

Informationen für die Entscheidungsträger bzgl. B-Plan Entwurf vom 01.07.2015

Durch die Veröffentlichung der am 29.07.2015 an der Infoveranstaltung im Vereinshaus gezeigten Dokumente ergibt sich die Möglichkeit, die Entscheidungsträger im Vorfeld mit Argumenten dazu zu versorgen. Diese Aufstellung ist weder vollumfänglich, noch in irgendeiner Beziehung zu möglichen Eingaben bei einer eventuellen Plan Offenlegung zu sehen.

Anmerkungen zum B-Plan:

- Warum eine Einordnung nach Sondergebiet, die den üblichen Rahmen der umliegenden Wohngebiete aushebelt. WB müsste nach [Baunutzungsverordnung](#) mit entsprechenden expliziten Ausnahmegenehmigungen bzgl. des Gewerbes ausreichend sein? Wenn SO wegen des Gewerbes notwendig sein sollte, so müssen alle anderen Werte wie Emissionen u.ä. analog zu WA festgeschrieben werden, um zu vermeiden dass man durch die Hintertür de facto ein Gewerbegebiet innerhalb von Wohngebieten schafft.
- Die abweichende Bauweise (a) ist durch die Gebäudelänge von 70m begründet. Ein solch massiver Baukörper widerspricht der bisherigen Politik, siehe [Satzung Ortsmitte](#) -> [offene Bauweise](#) mit Gebäudelänge von max. 50m sollte mehr als ausreichend sein.
- Flachdächer sind bei allen anderen Baumaßnahmen der Umgebung ausgeschlossen worden, siehe auch [Satzung Ortsmitte](#)
- Schank- und Speisewirtschaft werden erwähnt-> im Lärmgutachten fehlen diese aber, insbesondere die Eingrenzung "Aussenbereich"
- Die umliegenden B-Pläne weisen eine GRZ von 0,4 im Maximum aus, warum hier 0,6 - 0,8?
- Das Wort „Zisterne“ findet sich im ganzen B-Plan kein einziges Mal, jedoch wurde sie in der Infoveranstaltung zum Hochwasserschutz angesprochen. Sie sollten im B-Plan zwingend vorgeschrieben werden, incl. Kapazität.
- Entwässerung im Trennsystem geht laut B-Plan nicht mehr über Horngarten (wie in der vorherigen Version), sondern ausschließlich über die Quirinusstr. - Sind dort beide Kanäle ausreichend dimensioniert? -> Gutachten dazu fehlt.
- Welchen Frischwasserbedarf hat das Bauvorhaben und sind die Zuleitungen dazu ausreichend, oder kommen entsprechende Mehrkosten auf die Gemeinde zu?
- Werbeflächen sollten Fahnen (knattern im Wind -> Lärmgutachten?) und Beleuchtung ganz ausnehmen.
- Ob 56 Stellplätze wirklich ausreichend sind ist mehr als zweifelhaft. Die Größen der Stellplätze sollte an die besondere Situation der Bewohner angepasst werden und sich nicht nach der Garagenverordnung richten. z.B. größere Breite damit das Fahrzeug mit Rollstuhl oder Rollator bestiegen werden kann. Dadurch können auf der gegebenen Fläche natürlich weniger Stellplätze untergebracht werden. Im Zusammenhang mit den Anmerkungen zum Lärmgutachten wird die Errichtung der Tiefgarage immer dringlicher, und sollte deshalb fest vorgeschrieben werden.
- Aus der Notwendigkeit der Errichtung einer Tiefgarage ergibt sich der Bedarf nach einem Bodengutachten (Fels, Quellen, etc.)

Anmerkungen zum Verkehrsgutachten allgemein:

Das Gutachten weist einige Merkwürdigkeiten auf die als methodische Mängel gedeutet werden könnten:

- Die Basisdaten stammen aus 08/2012 und wurden mit Zählungen aus 2014 „geeicht“. Was das genau bedeutet wird jedoch nicht erläutert.
- Es gibt keine differenzierte Betrachtung im Tagesverlauf, nur Durchschnittswerte. Einschätzungen zu Stoßzeiten im Berufsverkehr fehlen so.
- Weder das Erfassungsdatum aus 2012 noch aus 2014 wird genannt. Dadurch fehlt die Transparenz ob die Aussagen realistisch sind wegen Ferienzeiten und Weggang der Vorschulkinder aus der Kita, somit bleibt die Datenbasis im Ungefähren.
- Bei den Prognosen wird die Erweiterung der KITA von 85 auf 165 Kinder bis voraussichtlich Ende 2017 nicht berücksichtigt. Dies ist zwingend erforderlich.
- Je nach Belegungsgrad sind ca 174 Bewohner plus Mitarbeiter zu erwarten, die vorgegebenen 56 Stellplätze sind damit mehr als fragwürdig, ebenso wie die angenommene Zahl von 114 PKW
- Die Berechnung der Fahrten enthält vermutlich einen gravierenden Irrtum, die verwendete Formel lautet offensichtlich:

$$\text{Tagesverkehr} \left(\frac{\text{KFZ}}{d, \text{Richtung}} \right) = \frac{\left(\frac{\text{Anzahl Personen} \times \text{Anteil PKW in \%} \times \frac{\text{Wege}}{d}}{\text{Besetzungsgrad}} \right)}{2}$$

Anzahl Personen	101
- Wege/d	3,50
- Anteil Pkw	60%
- Besetzungsgrad	1,20
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	88

Da jedoch jeder PKW, der auf das Gelände kommt auch wieder fährt, so entfällt die letzte Division durch 2 bei der Betrachtung pro Richtung. Zur Berechnung der gesamten Fahrten müsste er (... **x 2**) lauten: Die irrtümliche **Division** mit dem Faktor 2 statt der korrekten **Multiplikation** verändert das Ergebnis um den Faktor 4 (!)

Ausschnitt aus Anhang 2:
betreutes Wohnen

Hinzu kommt, dass der Besetzungsgrad eigentlich bereits im Anteil PKW enthalten ist und somit nicht extra berücksichtigt werden sollte. Als Beispiel: Paare mit einem PKW (Anteil PKW 50%) werden ggfs. natürlich zusammen fahren (Besetzungsgrad 2 oder 1, im Mittel wohl 1,5). Eine zusätzliche Berücksichtigung dieses Wertes führt im Beispiel zu einer doppelten Reduktion. Ob das gerechtfertigt ist erscheint zumindest fragwürdig.

Im Umkehrschluss stellt sich die Frage wie ein PKW Anteil von nur 60% zu einem Besetzungsgrad von 1,2 passt, müsste dann der PKW Anteil nicht mindestens 80% betragen?

- Es ist nicht ganz nachvollziehbar, warum sich der Schwerverkehr an der Zahl der Beschäftigten orientieren soll und nicht an der Zahl der zu verpflegenden Personen, also Bewohner.
- Die Erfahrung zeigt (z.B. Saarburger Str. 42), dass Parkflächen gemieden werden, die zugekauft werden müssen. Eine Kopplung an die WE wäre wünschenswert um ein Ausweichen auf öffentliche Stellflächen zur „Kostenoptimierung“ zu vermeiden.
- Keine Berücksichtigung des Katastrophenfalles, wäre ggfs. eine Evakuierung des Gebäudes in der notwendigen Zeit überhaupt möglich?
- Es fehlt eine Betrachtung des „n-1“-Falles, etwa Unfall auf der Kreuzung Saarburger Str. / Bergstr., oder Sperrung einer anderen Zufahrtsstr. wegen Hausbrand oder ähnlichem.
- Die Beschränkung auf die unmittelbar angrenzenden Straßen verkennt die Lage tief im Inneren des Ortes. Die Verkehrssituation muss in jedem Fall bis zur Ortsgrenze der Ausfallstraßen erfolgen. Stichworte sind: Saarburger Str., Apacher Str., Bahnhofstr. incl. ruhendem Verkehr sowie die Einbahnregelung rund um den Ortskern.

Seite	Bemerkung zum Verkehrsgutachten im Detail																																														
Seite 5 von 6	Auf welcher Grundlage wird angenommen, dass doppelt so viele Fahrzeuge die Quirinusstr. bergauf fahren wie bergab? Laut Herr Keren (Infoveranstaltung) weist die Begründung zum Bauvorhaben die Haupt-Zuwegung durch die Saarburger Str. aus. Warum werden dann dort nur 1/4 der Fahrten vermutet?																																														
Anhang 2	<ul style="list-style-type: none"> Betreutes Wohnen: Anteil PKW 60% -> Widerspruch zur Anzahl der Parkplätze (42 Plätze für 84 WE bei 101 Bewohnern -> 42% = zu wenig Parkplätze?) Hotel: Gäste und Beschäftigte 70% PKW Anteil - ohne Busanbindung - wie soll das gehen? Vollstationäre Pflege weist Besucher aus, die im Lärmgutachten fehlen. PKW Grad bei 80%, ebenfalls ohne ÖPNV, warum Abweichung zum betreuten Wohnen? <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Gäste / Bewohner</th> <th colspan="2">Beschäftigte</th> <th colspan="2">Besucher</th> <th rowspan="2">PKW</th> </tr> <tr> <th>Anzahl</th> <th>Anteil PKW</th> <th>Anzahl</th> <th>Anteil PKW</th> <th>Anzahl</th> <th>Anteil PKW</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hotel</td> <td>33</td> <td>70%</td> <td>8</td> <td>70%</td> <td>entfällt</td> <td>entfällt</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>Seniorenresidenz/ Betreutes Wohnen</td> <td>101</td> <td>60%</td> <td>fehlt</td> <td>fehlt</td> <td>fehlt</td> <td>fehlt</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>Seniorenresidenz/ vollstationäre Pflege</td> <td>40</td> <td>0%</td> <td>10</td> <td>80%</td> <td>20</td> <td>80%</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>174</td> <td></td> <td>18</td> <td></td> <td>20</td> <td></td> <td>114</td> </tr> </tbody> </table> <p>Während der Nacht werden alle Gäste und Bewohner gleichzeitig parken wollen. 56 Parkplätze können dafür offensichtlich nicht ausreichen.</p>		Gäste / Bewohner		Beschäftigte		Besucher		PKW	Anzahl	Anteil PKW	Anzahl	Anteil PKW	Anzahl	Anteil PKW	Hotel	33	70%	8	70%	entfällt	entfällt	29	Seniorenresidenz/ Betreutes Wohnen	101	60%	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	61	Seniorenresidenz/ vollstationäre Pflege	40	0%	10	80%	20	80%	24	Summe	174		18		20		114
	Gäste / Bewohner		Beschäftigte		Besucher		PKW																																								
	Anzahl	Anteil PKW	Anzahl	Anteil PKW	Anzahl	Anteil PKW																																									
Hotel	33	70%	8	70%	entfällt	entfällt	29																																								
Seniorenresidenz/ Betreutes Wohnen	101	60%	fehlt	fehlt	fehlt	fehlt	61																																								
Seniorenresidenz/ vollstationäre Pflege	40	0%	10	80%	20	80%	24																																								
Summe	174		18		20		114																																								
Anhang 3	Die Darstellung suggeriert, dass viele Fahrer die Bergstr. hochfahren und rechts in Auf Juck abbiegen. Dabei kommen sicherlich die meisten Fahrzeuge geradeaus aus der Saarburger Str. Das bezeugen auch die meisten Unfallgeschehen auf dieser Kreuzung.																																														

Anmerkungen zum schalltechnischen (Lärm-) Gutachten:

Das Gutachten weist einige Merkwürdigkeiten auf die als methodische Mängel gedeutet werden könnten:

- Der Verkehr in der Straße auf Juck, kommend aus der Saarburger Str., muss eine kurze Steigung von 12% überwinden. Nach dem Anfahren an der Kreuzung mit der Bergstr. (rechts vor links) ist ebenfalls mit erhöhten Lärmwerten zu rechnen.
- Die Bauphase wurde mit keinem Wort erwähnt, dabei sind auch hier sowohl die Dauer der Baustelle, wie die zu erwartenden Pegel durchaus von Interesse, vor allem im Zusammenhang mit einem Bodengutachten bei einer zu bauenden Tiefgarage (etwa Hämmern auf Fels)
- Aus den Klagen gegen den Sportplatz könnte man ableiten, dass die Bevölkerung besonders sensibel auf Feiern im Außenbereich (dort Zelt) reagiert. Es findet sich keine Einschätzung der Gastronomie oder anderer Geräusche die durch Personen verursacht werden, z.B. Veranstaltungen für die Bewohner.
- Eine Einschätzung bzgl. der Rettungsdienste fehlt vollständig. Damit sind nicht nur Fahrten mit Martinshorn gemeint, sondern insbesondere anzunehmende Flüge mit dem Rettungshubschrauber. Zum Vergleich: Die Seniorengalerie am Sabel wird mehrmals die Woche angefliegen.

Seite	Bemerkung zum Lärmgutachten im Detail
Blatt 6 von 21:	<ul style="list-style-type: none"> • In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich ein Parkplatz mit mehr Stellflächen als den hier veranschlagten 56. Da es sich um Parkflächen des Vereinshauses und des Kindergartens handelt ist mit einer Frequentierung rund um die Uhr zu rechnen. Somit muss selbstverständlich von einer Vorbelastung ausgegangen werden. • Ebenfalls stehen dort Recycling-Container. Der Lärm durch deren Entleerung hat schon zu Beschwerden auf der Gemeindeverwaltung geführt, so dass auch mit einer bereits sensibilisierten Anwohnerschaft gerechnet werden muss. • Die Veränderung der Schallemissionen zum Ist-Stand ist in jedem Fall interessant. Es könnte ja sein, dass sie sich drastisch ändert auch ohne Grenzwerte zu verletzen. Deshalb ist eine Querschnittsmessung über einen längeren Zeitraum außerhalb der Ferien incl. Fussballspielen anzustreben.
Blatt 7 von 21	<ul style="list-style-type: none"> • Die Zahl der Stellplätze ist offensichtlich vorgegeben. Wie ändern sich die Emissions-Werte bei z.B. 70 Stellplätzen, bei 100? • Ein Besuch der Leute in der Altenpflege wurde nicht angenommen. • 42 Parkplätze für 84 WE Betreutes Wohnen (50%) - ein Verkauf von Parkflächen mit der Wohnung ist offensichtlich nicht vorgesehen. Bei zwei Personen jeweils mit Fahrzeug ... -> offensichtlich zu wenig und nicht in Bezug zur Vorschrift bei den umliegenden Wohngebieten (min. 2 Stellplätze pro EFH)
Blatt 9 von 21	Altenpflege hat keine Pegelerhöhung durch Parksuchverkehr -> Herr Linsler hat eine Reservierung und Zerstückelung der Parkflächen am Infoabend jedoch ausgeschlossen -> wie erklärt sich dieser Widerspruch?
Blatt 10 von 21	<p>Summe der stündlichen Verkehrsstärke: $16,8 + 4,2 + 1,25 = 22,25$ (Tag) $6,3 + 3,4 + 3,0 = 12,7$ (Nacht) Tag: $22,25 \times 16 = 356$ Nacht: $12,7 \times 8 = 101,6$ Summe: $457,6$ -> Die Zahl von 175 Zu- und Abfahrten passt nicht dazu! Wie erklärt sich dieser Widerspruch?</p> <p>4m Fahrweg sind für den hinteren Parkplatz, der an über 70m Gebäude vorbeiführt eine unzutreffende Annahme.</p>
Blatt 15,17 und 18 von 21	<p>Quirinusstr. 9 und Saarburger Str. 35 liegen im Gebiet WA. Diese sind nahezu gleich weit weg wie die Saarburger Str. 42. Allerdings werden sie nicht als Messpunkt beachtet obwohl sie den niedrigeren Grenzwert haben (Skizze weiter unten). Wenn hier der Zuschlag von 6dB am WE fällig wird, dann braucht man eine weitere Schallschutzmauer, bzw. der Bau der Tiefgarage wird zwingend.</p> <p>Es fehlt die genaue Bezifferung um welchen Wert der Geräuschpegel am Wochenende durch die fehlenden LKW reduziert wird.</p>

