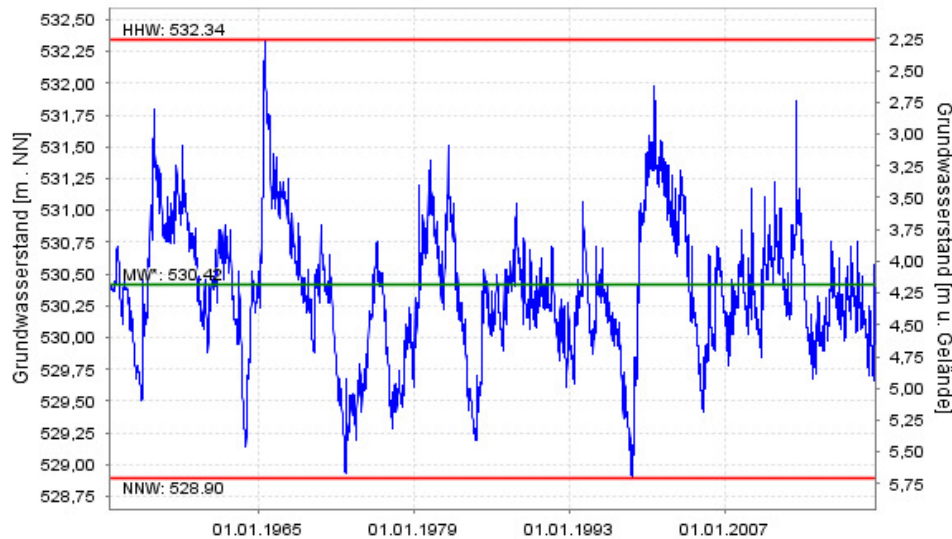
Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass der anmoorige Bodenkörper durch mögliche Trockenlegung in noch stärkerem Maße klimaschädliches CO₂ ausgasen würde.

Messstelle: GERMERING HSNR 46 285B

Nr: 16008

Grundwasserleiter: Niederterrasse

Zeitraum: Jul 1951 - Sep 2020



* Abflussjahr (1950-2018)
erstellt: 11.09.2020

- Rohdaten -

Quelle: www.lfu.bayern.de

Graphik 2.

Grundwasser-Messstelle:
Germering,
Augsburger Str. 46.

Direkte Quelle:

<https://www.nid.bayer.n.de>

[/ grundwasser/donau bis](#)

[kelheim/germering-hsnr-46-](#)

[285b-16008](#)

Tabelle 1: Exemplarische Widersprüche des Verkehrsgutachtens, Vössing, 09.09.2019

Zitat	Seite	Gegenzitat	Seite	Ergebnis
„Es ist erkennbar, dass der planfreie Knoten (Anm.: zur Spitzenzeit morgens) sehr stark belastet bzw. teilweise sogar in Richtung Freiham/A99 überlastet ist (QSV F) und somit keinerlei Leistungsreserven verfügt.“	10	„Dabei besitzen die Rampen, die zur Zu- und Abfahrt genutzt werden, allerdings im schlechtesten Falle Qualitätsstufe C. Die Belastung, die sich oberhalb und unterhalb des Knotenpunktes auf der B2 befindet, ist somit für die Gesamtbewertung der Teilknotenpunkte verantwortlich.“	10	Eine Auffahrt auf die B2 zur Spitzenzeit ist schwerlich möglich, da überlastet. Dennoch kommt das Gutachten zum Schluss, dass eine Auffahrt möglich sei, da die Rampen noch Autos aufnehmen können. Dass die Fahrzeuge von der Rampe kaum auf die Fahrbahn kommen, wird im Gutachten nicht erwähnt.
„Der planfreie Knotenpunkt ist auch hier (Anm.: Spitzenzeit abends) sehr stark belastet bzw. überlastet. Wieder ist der Knotenpunkt aufgrund der Belastung, die sich bereits auf der B2 befindet, überlastet. Alle Zu- und Abfahrtsrampen würden noch Leistungsreserven aufweisen.“	12	„Dafür steigt abends die Belastung in Richtung Puchheim/Fürstenfeldbruck, was gegenüber der Morgensituation eine Verschlechterung der Verkehrsqualität zur Folge hat (von QSV D auf QSV E bzw. QSV F)“	12	Die QSV (Qualitätsstufe Verkehr) beträgt für die Rampe Richtung Bruck F, d.h. sie ist überlastet, dies sagt Zitat 2. Dennoch behauptet Zitat 1, alle Rampen hätten noch Leistungsreserven. Dies widerspricht der zitierten Fachliteratur und ist offenkundig haltlos.
„Somit ist der Betrieb eines Briefverteilzentrums für die Verkehrsqualität auf der Bundesstraße nicht sonderlich relevant, (...)“ (Fortführung des Zitats siehe rechts)	23	(...) „da die hohe Belastung, die auf der B2 schon vorhanden ist, für die Qualitätsstufe maßgebend ist.“ (Beginn des Zitats siehe links)	23	Die B2 hat zu Spitzenzeiten bereits jetzt die höchste Auslastungsstufe erreicht. Folglich ergibt sich, dass es keine höhere Auslastungsstufe gibt, egal wie viel Verkehr durch die Post zusätzlich kommt.

<p>„Da das Hauptverkehrsaufkommen des Briefverteilzentrums nicht mit der allgemeinen Spitzenstunde auftritt, fällt die geringe Steigerung der Belastung durch das Briefverteilzentrum kaum ins Gewicht.“</p>	<p>28</p>	<p>(kein Zitat) Tabelle Anlage 5.1 und 6.1. Die Zahlen beziehen sich auf das aktuelle Briefzentrum München/Friedenheimer Brücke. Jede Tour entspricht 2 Fahrten innerhalb einer Stunde</p>	<p>70, 72</p>	<p>Die Hauptverkehrszeiten der Postmitarbeiter fallen naturgemäß mit den allgemeinen Spitzenzeiten zusammen. Der Briefverkehr häuft sich zu den Spitzenzeiten und verschärft die Verkehrssituation auf der B2.</p>
<p>„Die Zu- und Abfahrtsrampen zur B2 haben noch Kapazitätsreserven zu allen Zeitpunkten zur Verfügung.“</p>	<p>28</p>	<p>Hier liegt kein Textzitat vor, daher die Graphiken morgens/abends von den Auffahrtsrampen. F= Überlastung, E= Kapazitätsgrenze erreicht, D= bereits Staus möglich (S. 8)</p>	<p>11, 12</p>	<p>Das Fazit des Gutachtens widerspricht den erhobenen Messwerten. Lediglich im Berufsverkehr morgens haben die Auffahrtsrampen noch teilweise Kapazitätsreserven (D)</p>

Erwähnte Zitate aus Verkehrsgutachten Vössing 09.09.2019

S. 8: Qualitätsstufen für Verkehr (siehe Literaturhinweis in Vössing, 09.09.2019)

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit [s]	Bedeutung
A	≤ 10	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
B	≤ 20	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
C	≤ 30	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zu Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	≤ 45	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	> 45	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
F	-	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 1: Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage für den Kraftfahrzeugverkehr [1]

S.10:

3.1 Spitzenstunden

Die am 05.06.2018 und 12.06.2018 durchgeführte Verkehrszählung zeigt, dass die Morgenspitzenstunden für die Knotenpunkte stattgefunden haben um:

- Kreisverkehr St2544 / Lise-Meitner-Straße: 9:00 – 10:00
- Planfreier Knotenpunkt B2 / St2544: 7:00 – 8:00

Die Abendliche Spitzenstunden für die Knotenpunkte haben stattgefunden um:

- Kreisverkehr St2544 / Lise-Meitner-Straße: 16:45 – 17:45
- Planfreier Knotenpunkt B2 / St2544: 16:30 – 17:30

S. 17:

„Da die Aufenthaltsdauer der Verteilfahrzeuge im Briefverteilzentrum sehr kurz ist (ca. 10 – 15 min) wurde angenommen, dass die Abfahrt innerhalb derselben Stunde wie die Ankunft erfolgt.“

Zitat zum wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren (Stadt München)

https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Wasser_und_Boden/Bauvorhaben_im_Grundwasser.html

„Für Gebäude beziehungsweise Bauteile und Baugrubensicherungen wie zum Beispiel Spundwände, einzelne Bohrpfähle, Bohrpfahlwände sowie für Unterfangungen oder sonstige Maßnahmen zur Baugrubensicherung, die in das tatsächlich vorhandene Grundwasser eintauchen, ist ein wasserrechtliches Erlaubnisverfahren zwingend erforderlich.“

Zitat Umweltbericht, mahl gebhard konzepte vom 07.07.2020 (Tiefgarage/Entwässerung)

2.5 Schutzgut Wasser

2.5.1 Bestandsbeschreibung und -bewertung

Der mittlere Grundwasserspiegel liegt gemäß dem Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) bei ca. 4 m unter Geländeoberkante (GOK) bzw. bei ca. 530,5 mNN. Die hohe Durchlässigkeit des anstehenden Bodens ermöglicht ein rasches Versickern des Niederschlagswassers.

Der zu erwartende Bauwasserspiegel muss im Zuge der weiteren maßnahmenspezifischen Baugrunderkundung genauer geprüft werden. Mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ist bei Tiefteilen oder Untergeschossenen eine Bauwasserhaltung erforderlich. Bei entsprechenden Maßnahmen für den Bau eines Untergeschosses wird durch die Um- und Unterströmung des Gebäudes später kein nennenswerter Grundwasseraufstau / Veränderung des Grundwasserregimes stattfinden.

Bei Erfordernis (im Rahmen der Baumaßnahme), das Grundwasser auf größeren Flächen abzusenken, ist ggfs. ein „wasserdichter Trog“ (z.B. Spundwand und / oder überschnittene Bohrpfahlwand) erforderlich, da mit einer sehr hohen Wasserdurchlässigkeit zu rechnen ist. Der Grundwasserstauer befindet sich bei ca. 13,8 m u. GOK.

2.5.2 Mögliche Auswirkungen durch Bau, Anlage und Betrieb

Grundwasser

Auf Grund des Flurabstandes sind bautechnische Maßnahmen bei dem Bau der Tiefgarage notwendig.