

Gemeinde Weichering  
01. Juli 2022  
Eingegangen

Gemeinde Weichering  
Kapellenplatz 3

86706 Weichering

**Stellungnahme**  
Paketzentrum Weichering

30.06.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend sende ich Ihnen meine Stellungnahme zum Paketzentrum Weichering.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen  
Stellungnahme

**Stellungnahme als Bürger der Stadt Neuburg an der Donau, Ortsteil  
Maxweiler**

**nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BauGB**

**zur**

**4. Änderung des Flächennutzungsplans zum Sondergebiet**

**„Paketzentrum Weichering“**

**im Parallelverfahren mit**

**Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan**

**„Paketzentrum Weichering“ der Deutschen Post AG, Bonn**

**Stellungnahme zu den folgenden Themen:**

- |                                 |          |
|---------------------------------|----------|
| 1. Änderung Flächennutzungsplan | S. 2-7   |
| 2. Umweltbericht                | S. 8-14  |
| 3. Immissionsschutz             | S. 15-17 |
| 4. Verkehrsuntersuchung         | S. 18-19 |

## Änderung Flächennutzungsplan

### Punkt 3.2 S. 4

#### Originaltext:

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (im Kapitel 3.3) sieht für Logistikunternehmen zudem vom Anbindegebot ab. Grund hierfür ist, dass für Logistizentren die verkehrliche Erschließung ein wichtiges Standortkriterium darstellt und daher Standorte entlang von Zubringern zu Autobahnanschlüssen oder direkt an Autobahnanschlüssen vorrangig zu betrachten sind. Somit können auch Flächen außerhalb bereits im Zusammenhang bebauter Siedlungsfläche in Betracht gezogen werden.

- ➔ Einwand: Es ist keine direkte Zufahrt zur Autobahn vorhanden. Die Entfernung beträgt ca. 16 Kilometer und führt direkt an Ortschaften (Maxweiler, Weichering, Niederstimm) vorbei. Auch DHL bestätigt, dass dies ein Novum für sie ist. Eine Ausnahme vom Anbindegebot ist nicht gegeben.
- ➔ Einwand: 40 % des LKW-Verkehrs fahren Richtung Westen und nur 60 % Richtung Autobahn. Deshalb hat diese Ausnahme keine Berechtigung.

### Punkt 3.2 S. 4

#### Originaltext:

Die Region 10 bietet sich als mittig in Bayern gelegene Region für eine Verdichtung des bestehenden Netzes der Paketzentren an. Dabei kreuzen sich innerhalb der Region 10 bei Ingolstadt die beiden landesplanerischen Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung Nürnberg – München in Nord-Süd-Richtung sowie Regensburg – Ulm in Ost-Westrichtung. Somit bietet sich als weiterer Standort für ein Paketzentrum der Deutschen Post eine Lage mit Anbindung an die Bundesstraße 16 als ost-west-gerichtete Hauptverkehrsader der Region 10 mit direkter Verknüpfung zur Bundesautobahn BAB A9 in der Anschlussstelle Manching an.

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (im Kapitel 3.3) sieht für Logistikunternehmen zudem vom Anbindegebot ab. Grund hierfür ist, dass für Logistizentren die verkehrliche Erschließung ein wichtiges Standortkriterium darstellt und daher Standorte entlang von Zubringern zu Autobahnanschlüssen oder direkt an Autobahnanschlüssen vorrangig zu betrachten sind. Somit können auch Flächen außerhalb bereits im Zusammenhang bebauter Siedlungsfläche in Betracht gezogen werden.

- ➔ Einwand: In der ganzen Region 10 muss der Standort nicht zwingend in Weichering sein. Durch einen autobahnnahen Standort könnten viele LKW-Kilometer vermieden werden und die massiven Verkehrsbelastungen vieler B16-naher Orte zwischen Manching und Neuburg vermieden werden. Die verkehrliche Erschließung ist kein Argument für eine Ausnahme vom Anbindegebot, zumal die Fläche auch an einem FFH-Gebiet liegt und 2 Landschaftsschutzgebiete betroffen sind

**Punkt 3.3 S. 5**

Originaltext:

Ausgehend von der Anschlussstelle Manching der BAB A9 nach Westen ist die Entwicklung bundesstraßennaher Flächen im Gebiet des Marktes Manching aus Immissionsschutzgründen kaum mehr möglich da die bestehenden Ortsränder der Ortsteile Pichl, Nieder- und Oberstimm sowie des Hauptortes Manching bereits bis an die B16 heranreichen.

- Einwand: Die Flächen um Manching sind aus Immissionsschutzgründen kaum nutzbar, jedoch ist die Belastung dieser Ortschaften auch durch den Standort Weichering immens, da ca. 60 % der LKWs zur Autobahn und dadurch direkt an den Ortschaften vorbeifahren, ebenso an Zuchering, Winden und Hagau. Aus diesem Grund ist die Argumentation hinfällig.

**Punkt 4.1 S. 9**

Originaltext:

3.3 Vermeidung von Zersiedelung – Anbindegebot (Z) Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen. Ausnahmen sind zulässig, wenn - ein Logistikunternehmen oder ein Verteilzentrum eines Unternehmens auf einen unmittelbaren Anschluss an eine Autobahnanschlussstelle oder deren Zubringer oder an eine vierstreifig ausgebaute Straße oder einen Gleisanschluss angewiesen ist

- Einwand siehe Punkt 3.2 S.4
- Einwand: Maxweiler ist nur ca. 200 m von der Brückenzufahrt entfernt und wird erheblich durch die massive Belastung durch vorbeifahrende LKWs beeinträchtigt. Es sind Anfahren, Abbremsen und Kurvenfahrten der LKWs an der Brücke zu berücksichtigen, sowie die starke Belastung in den sensiblen Nachtzeiten. Daher kann dieser Anschluss nicht als unmittelbaren Zubringer zur Autobahn bewertet werden.

**Punkt 4.1 S. 10**

Originaltext:

Die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen sind Teilflächen des großflächig zusammenhängenden „Brucker Forstes“. Dabei sind die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen jedoch durch die Bundesstraße B16 vom größten Teil des „Brucker Forstes“ abgetrennt und werden zudem von der Kreisstraße ND 18 durchschnitten. Mit der Rodung der Waldflächen gehen deren lokale Klima-, Immissions- und Lärmschutzfunktionen gemäß Waldunktionsplan an dieser Stelle verloren. Im Gegenzug werden die zu rodenden Waldflächen durch Ersatzaufforstungen im räumlichen Zusammenhang mit dem „Brucker Forst“ wieder an die Waldfläche angegliedert und somit die

Waldfunktionen insgesamt gewahrt. Da die Ersatzaufforstungen im Süden der B16 erbracht werden, entfällt die Zerschneidungswirkung für diese Teilflächen, so dass die Lebensraumfunktionen des Waldes insgesamt gestärkt werden.

- Einwand: Neupflanzungen können nicht die lokalen Klima-, Immissions- und Lärmschutzfunktionen alter Baumbestände ersetzen. Auch das Immissionsaufkommen der B16 wird deutlich stärker nach Maxweiler und zur Muna vordringen.

#### Punkt 4.2 Landesplanerische Beurteilung S. 11

- Die Voraussetzungen für ein Raumordnungsverfahren knüpfen sich dabei an Art. 24 Abs. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG), wonach Gegenstand von Raumordnungsverfahren „Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit“ sind. Aus landesplanerischer Sicht wird das vorliegende Vorhaben nach derzeitigem Kenntnisstand nicht als erheblich überörtlich raumbedeutsam eingestuft. Es ist demnach davon auszugehen, dass die vom Vorhaben betroffenen Belange auch im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens ausreichend abgehandelt werden können.

Für die Beurteilung der „erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit“ des Vorhabens sind in einer qualitativen Gesamtbewertung der Auswirkungen des Vorhabens folgende Gesichtspunkte heranzuziehen: • **Schweregrad der Beeinträchtigung eines oder kumulativ mehrerer Belange** • Dauer der Beeinträchtigung (vorübergehend oder ständig; kurz-, mittel- oder langfristig) Dabei sind der Zweck des ROV als raumordnerisches Abstimmungsinstrument sowie der Mehrwert des ROV zu berücksichtigen (insbesondere Vorklärungs- funktion, Konfliktlösungspotenzial, Planungssicherheit).

Endfassung Auslegungshilfe zu Art. 24 Abs. 1 BayLplG

🔗 [www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user\\_upload/landesentwicklung/D...](http://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesentwicklung/D...)

- Einwand: Da massive Belastungen im erweiterten Umfeld des Paketzentrums auftreten werden, gehen wir davon aus, dass ein Raumordnungsverfahren notwendig ist, insbesondere da sich die ursprünglich angegebene Verkehrsverteilung geändert hat.

Folgende Belastungen treten durch den Betrieb des Paketzentrums auf:

- Lärmbelastungen durch den Betrieb in Weichering und Maxweiler
- Massivste Lärmbelastungen durch bis zu 2600 LKW-Fahrten/Tag, insbesondere in Maxweiler wegen der Brückenzufahrt (200 m von Maxweiler entfernt): vermehrte Geräusche durch Anfahren und Bremsen an der Brücke mit Werten bis zur Gesundheitsgefährdung, hauptsächlich nachts

- Lärm- und Schadstoffbelastungen entlang der B16 in allen Orten zwischen Manching und Neuburg – Lage mancher Orte direkt an der B16
- Die meisten Belastungen finden rund um die Uhr statt, insbesondere zu Nachtzeiten
- Licht- und Schadstoff-Emissionen in Weichering und Maxweiler
- Schadstoff-Emissionen in allen Orten entlang der B16
- Abholzung von Landschaftsschutzgebieten mit altem Baumbestand
- Lärmbelastungen durch Verkehr und Betrieb auch im FFH-Gebiet und möglicherweise bis in die Donauauen
- Licht- und Schadstoff-Emissionen für Mensch und Natur - auch im FFH-Gebiet
- Entstehung von Rückstaus an der Ampel der Zeller Kreuzung
- Probleme beim Einfädeln auf die B16
- Je nach Verkehrsfluss auch Belastungen in Feldkirchen (Fahrten nach Augsburg)

#### **Punkt 4.2 – 8.4.2.1 S. 15**

##### Originaltext

Mit dem geplanten Sondergebiet Paketzentrum Weichering entsteht somit eine direkte flächige Betroffenheit des Landschaftlichen Vorbehaltsgebietes. Dabei ist festzuhalten, dass der vom Vorhaben betroffene Bereich des Landschaftliche Vorbehaltsgebietes „Donauniederung“ durch die Lage zwischen den Trassen der Bundesstraße B16, der Kreisstraße ND 18 und der Bahnstrecke Ingolstadt–Neuoffingen infrastrukturell stark vorbelastet und vom südlich gelegenen Hauptteil des Landschaftlichen Vorbehaltsgebietes abgeschnitten ist.

➔ **Einwand:** Auch das zusammenhängende Auwald-Gebiet wird durch Lärm-, Licht- und Abgasimmissionen betroffen. Ein entsprechendes Gutachten sollte erstellt werden.

#### **Punkt 8.2 – S. 22**

##### Originaltext

Zudem ist in der Schalltechnischen Untersuchung die Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Paketzentrum in der Nachbarschaft aufgezeigt. Dazu sind unter Berücksichtigung abschirmender Bebauung des Vorhabens (Frachthalle) und der geplanten Lärmschutzwände die Differenzpegel der Gesamtverkehrsbelastung zwischen der Plan- und der Ist-Situation für den Tag und die Nacht dargestellt. In der Prognose wird dabei eine Mehrung des DTV durch das Vorhaben um ca. 2.500 Kfz/24h angenommen. Im Ergebnis der Untersuchung werden im Tagzeitraum die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 70 dB(A) an allen betrachteten Immissionsorten nicht erreicht oder überschritten. Im Nachtzeitraum werden die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 60 dB(A) ebenfalls nicht erreicht oder überschritten. Der nächtliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) wäre nur dann überschritten, wenn sich hinter der

Dachflächenfassade unterhalb des Firstes – und über den Gauben des 1. OG – auf der Südseite des Gebäudes Am Bahndamm 3 in Maxweiler (lo 1) schutzbedürftige Räume befinden würden. Ausgehend von den genehmigten Bauvorlagen des Gebäudes und von einer Inaugenscheinnahme des Gebäudes von außen ist es allerdings ausgeschlossen, dass sich dort im Dachspitz schutzbedürftige Räume befinden.

- ➔ Einwand: Die Grenzwerte liegen bei 49 dB (A) nachts und 59 dB (A) tagsüber. Diese Grenzwerte sind einzuhalten – die Orientierungswerte liegen bei 45 und 55 dB (A).  
Es sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an der Brücke, der B16 und der Kreisstraße erforderlich. Eine Verlagerung der Brücke an das Paketzentrum ist notwendig.
- ➔ Einwand: Die Richtigkeit des Gutachtens muss aufgrund der Werte, die direkt an der gesundheitsgefährdenden Grenze liegen, angezweifelt werden. Es sollte ein zweites, unabhängiges Gutachten erstellt werden.

#### **Punkt 8.2 – S. 22**

##### Originaltext

Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das geplante Vorhaben in der Nachbarschaft Am Tag finden in den meisten schutzbedürftigen Gebieten in Weichering kaum spürbare Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen statt (max. + 1 dB im Siedlungsgebiet, +1.5 dB bei der Bundeswehrliegenschaft). In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketzentrums dient, zu Erhöhungen von maximal +2.2 dB. Im Tagzeitraum werden die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 70 dB(A) nicht erreicht oder überschritten. Auch im Nachtzeitraum finden in den meisten schutzbedürftigen Gebieten in Weichering kaum spürbare Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen statt (maximal +1.7 dB). In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketzentrums dient, zu Erhöhungen um maximal +2.4 dB. Im Nachtzeitraum werden die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 60 dB(A) nicht erreicht oder überschritten.

8.3 Abwägung der Gesamtlärsituation Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht (Grenzen der Gesundheitsgefährdung) werden auch bei Addition aller Geräuschimmissionen der relevanten Lärmquellen nicht erreicht.

- ➔ Einwand: Die Grenzwerte liegen bei 49 dB (A) nachts und 59 dB (A) tagsüber. Deshalb sind die Grenzwerte überschritten. Es sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen, auch an der Brücke, der Kreisstraße und der B16 durchzuführen. Eine Verlagerung der Brücke an das Paketzentrum ist notwendig.

**Punkt 12 S. 28**

**Originaltext:**

Anpassung der Anschlussstelle Maxweiler der B16 durch

- Verbreiterung der Zufahrt,
- Anpassung der Brücke,
- Verlängerung der Ein- und Ausfahrtsspuren zur B16

- Einwand: Da die Maxweiler Brücke auf schlechtem Untergrund steht und die oben genannten Maßnahmen inklusive eines adäquaten Lärmschutzes einen erheblichen Aufwand bedeuten, ist ein Neubau einer Brücke am Paketzentrum sinnvoll. Auf diese Weise kann auch eine erhebliche Belastung der Maxweiler Bürger deutlich abgeschwächt werden. Dieser Neubau muss bereits vor der Inbetriebnahme des Paketzentrums erfolgen, da bis zum Ausbau der B16 die Maxweiler Bürger zu lange mit dem immensen Lärm belastet wären.

**Generelle Einwände**

- Da alle Lärmimmissionswerte sehr hoch liegen, sollten alle Lärmbelastungen für Maxweiler in einem Gutachten zusammengefasst werden, sodass die Gesamt-Lärmbelastung ersichtlich wird. Hierzu zählen Betriebslärm sowie Verkehrslärm der Kreisstraße, Verkehrslärm der B16 und der Verkehrslärm der B16 ab der Brücke Richtung Neuburg, da 40 % der LKWs Richtung Westen fahren. Dies sollte für die Windrichtungen Westen und Osten durchgeführt werden.
- Die Brücke bei Maxweiler sollte im Lärmgutachten separat betrachtet werden, da das Abbremsen, Anfahren und Kurvenfahrt in diesem Bereich deutlich erhöht ist.

30.06.2022



## Umweltbericht

### Punkt 1.2 – S. 5

Originaltext:

Die Verkehrsuntersuchung kommt bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens zu dem Ergebnis: „Die Untersuchung der Leistungsfähigkeiten im Worst-Case-Szenario zeigt, dass an den untersuchten Knotenpunkten auch unter den prognostizierten Verkehrsbelastungen ein leistungsfähiger Verkehrsablauf zu erwarten ist. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass durch die Errichtung des Paketzentrums keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im umliegenden Straßennetz zu erwarten sind.“

- ➔ Einwand: Da sich die Verkehrsflüsse verändert haben und 40 % des LKW-Verkehrs Richtung Neuburg fließen, ist eine Beurteilung des Verkehrs auf der B16 bis Neuburg, sowie Richtung Augsburg notwendig, insbesondere an den Knotenpunkten.
  - ➔ Einwand: Der Verkehrsablauf wird im umliegenden Straßennetz negative Auswirkungen haben, sowohl beim Einfädeln von Fahrzeugen auf die B16 als auch an der Zeller Kreuzung durch lange Rückstaus. Der Verkehr staut sich sicherlich auch an den Ampeln
    - Zeller Kreuzung
    - Marienheim / Rödenhof
    - Umgehung Neuburg: Gewerbegebiet St. Andreas
- Aus diesem Grund ist ein raumordnerisches Verfahren angemessen.

### Punkt 1.2 – S. 8/9

Originaltext:

Bewertungen:

- Schornreuter Kanal: regional bedeutsam
- Feuchtwälder und Donaualtarme nördlich der Kreisstraße ND 18: lokal bedeutsam
- Feuchtwald am Schornreuter Kanal südlich der Kreisstraße ND 18: regional bedeutsam

Zielaussagen:

- flächig südlich der Kreisstraße ND 18:  
*Im Brucker Forst mit umliegenden Feuchtflächen: insbesondere Erhalt der verbliebenen Erlenbruchwälder, der Feuchtflächen auf Lichtungen sowie der Reste wertvollster Nasswiesen und Niedermoorflächen*
- entlang des Schornreuter Kanals:  
*Entwicklung der kleinen Bäche zu funktionsfähigen Lebensräumen für Fließgewässerorganismen*



- ➔ Einwand: Es werden nur direkt betroffene Gebiete betrachtet, jedoch werden auch entferntere, bedeutsame Gebiete wie der Auwald durch Licht-, Lärm- und Schadstoff-Immissionen betroffen. Aus diesem Grund sollte ein raumordnerisches Verfahren eingeleitet werden.

### Punkt 2.3.1 – S. 28

Originaltext:

Mit der Rodung der Waldflächen gehen deren lokale Klima-, Immissions- und Lärmschutzfunktionen gemäß Wald funktionsplan verloren. Die baubedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut sind als mittel erheblich einzustufen. ... Die anlagebedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut sind als mittel erheblich einzustufen. ... Durch die notwendige Beleuchtung der Anlage entsteht im Nachtzeitraum eine Erhöhung der Umgebungshelligkeit

- ➔ Einwand: Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen in vielerlei Hinsicht ist ein raumordnerisches Verfahren angemessen.

Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über die zu verlegende Kreisstraße ND 18 und die auszubauende Anschlussstelle Maxweiler zur Bundesstraße B 16 im Westen des

Vorhabengebietes. Das geplante Vorhaben löst eine Zunahme der Verkehrsbelastung (täglich ca. 2.590 Lkw, 766 Pkw, überwiegend in den Morgen- und Abendstunden) aus. Die Andienung des Paketzentrums mit Lastkraftwagen (Lkw) erfolgt über die Anschlussstelle Maxweiler zur Bundesstraße B16. Die Personenkraftwagen-(Pkw)-Verkehre verteilen sie sich zu 10 % in Richtung Osten in Richtung Biberweg und zu 90 % der Pkw-Verkehre in Richtung Bundesstraße B16. Durch die vorgesehenen Umbauten am Verkehrsnetz kann trotz der Zunahme der Verkehrsmengen die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, mit der Ausnahme einer geringfügigen Verschlechterung im Bereich des Knotenpunktes Biberweg / Bundesstraße B16, aufrechterhalten werden. Hier ist auch die für den Prognosehorizont 2035 zu erwartende Verkehrssteigerung auf der B16 berücksichtigt.

- ➔ Einwand: Aufgrund des schlechten Brückenuntergrunds und der engen Zufahrten werden Brückenschäden sowie Probleme durch Gegenverkehr auftreten. Der Bau einer Brücke am DHL-Zentrum ist daher sinnvoll. Auch die Lärmbelastung in Maxweiler könnte dadurch erheblich gesenkt werden.

Die vom Vorhaben ausgelöste Zunahme der Verkehrsbelastung hat mittelbare Beeinträchtigungen (v.a. Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen) des Straßenverkehrs zur Folge.

- ➔ Einwand: Es wurde kein Emissionsgutachten in Bezug auf Schadstoffe erstellt, obwohl auf diesbezügliche Beeinträchtigungen hingewiesen wird. Ein entsprechendes Schadstoffgutachten ist jedoch notwendig.

#### Punkt 2.3.1 S. 29

Originaltext:

Im Nachtzeitraum werden die Immissionsrichtwerte an den Immissionsorten lo 1 – lo 15 und lo 19 – lo 21 eingehalten. An den Immissionsorten lo 16 – lo 18 hält die Gesamtbelastung (Geräuschvorbelastung + Geräusche des Paketzentrums) die Immissionsrichtwerte ein.

- ➔ Einwand: Es wurde mit verschiedenen Grundlagen gerechnet, vermutlich um die Werte möglichst gering zu halten. Die Berechnungen sollten auf der üblichen rechtlichen Basis erstellt werden.

, 30.06.2022.

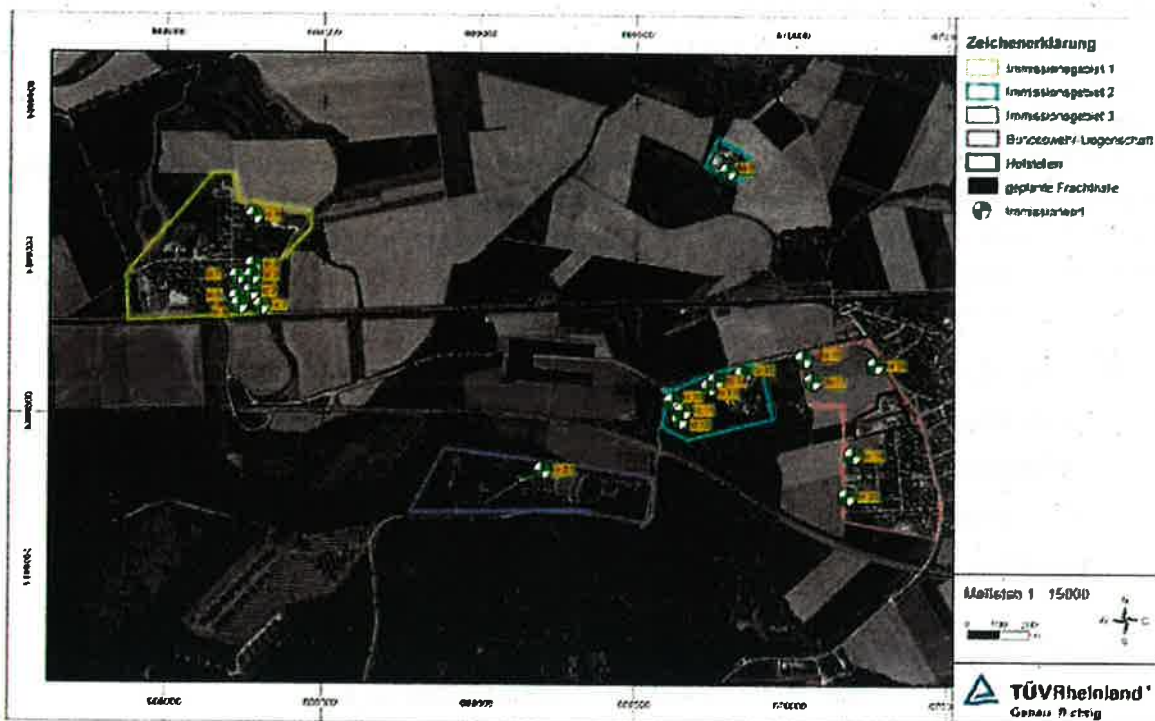


Abb. 15. Immissionsorte<sup>39</sup>

→ Einwand: Als Immissionsorte wurden keine Häuser westlich der Maxweilerstr. beurteilt. Da die Windrichtung auch aus Osten kommen kann und außerdem 40 % des LKW-Verkehrs nach Westen erfolgt, müssen auch diese Häuser ins Gutachten aufgenommen werden.

**Punkt 2.3.1 S. 30/31 und Punkt 6.3.2 S. 64 und S. 74**

Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Vorhaben in der Nachbarschaft „Am Tag finden in den meisten schutzbedürftigen Gebieten in Weichering kaum spürbare Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen statt (max. + 1 dB im Siedlungsgebiet, +1.5 dB bei der Bundeswehr). In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketentrums dient, zu Erhöhungen von maximal +2.2 dB. Im Tagzeitraum werden die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 70 dB(A) nicht erreicht oder überschritten. Auch im Nachtzeitraum finden in den meisten schutzbedürftigen Gebieten in Weichering kaum spürbare Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen statt (maximal +1.7 dB). In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketentrums dient, zu Erhöhungen um maximal +2.4 dB. Im Nachtzeitraum werden die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 60 dB(A) nicht erreicht oder überschritten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Immissionsorten eingehalten. Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht (Grenzen der Gesundheitsgefährdung) werden auch bei Addition aller Geräuschimmissionen der relevanten Lärmquellen nicht erreicht.“

→ Einwand: Die Richtwerte für Lärm sind deutlich niedriger. Die Pegel zur Gesundheitsgefährdung können nicht herangezogen werden. Wir bitten um entsprechende Berichtigung.

- Einwand: Eine Lärmpegel-Erhöhung von +2,4 dB ist deutlich wahrnehmbar. Bei derart hohen Geräuschpegeln müssen auch Lärmschutzwände an der Kreisstraße realisiert werden.

Originaltext:

Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen betrachteten Immissionsorten für den Tag- und den Nachtzeitraum eingehalten. Mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch die Verkehrsgläusche der geänderten Kreisstraße ist somit nicht zu rechnen.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut sind als mittel erheblich einzustufen. Ergebnis: Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch sind sowohl bau-, anlagen- und betriebsbedingt Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit zu erwarten.

- Einwand: Es sind schädliche Umwelteinflüsse durch Verkehrsgläusche zu erwarten – sowohl für Mensch, als auch für die Natur, insbesondere weil die höchsten Lärmpegel nachts entstehen. Bereits unter der Grenze zur Gesundheitsschädigung können Schäden wie Schlafstörungen, Konzentrationsstörungen usw. auftreten. Ein entsprechender Lärmschutz an der Kreisstraße und der B16 ist deshalb notwendig.

#### Punkt 2.3.2 S. 36 + 2.3.5 S. 41

Originaltext:

Emissionen des Straßenverkehrs Das geplante Vorhaben löst eine Zunahme der Verkehrsbelastung (täglich ca. 2.590 Lkw; 766 Pkw, überwiegend in den Morgen- und Abendstunden) aus. Die Andienung des Paketentrums mit Lastkraftwagen (Lkw) erfolgt ausschließlich über die Anschlussstelle Maxweiler zur Bundesstraße B16.45 Durch das Vorhaben erhöht sich im westlich des Paketentrums gelegenen Abschnitt der Kreisstraße ND 18 die Verkehrsbelastung von 917 Kfz/24h auf 3.485 Kfz/24h. 46 Dadurch steigen insbesondere in diesem Abschnitt auch die Lärm- und Schadstoff-Emissionen (u.a. Streusalz, Abgase, Reifenabrieb, Fahrzeugbeleuchtung) des Straßenverkehrs um ein Vielfaches an.

...

Mit dem Betrieb des Paketentrums ist ein erhebliches Verkehrsaufkommen (1.295 Lkw-, 1.685 Rangier- und 383 Pkw-Fahrten je 24 h<sup>54</sup>) auf dem Gelände selbst verbunden. Außerdem wird die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße ND 18 zwischen der Anschlussstelle Maxweiler und dem Paketzentrum von 917 Kfz/24h auf 3.485 Kfz/24h erhöht. 55 Dadurch entstehen zusätzliche Schadstoff-Emissionen (u.a. Abgase, Reifenabrieb), die auf das Schutzgut einwirken

- Einwand: Es wurde bisher kein Schadstoffgutachten erstellt. Aufgrund der hohen LKW- und PKW-Zahlen (mehr als verdreifacht) bitten wir um die Erstellung eines Schadstoffgutachtens.

### S. 37

Originaltext:

Ergebnis: Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind bau- und betriebsbedingt Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit zu erwarten. Anlagebedingt sind Auswirkungen hoher Erheblichkeit zu erwarten. Aufgrund der hohen Bedeutung des Vorhabens für die Gemeinde Weichering wird dieser Belang jedoch zugunsten des Vorhabens zurückgestellt.

- Einwand: Massive Beeinträchtigungen von Natur und Mensch können nicht gegen die Vorteile einer Ortschaft abgewogen werden, zumal die Auswirkungen nicht lokal begrenzt sind. Aus diesem Grund ist ein raumordnerisches Verfahren angebracht.

### Punkt 2.3.5 – S. 41

Originaltext:

Mit dem Betrieb des Paketzentrums ist ein erhebliches Verkehrsaufkommen (1.295 Lkw-, 1.685 Rangier- und 383 Pkw-Fahrten je 24 h<sup>54</sup>) auf dem Gelände selbst verbunden. Außerdem wird die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße ND 18 zwischen der Anschlussstelle Maxweiler und dem Paketzentrum von 917 Kfz/24h auf 3.485 Kfz/24h erhöht. 55 Dadurch entstehen zusätzliche Schadstoff-Emissionen (u.a. Abgase, Reifenabrieb), die auf das Schutzgut einwirken. Im Gegenzug können durch die Errichtung des Paketzentrums die längeren Anfahrtswege von den bisher bestehenden Paketzentren in Aschheim bei München, Augsburg, Nürnberg und Regensburg entfallen.

- Einwand: Diese Anfahrtswege würden auch an anderen Standorten der Region 10 entfallen. Bei einem Standort nahe der Autobahn bzw. in einem Gewerbegebiet würden jedoch die hohen Belastungen für Mensch und Natur deutlich geringer ausfallen. Bei einem Standort an der Autobahn könnten viele LKW-Kilometer von und zur Autobahn entfallen.

### Punkt 2.3.8 – S. 44 + Punkt 3.3 S. 62

Originaltext:

2.3.8 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern Das Vorhaben beeinflusst die folgenden Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern: ■ Schutzgut Klima und Luft / Schutzgut Mensch Abgabe von Emissionen in die Atmosphäre beeinflusst die Qualität der Atemluft ■ Schutzgut Boden und Fläche / Pflanzen und biologische Vielfalt Nutzungskonflikte um begrenzt verfügbare Flächen – aus Sicht der Landwirtschaft wenig wertvolle Standorte stellen zumeist Flächen mit hohem naturschutzfachlichem Biotopwert oder -potential dar ■ Schutzgut Klima/Luft / Schutzgut Boden und Fläche / Schutzgut Wasser In die Atmosphäre abgegebene Emissionen gelangen je nach Filterwirkung der Bodenpassage in das Grundwasser ■ Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit / Schutzgut Landschaft Die durch das Vorhaben bedingten Veränderungen des Landschaftsbildes beeinträchtigen die Eignung der angrenzenden Flächen für die Naherholung. ■ Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit / andere Schutzgüter Den vorgenannten Auswirkungen auf die verschiedenen

Schutzgüter stehen die positiven Auswirkungen des Vorhabens für die Gemeinde Weichering entgegen (Arbeitsplätze, Gewerbesteuerereinnahmen).

- ➔ Einwand: Da es sich bei diesen Auswirkungen nicht um lokal begrenzte Einflüsse handelt, ist ein ROV erforderlich. Die Vorteile der Gemeinde stellen keine Rechtfertigung für diese Auswirkungen dar.

#### **Punkt 2.4 S. 54**

Originaltext:

Die Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange erfolgt durch die Verwendung bereits umgesetzter Ökokontoflächen des Wittelsbacher Ausgleichsfonds (WAF) und von Ökokontoflächen der greeNature solutions GmbH. Der Waldausgleich erfolgt in direkter Anbindung an den Brucker Forst, um das durch das Vorhaben betroffene FFH-Gebiet Nr. 7233-373.04 „Donaumoosbäche, Zucheringer Wörth und Brucker Forst“ zu stärken, wodurch die zur Verfügung stehende Flächenauswahl stark eingeschränkt ist.

- ➔ Einwand: Da es sich bei den angebotenen Flächen teilweise um bereits bestehende ökologische Flächen handelt, entsteht kein zusätzlicher Vorteil aufgrund der benannten Ausgleichsflächen. Durch die teilweise räumliche Entfernung der Standorte sind auch Vorteile für die lokalen ökologischen Gegebenheiten nicht gegeben.

30.06.2022

## Immissionsschutz

### Punkt 5.6

Originaltext:

Meteorologische Korrektur Bei der Bildung der Beurteilungspegel gemäß TA Lärm ist die meteorologische Korrektur Cmet nach DIN ISO 9613-2 [4] zu berücksichtigen. Zur Berechnung der meteorologischen Korrektur Cmet wird von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen (CO = 2 dB) ausgegangen.

→ Einwand: Die vorherrschende Windrichtung ist Westen bzw. in 20 % der Fälle Osten. Bitte korrigieren Sie die Berechnungen.

**Tabelle 5.7:** Beurteilungspegel  $L_r$  und Immissionsrichtwerte nachts (22:00 – 6:00 Uhr)

Immissionsort	Beurteilungspegel $L_r$ in dB(A)	Immissionsrichtwert in dB(A)	Differenz in dB(A)
<b>Immissionsgebiet 1 – Maxweiler</b>			
Io 1 – Am Bahndamm 3	38	40	-1
Io 2 – Maxweilerstraße 4c	38	40	-2
Io 3 – Maxweilerstraße 10 1/3	38	40	-2
Io 4 – Maxweilerstraße 10 1/2	38	40	-2
Io 5 – Maxweilerstraße 2	37	40	-3
Io 6 – Maxweilerstraße 4	37	40	-3
Io 7 – Maxweilerstraße 8	38	40	-2
Io 8 – Maxweilerstraße 22a	37	40	-3
<b>Immissionsgebiet 2 – Weichering (Außenbereich)</b>			
Io 9 – Schornreut 1	43	45	-2
Io 10 – Biberweg 2	41	45	-4
Io 11 – Biberweg 6	41	45	-4
Io 12 – Biberweg 8	41	45	-4
Io 13 – Weingasse 14	40	45	-5
Io 14 – Weingasse 13	41	45	-4
Io 15 – Weingasse 1	40	45	-5
Io 21 – Biberweg 20	51	65	-14
<b>Immissionsgebiet 3 – Weichering (Ortslage)</b>			
Io 16 – B-Plan Weingasse Nr. 01	38	40	-2
Io 17 – B-Plan Weingasse Nr. 26	37	40	-4
Io 18 – B-Plan Weingasse Nr. 14	31	40	-9
Io 19 – Teichstraße 20	35	40	-5
Io 20 – Teichstraße 13	36	40	-4



- Einwand: Da die Werte des Gewerbe- und Industrielärms sich am Grenzbereich bewegen, ist ein 2. unabhängiges Gutachten sinnvoll bzw. sind weitere Schallschutzmaßnahmen erstrebenswert.

**Punkt 5.2.1. S. 28**

Originaltext:

Das Paketzentrum soll werktags durchgehend von 00:00 – 24:00 Uhr betrieben werden. Neben der Frachthalle (h = ca. 15 m) sollen ein Bürogebäude (h = ca. 16 m) und ein Parkhaus (h = ca. 8.25 m) entstehen. Das Betriebsgeschehen unterliegt bezogen auf einen Tag starken Schwankungen in den einzelnen Zeitstunden. Im Nachtzeitraum herrscht das höchste LkwAufkommen. Das Verladegeschehen erfolgt schwerpunktmäßig in den Warenausgangsbereichen des Paketzentrums und zusätzlich erfolgen Umsetzvorgänge von Wechselbehältern in allen Betriebsbereichen rund um das Gebäude durch Rangierfahrzeuge.

- Einwand: Der Betrieb beginnt bereits wieder am Sonntagabend. Es findet mindestens der PKW-Verkehr der Mitarbeiter statt.

**Tabelle 5.7 – S. 64**

Originaltext:

Am Tag finden in den meisten schutzbedürftigen Gebieten in Weichering kaum spürbare Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschmissionen statt (max. + 1 dB im Siedlungsgebiet, +1.5 dB bei der Bundeswehrliegenschaft). In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketzentrums dient, zu Erhöhungen von maximal +2.2 dB. Im Tagzeitraum werden die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 70 dB(A) nicht erreicht oder überschritten.

Auch im Nachtzeitraum finden in den meisten schutzbedürftigen Gebieten in Weichering kaum spürbare Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschmissionen statt (maximal +1.7 dB). In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketzentrums dient, zu Erhöhungen um maximal +2.4 dB. Im Nachtzeitraum werden die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte von 60 dB(A) nicht erreicht oder überschritten. Der nächtliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) wäre nur dann überschritten, wenn sich hinter den Dachflächenfenstern unterhalb des Firstes – und über den Gauben im 1. OG – auf der Südseite des Gebäudes Am Bahndamm 3 in Maxweiler (IO 1) schutzbedürftige Räume befinden würden. Ausgehend von den genehmigten Bauvorlagen des Gebäudes und von einer Inaugenscheinnahme des Gebäudes von außen ist es allerdings ausgeschlossen, dass sich dort im Dachspitz schutzbedürftige Räume befinden.

- Einwand: Die Grenzwerte liegen bei 40 dB (A) nachts und 55 dB (A) tagsüber. Die gesundheitsgefährdenden Pegel können nicht hierfür herangezogen werden. Es sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an der Brücke, der B16 und der Kreisstraße durchzuführen. Eine Verlagerung der Brücke an das Paketzentrum ist erstrebenswert.

Tabelle 6.5 S. 66

- Einwand: Da bereits jetzt eine starke Belastung der untersuchten Gebäude vorliegt, sollten weitere Konfliktsituationen vermieden werden. Deswegen ist der bestmögliche Lärmschutz an der Kreisstraße und der B16 erforderlich.

S. 74

- Da sowohl Gewerbe- und Industrielärm, als auch Verkehrslärm die Lärmpegel in der Umgebung erhöhen und bereits die Grundbelastung sehr hoch ist, ist eine Berechnung der Lärmbelastung mit aufaddierten Werten von Gewerbe- und Industrielärm und dem Verkehrslärm aus Kreisstraße und der B16 wichtig.
- Einwand: Da die stündlichen Belastungen stark abweichen können, kann die Berechnung der Lärmpegel nicht mit Durchschnittswerten durchgeführt werden, sondern muss mit der stündlichen Belastung gerechnet werden.
- Einwand: An der Brückenzufahrt zur B16 entstehen zusätzliche Geräusche durch Abbremsen, Beschleunigen und Kurvenfahrt. Dies muss bei den Berechnungen eingearbeitet werden.

Generell

- Einwand: Da 40 % des LKW-Verkehrs sowie ein Teil des PKW-Verkehrs Richtung Neuburg fließen und an die B16 Orte wie Bruck, Zell und Marienheim angrenzen, sollten im Gutachten auch Immissionswerte dieser Orte untersucht werden.
- Da das stündliche Verkehrsaufkommen stark schwankt, kann hier nicht mit Durchschnittswerten gerechnet werden. Deshalb ist eine Berechnung in den am höchsten belasteten Stunden erforderlich.
- Sollte die Brücke bei Maxweiler bestehen bleiben, so ist auch ein Lärmschutz an dieser Brücke erforderlich.

30.06.2022

### Verkehrsuntersuchung

➔ Einwand: Die Erhebung des Verkehrs an 1 Tag zu Corona-Zeiten (mit Corona-Aufschlag) ist nicht aussagekräftig. Die Erhebung sollte an mehreren Tagen durchgeführt werden.

**Punkt 5 S. 25**

Die verkehrlichen Kennwerte für den Analysefall sind in **Tabelle 3** (vgl. **Anhang 7**) dargestellt.

Querschnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	SV %	Krad %	M <sub>1</sub> Kfz/h	M <sub>2</sub> Kfz/h	P <sub>11</sub> %	P <sub>12</sub> %	P <sub>13</sub> %	P <sub>14</sub> %	P <sub>15</sub> %	P <sub>16</sub> %
1	Neuburger Straße	L	östlich Biberweg	949	0,93	1,44	55	9	0,46	0,46	0,57	0,57	1,15	0,29
2	Neuburger Straße	L	westlich Biberweg	917	1,09	1,64	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,30
3	Biberweg	G	nördlich B 16	64	3,48	0,00	4	1	3,42	0,00	4,28	0,00	0,00	0,00
4	B 16	B	östlich Biberweg	14.875	17,05	0,09	855	149	3,04	12,92	5,62	23,88	0,09	0,00
5	Biberweg	G	südlich B 16	193	11,48	0,00	11	2	7,66	3,28	12,92	5,54	0,00	0,00
6	B 16	B	westlich Biberweg	14.871	17,07	0,09	855	149	3,08	12,90	5,70	23,84	0,09	0,00
7	Neuburger Straße	L	südlich neuer Kreisverkehr	917	1,09	1,64	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,30
8	Neuburger Straße	L	westlich neuer Kreisverkehr	917	1,09	1,64	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,30
9	Zufahrt B 16	G	südlich Neuburger Straße	506	1,31	0,81	29	5	0,64	0,64	0,81	0,81	0,27	0,54
10	Neuburger Straße	L	östlich An der Allee	771	0,43	2,12	45	7	0,14	0,28	0,18	0,35	1,77	0,35
11	Zufahrt B 16	G	südlich An der Allee	450	0,74	1,21	26	4	0,24	0,48	0,30	0,60	1,21	0,00
12	An der Allee	G	nördlich Neuburger Straße	606	0,36	1,80	35	5	0,36	0,00	0,45	0,00	1,35	0,45

**Tabelle 3- Verkehrsliche Kennwerte der zwölf Querschnitte im Analysefall**

TÜV Rheinland Energy GmbH  
Lärmschutz

UMWELT, NACHWACHS.

**Tabelle 6.1: Straßenverkehr – Analyse**

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	SV in %	M Kfz/h		Lkw1-Anteil p in %		Lkw2-Anteil p in %		P <sub>15</sub> in %		Geschwindigkeit in km/h		Emissionspegel L <sub>eq</sub> in dB(A)	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	PKW	LKW	Tag	Nacht
					1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	949	0,93	55	9	0,46	0,57	0,46	0,57	1,15
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	949	0,93	55	9	0,46	0,57	0,46	0,57	1,15	0,29	50	50	72	64
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 1 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Weingasse ostwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	917	1,09	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,30	100	80	75	67
3	Biberweg	nördlich B 16	64	3,48	4	1	3,42	4,28	0,00	0,00	0,00	0,00	100	80	67	60
4	B 16	östlich Biberweg	14875	17,05	855	149	3,04	5,62	12,92	23,88	0,09	0,00	100	80	92	86
5	Biberweg	südlich B16	193	11,48	11	2	7,66	12,92	3,28	5,54	0,00	0,00	100	80	71	64
6	B 16	westlich Biberweg	14871	17,07	855	149	3,08	5,70	12,90	23,84	0,09	0,00	100	80	92	88
7	Neuburger Straße	östlich neuer Kreisverkehr	917	1,09	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,30	100	80	83	78
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	917	1,09	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,30	100	80	86	79
9	Zufahrt B 16	südlich Neuburger Straße	506	1,31	29	5	0,64	0,81	0,64	0,81	0,27	0,54	100	80	82	75
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	771	0,43	45	7	0,14	0,18	0,28	0,35	1,77	0,35	100	80	83	76
11	Zufahrt B 16	südlich An der Allee	450	0,74	26	4	0,24	0,30	0,48	0,60	1,21	0,00	100	80	83 - 88	78 - 83
Die Emissionspegel im Querschnitt 11 werden hier mit einer Spanne angegeben, da sie aufgrund der Brückenauffahrt (Querschnitt 11 ff. IGS (25)) schwanken																
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	606	0,36	35	5	0,36	0,45	0,00	0,00	1,35	0,45	100	80	69 - 76	62 - 68
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 12 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Maxweiler ostwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																

Tabelle 6.2: Straßenverkehr – Prognose (Prognosehorizont 2035)

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	GV in %	M Kfz/h		Lkw1-Anteil p in %		Lkw2-Anteil p in %		P <sub>max</sub> in %		Geschwindigkeit in km/h		Emissionspegel L <sub>A</sub> in dB(A)	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Pkw	Lkw	Tag	Nacht
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,88	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,08	0,27	100	80	78	70
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,88	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,08	0,27	50	50	71	64
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 1 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Weingasse ortselwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	1031	0,86	60	9	0,42	0,53	0,53	0,66	1,19	0,26	100	80	78	70
3	Biberweg	nördlich B 16	101	2,18	6	1	2,14	2,68	0,00	0,00	0,00	0,00	100	80	67	60
4	B 16	östlich Biberweg	18348	21,87	1055	183	3,88	7,44	16,49	32,62	0,07	0,00	100	80	91	86
5	Biberweg	südlich B16	193	11,48	11	2	7,66	12,92	3,28	5,54	0,00	0,00	100	80	73	67
6	B 16	westlich Biberweg	18306	21,93	1053	183	3,94	7,56	16,49	31,63	0,07	0,00	100	80	92	86
7	Neuburger Straße	südlich neuer Kreisverkehr	1989	48,67	115	18	21,24	26,88	26,56	33,34	0,82	0,14	100	80	85	78
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	3485	55,28	202	31	24,41	26,68	30,51	33,34	0,35	0,08	100	80	88	82
9	Zufahrt B 16	südlich Neuburger Straße	1789	53,93	104	16	26,73	30,00	26,73	30,00	0,08	0,15	100	80	84	77
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	2055	48,78	119	18	15,25	20,00	30,51	40,00	0,68	0,13	100	80	85	78
11	Zufahrt B 16	südlich An der Allee	1719	55,93	100	15	18,54	20,00	37,08	40,00	0,32	0,00	100	80	83 - 88	76 - 83
Die Emissionspegel im Querschnitt 11 werden hier mit einer Spanne angegeben, da sie aufgrund der Brückenauffahrt (Querschnitt 11 lt. IGS [25]) schwanken.																
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	622	0,36	36	6	0,35	0,44	0,00	0,00	1,31	0,44	100	80	69 - 76	62 - 68
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 12 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Maxweiler ortselwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																

**Originaltext S. 7 Verkehrsuntersuchung:** Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Prognose-1-Fall für den Prognosehorizont 2035 werden die Belastungen aus dem Analysefall, unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrssteigerung auf der B 16, mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen überlagert, das durch die Erweiterung des Paketentrums entsteht. Dabei wird die unter Kapitel 2.3 eingeschätzte Verteilung berücksichtigt.

- ➔ Einwand: Bei den Zahlen des DTV handelt es sich nur um den bisherigen Verkehr + Verkehrsaufkommen durch das Paketzentrum. Die Verkehrszunahme bis 2035 wurde nicht miteingeschlossen.
- ➔ In der Analyse wird vom Bau einer neuen Brücke für den Schwerlastverkehr gesprochen. In diversen Unterlagen ist jedoch von einem Verkehr über die bestehende Brücke die Rede. Wir möchten darauf hinweisen, dass die bestehende Brücke mit Mischverkehr sehr eng ist (auch nach Ertüchtigung) und auf schlechtem Untergrund steht. Dies würde zu Problemen und Verzögerungen im Begegnungsverkehr führen. Ein Neubau der Brücke ist bereits vor Inbetriebnahme des DHL-Zentrums und vor dem Ausbau der B16 notwendig.
- ➔ Da 40 % des LKW-Verkehrs Richtung Westen fließen, sollte auch eine Verkehrsuntersuchung in Bezug auf den Knotenpunkt an der Zeller Kreuzung an der B16 durchgeführt werden. Es entstehen bereits jetzt lange Rückstaus an der Ampel, die teilweise über die Einfahrt Bruck hinausreichen.