

IKS - Ingenieurbüro für Stadt-
und Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)

Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
andreas.schmitz@iks-planung.de
0561 - 953 79 676
www.iks-planung.de

Datum: 10.01.2020
as / sg / 138

Schlüchtern, B-Plan Elmer Landstraße 1

Stellungnahmen zum Verkehrsgutachten IKS-Mobilitätsplanung; Verkehrsgutachten B-Plan

Schlüchtern - Elmer Landstraße 1. Kassel 2019

Hier: Schreiben der Dr. Gebhardt + Moritz Rechtsberatung vom 25.10.2019

In dem Schreiben der Dr. Gebhardt + Moritz Rechtsberatung vom 25.10.2019 wird in mehreren Punkten sich kritisch mit dem Verkehrsgutachten von IKS-Mobilitätsplanung auseinandergesetzt. Dieses Schreiben bedarf einer Erwiderung.

Im Folgenden sind Zitate aus dem Schreiben der Dr. Gebhardt + Moritz Rechtsberatung kursiv und eingerückt dargestellt.

1. Angeblich fehlende Nachvollziehbarkeit

Auch das vorliegende Verkehrsgutachten B-Plan Schlüchtern Eimer Landstraße 1 vom 22.7.2019 ist nicht einmal im Ansatz geeignet, die Betroffenen über die voraussichtlichen Auswirkungen der Planungen auf den Verkehr zu informieren und taugt gleichfalls als Grundlage für den Abwägungsprozess in keiner Weise. Das Gutachten ist nicht nachzuvollziehen.

Es ist richtig, dass wissenschaftliche Gutachten für Laien häufig im Einzelnen nicht nachvollziehbar sind. Deswegen wurden die Ergebnisse der Berechnungen am Schluss auch verbal erläutert und dargestellt. Es kann überhaupt nicht erwartet werden und ist nicht leistbar, dass z. B. die Berechnungen

nach den HBS-Formblättern¹ für Laien nachvollziehbar dargestellt werden. Für eine substantiierte Kritik an dem Verkehrsgutachten sollte der entsprechende Sachverstand hingezogen werden. Das Gutachten ist nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik erstellt worden.

2. Verwendung von Abkürzungen

So werden in der Tabelle 3 Abkürzungen benutzt, die an keiner Stelle erläutert werden. Beispielsweise "MIV".

Auch hier gilt das unter Punkt 1. gesagt. Würden die im Anhang ab Seite 15 verwendeten Abkürzungen auch für Laien verständlich erläutert, würde das ganze Lehrbücher füllen.

Wobei die als Beispiel herangezogen Abkürzung MIV hier auch nicht taugt, weil die Verfasserin sie ja kennt. Im Übrigen ist die Bedeutung dieser Abkürzung auch problemlos über Google recherchierbar.

3. Untersuchungszeitraum

Soweit diese Bezeichnung erläutern soll, wieviele Personen mit dem Fahrzeug kommen, sind die dort genannten Zahlen und Zeiten nicht nachvollziehbar. Zum einen ist unklar, warum im Gesundheitszentrum lediglich zwischen 16:00 und 20:00 Uhr Kurse, Wellness, Training etc. stattfinden sollte, obwohl sich aus dem Schichtplan Öffnungszeiten zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr ergeben und das Pflegeheim sogar rund um die Uhr geöffnet haben soll.

Um die verkehrlichen Auswirkungen einer Baumaßnahme darzustellen, ist es üblich und auch vollkommen ausreichend, die werktäglichen Spitzenstunden zu betrachten. Das ist Stand von Wissenschaft und Technik. Da von der Nutzungsstruktur der geplanten Maßnahme in der morgendlichen Spitzenstunde des Gesamtverkehrs nur marginale Auswirkungen zu erwarten sind, wurde auch lediglich die nachmittägliche Spitzenstunde betrachtet. Die Spitzenstunde im Straßennetz wurde empirisch ermittelt und liegt zwischen 15.15 Uhr und 16.15 Uhr. Von daher ist die Betrachtung der nachmittäglichen Neuverkehre aus der geplanten Maßnahme auch vollkommen ausreichend.

3. Der Anschein, etwas sei falsch

Zudem scheint es ausgeschlossen, dass lediglich 50% der Mitarbeiter mit dem eigenen Auto zur Arbeit kommen. Dies schon deshalb, weil sich in unmittelbarer Nähe des geplanten

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS, Fassung 2015. Köln 2015

Vorhabens keine Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs befindet. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass sämtliche Arbeitnehmer, Besucher und Bewohner für An- und Abfahrten eigene PKWs bzw. Taxen nutzen werden bzw. nutzen müssen.

Gerade viele Diskussion im Bereich Verkehrswesen sind davon geprägt, dass ohne fachliche Kenntnis und aus dem eigenen Gefühl heraus argumentiert wird.

Die Annahme von einem Anteil von 50% der Mitarbeiter, die als Selbstfahrer mit dem Pkw kommen, ist ein pauschaler Wert. Je detaillierter man in die Betrachtung geht, umso mehr Parameter sind dann auch zu berücksichtigen. Bei der Ermittlung der Neuverkehre hatten wir ausdrücklich festgehalten, dass immer der Worst-Case betrachtet wird: „Um auf der sicheren Seite zu liegen, wurden immer die höchsten Werte übernommen.“²

In der monierten Tabelle 3 (siehe unten), wurden zwar nur der 50%-Anteil angenommen, aber in jedem Arbeitsschritt die Werte aufgerundet und eine durchschnittliche Anwesenheit nicht berücksichtigt.

Tabelle 3: Nutzer des Gebäudes und Verkehrserzeugung

	Personen oder Fz	Wege am Tag (auch Besucher)	Anteil MIV	Fahrzeuge (Pkw-E)	15.15 - 16.15 Uhr		15.15 - 16.15 Uhr	
					Anfahrt	Abfahrt	Anfahrt (Pkw-E)	Abfahrt (Pkw-E)
Gesundheitszentrum								
zwischen 16-20 Uhr								
Kurse	25		80%	20	50%	20%	10	4
Wellness	20		80%	16	50%	20%	8	4
Training	50		80%	40	50%	20%	20	8
Therapie	10		80%	8	50%	20%	4	2
1. Schicht:								
08:00 - 16:00 Uhr	25		50%	13	0%	80%	0	11
2. Schicht								
16:00 - 22:00 Uhr	15		50%	8	80%	0%	7	0
Hausarzt / Facharzt								
15-18.00 Uhr								
Arzt + Patienten	30		50%	15	60%	50%	9	8

² IKS-Mobilitätsplanung; Verkehrsgutachten B-Plan Schlüchtern - Elmer Landstraße 1. Kassel 2019, S. 7

	Personen oder Fz	Wege am Tag (auch Besucher)	Anteil MIV	Fahrzeuge (Pkw-E)	15.15 - 16-15 Uhr		15.15 - 16.15 Uhr	
					Anfahrt	Abfahrt	Anfahrt (Pkw- E)	Abfahrt (Pkw- E)
Pflegeheim								
Mitarbeiter (3 Schichten)	50		50%	25	20%	35%	5	9
stationäre Plätze	80	1,5	65%	78	20%	20%	16	16
Betreutes Wohnen								
Wohnungen	60	2,5	45%	68	15%	15%	11	11
Anlieferung / Paketdienste etc.	12		100%	18	8%	8%	2	2
zusammen							92	75

Die derzeit aktuellste Untersuchung zum Mobilitätsverhalten ist die Untersuchung Mobilität in Deutschland³ von 2017, deren Ergebnisse im Jahre 2019 vorgelegt wurden. Untersucht wurden hierbei über eine Millionen Wege bei über 300.000 Befragten. Die Mobilität wird dort u.a. in regional-statistischer Raumtyp dargestellt. Diese Raumtypen basieren auf Untersuchungen des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Dort ist die Stadt Schlüchtern⁴ unter dem Stadt- und Gemeindetyp 30 als „Größere Kleinstadt“ bezeichnet.

In den Ergebnistabellen der MID 2017 entspricht dies der „ländliche Region - Mittelstadt, städtischer Raum“.

Für diesen Gebietstyp beträgt der Anteil Pkw-Selbstfahrer auf dem Weg zur oder von der Arbeit 67%. Also mitnichten den gefühlten 100% Autofahrten.

Dazu muss dann noch die durchschnittliche Anwesenheit von Mitarbeitern berücksichtigt werden.

³ <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/MiT2017.html> [Abruf 09.01.2020]

⁴ <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/downloadangebote.html?nn=443182> [Abruf 09.01.2020]

Bei 251 Arbeitstagen im Jahre 2019 in Hessen, einem Urlaub von 30 Tagen und einem durchschnittlichen Krankenstand⁵ von 4,75% ergibt sich eine durchschnittliche Anwesenheitsquote von 83,3%.

Wird dann nicht noch bei jedem Arbeitsschritt lediglich aufgerundet, kommt man zu denselben Ergebnissen, wie nachfolgende Tabelle zeigt.

Auch bei der Prognosebelastung 2030 wurde auch der Worst-Case betrachtet. Da keine lokalen Verkehrsprognosen bekannt sind, wurden die Prognosedaten aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030⁶ bzw. der Verkehrsverflechtungsprognose 2030⁷ übernommen.

Diese Daten gelten für Bundesfernstraße, insbesondere für Autobahnen, und sind für die Elmer Landstraße in Schlüchtern sicherlich weit übertrieben.

Im Übrigen sollte hierbei auch einfach mal auf die Verhältnismäßigkeit geachtet werden. Es werden in der werktäglichen nachmittäglichen Spitzenstunde Neuverkehre durch die Baumaßnahme von 167 Fahrzeugen (eigentlich Pkw-Einheiten) prognostiziert, das sind in der Spitzenstunde in der Minute gerade einmal drei Fahrzeuge (!).

	Personen	Wege am Tag (auch Besucher)	Anteil MIV	Anwesenheit	Fahrzeuge (Pkw-E)	15.15 - 16.15 Uhr		15.15 - 16.15 Uhr	
						Anfahrt	Abfahrt	Anfahrt	Abfahrt
Gesundheitszentrum									
zwischen 16-20 Uhr									
Kurse	25		80%		20	50%	20%	10	4
Wellness	20		80%		16	50%	20%	8	3
Training	50		80%		40	50%	20%	20	8
Therapie	10		80%		8	50%	20%	4	2
1. Schicht:									
08:00 - 16:00 Uhr	25		67%	83,3%	14,0	0%	80%	0	11

⁵ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/5520/umfrage/durchschnittlicher-krankenstand-in-der-gkv-seit-1991/> [Abruf 09.01.2020]

⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin 2016, S. 54 f.

⁷ BVU / ITP / IVV / Planco; Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Freiburg, München, Aachen, Essen 2014, S. 232 und S. 297

	Personen	Wege am Tag (auch Besucher)	Anteil MIV	Anwesenheit	Fahrzeuge (Pkw-E)	15.15 - 16-15 Uhr		15.15 - 16-15 Uhr	
						Anfahrt	Abfahrt	Anfahrt	Abfahrt
2. Schicht									
16:00 - 22:00 Uhr	15		67%	83,3%	8,4	80%	0%	7	0
Hausarzt / Facharzt									
15-18.00 Uhr									
Arzt + Patienten	30		67%	83,3%	16,8	60%	50%	10	8
Pflegeheim									
Mitarbeiter (3 Schichten)	50		67%	83,3%	27,9	20%	35%	6	10
stationäre Plätze	80	1,5	65%		78	20%	20%	16	16
Betreutes Wohnen									
Wohnungen	60	2,5	45%		67,5	15%	15%	10	10
Anlieferung / Paketdienste etc.									
	12		100%		18	8%	8%	1	1
zusammen								92	73

4. Angebliche Zunahme des Verkehrs gegenüber vorheriger Nutzung

Soweit in der Begründung des Vorentwurfs zur 5. Änderung des FNP ausgeführt wird, dass infolge des Vorhabens von einer Reduktion des Verkehrs im Verhältnis zu der gewerblichen Vornutzung auszugehen sei, kann dies gleichfalls nicht nachvollzogen werden. Die Fläche wird sehr viel dichter und höher bebaut als dies bisher der Fall war. Es ist offenkundig, dass dies zu einer erheblich steigenden Verkehrsbelastung und damit einhergehendem Verkehrslärm u.a. auch am Wochenende und in den Abendstunden führen wird. Beides ist mit der Wohnnutzung in der Nachbarschaft allerdings unvereinbar.

Die Aussage hinsichtlich der Verkehrsveränderung in Bezug auf die Vornutzung ist zwar nicht im Verkehrsgutachten enthalten und es liegen auch keine Vorher-Untersuchungen vor, trotzdem dürfte es nach unseren Erfahrungen plausibel sein, das durch die vorherige gewerbliche Nutzung (Baumarkt) eine deutlich höhere Verkehrserzeugung bestanden hat als bei der geplante Nutzung zu erwarten ist. Hierbei spielt für die Verkehrserzeugung die Höhe und Dichte der Bebauung keine Rolle, sondern in erstere Linie deren Nutzung und die daraus resultierende Besucherfrequenz.

Aus einer höheren und dichteren Bebauung kann eben nicht „*offenkundig*“ auf mehr Verkehr geschlossen werden, sondern es bedarf einer differenzierten Betrachtung.

5. Fehlende Angaben zur Parkplatzsituation

Weiterhin ist auffällig, dass weder in dem Verkehrsgutachten noch an anderer Stelle eine Aussage zur Parkplatzsituation erfolgt ist.

Im ersten Kapitel „Anlass / Aufgabenstellung“ ist auch die Aufgabenstellung beschrieben. Der Bedarf an Stellplätzen ist nicht Untersuchungsgegenstand gewesen.

Die Zahl der notwendigen Stellplätze ergibt sich aus der Stellplatz- und Ablösesatzung⁸ der Stadt Schlüchtern bzw. aus deren Anlage 1.

6. „Alle benutzen das Auto“ statt differenzierter Betrachtung

Die Vorstellung, dass alle nur das Auto benutzen, zieht sich durch den gesamten Text:

Es ist daher davon auszugehen, dass sämtliche Bewohner, Beschäftigte und Besucher des Vorhabens das eigene Auto nutzen werden und entsprechende Stellplätze benötigen. Die sich draus ergebende Parkplatzsuche wird in der Nachbarschaft zu erheblichen Verkehrsbehinderungen führen. Auch dies ist mit dem Rücksichtnahmegebot unvereinbar.

Gerade bei betreutem Wohnen, bei Senioreneinrichtungen oder Arztbesuchen von Jugendlichen und Senioren ist nur mit einem geringen Pkw-Besitz, geschweige denn Gebrauch, zu rechnen. Die Verkehrswissenschaft kommt aus empirischen Untersuchungen auch für ländliche Regionen zu wesentlich differenzierten Ergebnissen.

Selbst im abgelegenen ländlichen Raum, dem letzten regionalstatistischen Raumtyp, werden nur 75% der Arbeitswege als Pkw-Selbstfahrer zurückgelegt, bei Erledigungen (z.B. Arztbesuche) 55% der Wege mit dem Pkw und in der Freizeit nur 34%.

⁸ Satzung der Stadt Schlüchtern über die Stellplatzpflicht sowie die Gestaltung, Größe, Zahl der Stellplätze und die Ablösung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge - Stellplatz- und Ablösesatzung - vom 20.05.2014
und
Satzung der Stadt Schlüchtern über die Stellplatzpflicht sowie die Gestaltung, Größe, Zahl der Stellplätze und die Ablösung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge - Stellplatz- und Ablösesatzung - Anlage 1 zu § 4 Abs. 1/Richtzahlen für den Stellplatzbedarf

Häufig besteht das Problem, dass aus dem eigenen Mobilitätsverhalten geschlossen wird, das alle anderen sich genauso bewegen würden.

7. Zusammenfassung und Bewertung

Bei einer sach- und fachlichen Betrachtung und unter Beachtung des aktuellen Stands von Wissenschaft und Technik und empirischen Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft sind die in dem Schreiben der Dr. Gebhardt + Moritz Rechtsberatung vom 25.10.2019 vorgebrachten Argumente hinsichtlich der verkehrlichen Aussagen in keiner Form irgendwie substantiiert. Es wäre hilfreicher und sachdienlicher gewesen, sich fachlichen Beistand zu holen, anstatt aus einem Bauchgefühl heraus zu argumentieren.

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Kassel, 10. Januar 2020