

STADT BAD BRAMSTEDT

Bebauungsplan Nr. 58 „Gewerbegebiet Süd“

Zusammenstellung und Abwägung der Stellungnahmen aus der
Öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Beteiligung der
Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Anlage 1 Stellungnahmen BUND / Private Personen zum Verkehrsgutachten vom 13.07.2018

Stand: 14.11.2018
(Beteiligungszeitraum 10.09.2018 – 10.10.2018)

Stellungnahmen zum Verkehrsgutachten	Seite
BUND S-H / Private Person A – Anwohner Siggenweg	2

Verfasser des Gutachtens:
Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
Ingenieure Krüger & Koy
Havelstraße 33
24539 Neumünster

Wortgleiche Stellungnahmen vom 10.10.2018
BUND S-H / Private Person A – Anwohner Siggenweg

Stellungnahme zum Verkehrsgutachten vom 13.07.2018 (Stadt Bad Bramstedt, B-Plan 58, Gewerbegebiet Süd) der Wasser- und Verkehrskontor GmbH Neumünster (WVK)

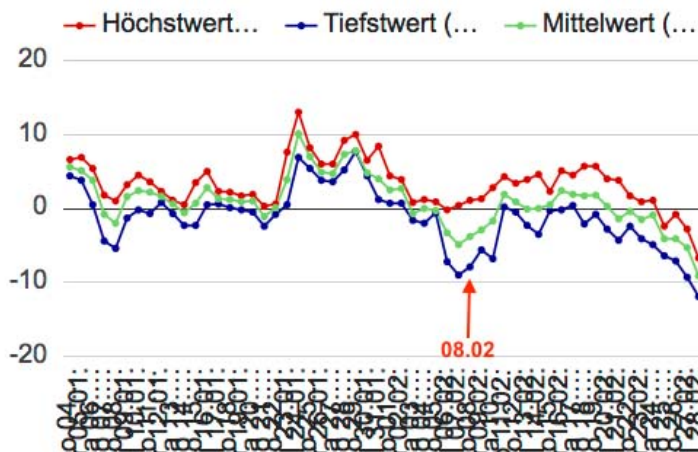
Zu 2.1 Verkehrserhebung

Entgegen den Vorgaben wurde die Zählung am Lohstücker Weg nicht an einem repräsentativen Normalwerktag durchgeführt. Am 8.2.2018 war der letzte Tag einer 9 Tage dauernden Kaltperiode, die Extremwerte für den Winter lieferte. Die Bilder auf Seite 8 des Gutachtens liefern dazu einen ersten Hinweis. In der folgenden Abbildung sind die Werte für Temperatur und Niederschlag in der nächstgelegenen Wetterstation Padenstedt für Januar und Februar dargestellt:

Zeitraum: 04.01.2018 bis 28.02.2018

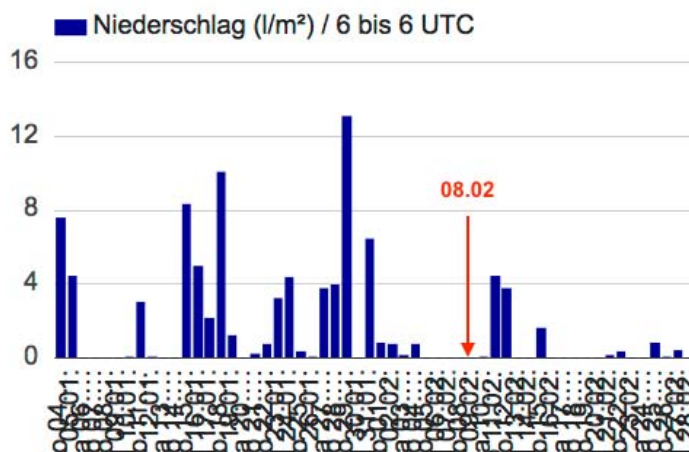
[Werte in Tabellenform](#)

Temperaturen



* Es liegen keine Daten vor

Niederschlag



Die Abbildung zeigt bei den Temperaturen eine der zwei Minimumperioden des Winters. Die Mittelwerte liegen deutlich im Bereich um ca. 0 °C. Grundsätzlich müssten Zählungen in den Übergangsmoaten mit Jahresdurchschnittstemperaturen und bei durchschnittlichem Niederschlag stattfinden um repräsentativ zu sein.

Es ist deutlich erkennbar, dass an den Tagen des vorausgehenden Wochenendes bei Temperaturen um den Nullpunkt Schnee gefallen war, der sich in der Folge trotz Tausalzeinsatz teilweise in Eis verwandelte (auch auf der A7). Durch die sehr schlechten Wetterverhältnisse fuhren viele Leute in der Woche vom 5.2. bis 9.2.2018 mit der AKN von und nach Hamburg und von und nach Neumünster. Zusätzlich gab es auf der A7 wegen der sechsspurigen Erweiterung im Baustellenverkehr und damit der vierspurigen Verkehrsführung auf wechselnd einer Fahrbahnhälfte und der sehr ungünstigen Witterung längere Staus als üblich. Um der erhöhten Gefährdungslage auf der A7 zu entgehen, wurde entsprechend verstärkt auf die B4 von und nach Hamburg und auf die L319 von und nach Neumünster ausgewichen. Damit ergaben sich reell deutlich geringere Verkehrszahlen bei dieser nicht-repräsentativen Zählung wegen der sehr ungünstigen Witterung und der Verkehrsbehinderungen.

Diese Aussagen werden auch bestätigt, wenn man frühere Verkehrszahlen am Lohstücker Weg und angrenzenden Straßen zum Vergleich nimmt:

1. Verkehrszählungen und Prognose im Rahmen der A20-Planung durch die Ingenieurgemeinschaft Schubert im Auftrag des LBV 2009/2012:

1.1 2005

- B206 (A7 - BB) 12300 Kfz DTVW

1.2 2010

- B206 (A7 - BB) 12528 Kfz DTVW

1.3 Modellprognose 2025 ohne Einbeziehung A20/4

- B206 (A7 - BB-OU) 20300 Kfz DTV

2. Verkehrszählung 2010 im Rahmen des Sechsstreifigen Ausbaus der A7 (Fachbeitrag Verkehr REK A7-Süd) von Georg Consulting im Auftrag der DEGES 2010:

- B206 (A7 - BB) 13000 Kfz DTVW

3. In 2012 hatte das Büro Masuch & Olbrisch für die Stadt Bad Bramstedt eine Zählung durchgeführt, die im Umfeld des BPlans 58 folgende durchschnittlichen Tageswerte lieferte:

- Lohstücker Weg 8500 Kfz DTVW bei 5 % SV - 8240 DTV bei 4 % SV (330 Lkw)
- B206 OU Nord 5260 Kfz DTVW bei 17 % SV - 4990 DTV bei 15 % SV (749 Lkw)
- Butendoor 7300 Kfz DTVW bei 4% SV - 7000 DTV bei 4 % SV

4. Im Oktober 2015 hatte das Büro WKV im Auftrag des Bauamtes eine Zählung durchgeführt, die im Umfeld des BPlans 58 folgende Werte lieferte:

- Lohstücker Weg 10710 Kfz DTV
- Butendoor 7110 Kfz DTV

5. Kalkulierte Werte 2018 (Dr. Schäffler):

Es wird eine Steigerung von 26 % der Verkehrszahlen am Lohstücker Weg von 2012 nach 2015 festgestellt, was durch das Wachstum der Stadt erklärt werden kann. Wegen des auch bis dato fortschreitenden Wachstums kann entsprechend von einer weiterhin 26-prozentigen Steigerung der Werte von 2015 bis 2018 ausgegangen werden:

- Lohstücker Weg 13495 Kfz, davon 12955 Pkw und 540 SV
- B206 OU Nord 7922 Kfz, davon 6734 Pkw und 1188 SV
- Butendoor 8959 Kfz, davon 8780 Pkw und 179 SV

Zu 2.3: Bemessungsverkehrsstärke DTV, DTVSV

Wegen der Verwendung einer Verkehrszählung an einem nicht-repräsentativen Tag werden unzulässige Daten als Grundlage für die Berechnung der Bemessungsverkehrsstärken verwendet. Die in der Tabelle Bild 2.6 resultierenden Werte für die DTV aller Tage des Jahres lauten:

- Lohstücker Weg 7806 Kfz, davon 7487 Pkw und 319 SV

Alle im vorliegenden Verkehrsgutachten berechneten Zahlen liegen demnach für 2018 unter dem bereits 2012 festgestellten Wert! Dies beweist die absolut unzulässige Auswahl des Zähltages.

Zu 3.2.: Verkehrsbelastung - Prognose-Nullfall 2030

Die Werte der älteren Verkehrszählungen von 2012 und 2015 stehen in starkem Gegensatz zu den für 2030 im Gutachten für den Nullfall prognostizierten:

4. Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke Prognose-Nullfall 2030: Graphik Seite 13

- Lohstücker Weg 7900 Kfz, davon 7540 Pkw und 360 SV
- B206 OU Nord 6900 Kfz, davon 6240 Pkw und 660 SV
- B206 OU Süd 11400 Kfz, davon 10600 Pkw und 800 SV
- Butendoor 5900 Kfz, davon 5840 Pkw und 60 SV

Die Verkehrswerte für Kfz des Lohstücker Wegs im vorliegenden Verkehrsgutachten wurden bereits mit dem Gutachten von 2012 überholt. Sie sind deshalb absolut unrealistisch. Die geringe Zunahme von 330 SV auf 360 SV ist ebenfalls unrealistisch auf Grund der prognostizierten Zunahme des SV (Seite 12: 11,1 % von 2018 bis 2030).

Die Verkehrswerte auf der B206 sind widersprüchlich zu den Voraussagen von steigendem SV im Gutachten für 2030 und dem SV-Anteil von 15 % in 2012, da er hier nur noch mit 6,9 % ausgewiesen ist. Die Berechnung ist deutlich falsch.

Die Verkehrswerte für 2030 von 5900 Kfz auf der Straße Butendoor wurden bereits 2015 mit einem Wert von 7110 Pkw deutlich erreicht! Auch hier ist die Berechnung für 2030 offensichtlich weitestgehend unrealistisch. Noch unstimmgiger ist die Prognose bezüglich des Schwerlastverkehrs. Der SV soll auf der Butendoor von 179 auf 60 abnehmen!

Fazit: Die zu Grunde gesetzten Verkehrsfrequenzen aus Beobachtung und Berechnung bis hin zur Prognose sind falsch. Sie können nicht als Grundlage für realistische Beurteilungen des Verkehrsgeschehens im Umfeld des BPlans 58 dienen.

Zu 3.3 Verkehrsaufkommen des B-Plans 58:

Im ersten Absatz auf Seite 14 heißt es:

"Da sich die tatsächliche Arte der Nutzung innerhalb des B-Plangebietes zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter konkretisieren lässt, wird ein allgemeiner Ansatz für die Verkehrserzeugung getroffen, der einem Branchenmix von Handwerk, Handel, Produktion und Transport entspricht."

Einzelhandel wird durch Punkt 1.2 auf Seite 1 im Teil B: Text vom August 2018 unter I. Planungsrechtliche Festsetzungen ausgeschlossen:

Satz 1: " Einzelhandelsbetriebe sind gem. § 1 Abs. 5 i.V.m. Abs. 9 Bau NVO im Gewerbegebiet ausgeschlossen."

Diese Aussage steht in Widerspruch zu den bekannten inhaltlichen Vorstellungen der Stadt zur Nutzung, dargestellt im veröffentlichten Informationsblatt Nr. 7 der Stadt im Rahmen von Nordgate zum Gewerbegebiet Süd: "Großflächige Technologienutzung, Logistik, Produktion". Damit muß eine Aufteilung der Nutzung auf die genannten Verkehrsverursacherklassen mit ihren spezifischen Verkehrsaufkommen für die Schätzung des Verkehrsaufkommens angesetzt werden, nicht ein Branchenmix mit zusätzlich Handwerk und Handel.

Zudem wird die tatsächliche Nutzung durch die bereits erfolgte vertragliche Bindung des Asklepios-Konzerns mit einem Logistik-Zentrum für die 109 Kliniken und klinikähnlichen Betriebe, die im gesamten Bundesgebiet verteilt sind nicht berücksichtigt. Hierzu ist von einem deutlich erhöhten SV-Anteil auszugehen. Logistik-Zentren dieser Größenordnung sind in dreischichtigem Betrieb über 24 Stunden aktiv. Aus der Grundfläche der geplanten Halle lässt sich unter Vergleich mit entsprechenden Logistikzentren die Zahl an Be-/Entladungsplätzen und die durchschnittliche Lagerdauer, bzw. Bewegungen/Zeit ableiten.

Hinzu kommen auch weitere Betriebe, die aus der "großen Zahl von Bewerbern"(Aussagen von Bauamt und Bürgermeister, u.a. im Planungs- und Umweltausschuss) favorisiert werden. Aus den Bewerbungen, die der Öffentlichkeit verschwiegen werden, muß abgeleitet werden, welche spezifischen verkehrsrelevanten Voraussetzungen denkbar sind (Anzahl Beschäftigte, Quell- und Zielverkehr, etc.).

Fazit: Die Berechnung des Verkehrsaufkommens im Bereich des BPlans 58 ist nicht konkret aus den

bekanntes planungsrechtliches Festsetzungen und den bereits vertraglich gesicherten Interessenten durchgeführt. Es sind damit nicht alle relevanten Belange ermittelt und berücksichtigt.

Zu 3.4 und 3.5. und 3.6

Für das Verkehrsaufkommen auf den potentiellen Entwicklungsflächen, die Verkehrsverteilung und die Verkehrsbelastung (Prognose-Planfall 2030) wurden die unzulässigen, da nicht repräsentativen Daten aus der Verkehrserhebung zu Grunde gelegt. Damit sind die entsprechenden Berechnungen hinfällig.

Zu 4 Gestaltung der äußeren Erschließung gemäß RAL:

Die Dimensionierung des Linksabbiegestreifens ist alleine wegen des hohen zu erwartenden SV-Anteils unzulänglich. Lastkraftwagen, die von der A7 kommen, müssen über einen Linksabbiegerstreifen in das Gebiet einfahren. Die geplante Länge des Streifens mit 70 Meter entspricht zu Spitzenverkehrszeiten nicht den Anforderungen und wird absehbar zu gefährlichen Situationen auf der B4/Lohstücker Weg führen.

Zu 5 Nachweis der Leistungsfähigkeit gemäß HBS 2015

5.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung:

Auch hier gilt, dass die Grundlage für die Berechnung die nicht korrekt ermittelten Bemessungsverkehrsstärken der Analyse 2018 und davon abgeleitet der Prognose-Planfall 2030 sind (s.a. S. 21). Die vorliegenden Berechnungen können deshalb nur noch fehlerhafter sein.

Zu 6 Zusammenfassung und Empfehlung

Durch die wegen der zusätzlichen Abbiegestreifen notwendige Ausbreitung der bestehenden B4 am Lohstücker Weg gehen Flächen mit Ausgleichsmaßnahmen verloren. Durch die Ausnutzung des 20m + 20m-Freihaltestreifens entlang der B206 und entsprechend auch an der B4/Lohstücker Weg wäre es problemlos möglich, die gepflanzten Alleebäume zu erhalten.

* * *