

GKSt Neuburg an der Donau • Postfach 1740 • 86622 Neuburg an der Donau

Gemeinde Weichering
Kapellenplatz 3

86706 Weichering

Email: info@weichering.de



**Große Kreisstadt
Neuburg an der Donau**

**Stadtbauamt
Bauleitplanung**

Neuburg an der Donau, 1. Juli 2022

Betreff 4. Änderung des Flächennutzungsplans und Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan DHL-Paketzentrum Weichering: Stellungnahme der Stadt Neuburg gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Neuburg a. Donau gibt im o.g. Anhörverfahren folgende Stellungnahme ab:

Das geplante DHL-Paket-Zentrum Weichering soll mit seinem Lkw-Verkehr ausschließlich über den B16-Anschluss Neuburger Stadtteil Maxweiler angebunden werden. Das Projekt wurde u.a. in einem **Verkehrs- (IGS)** und einem **Schallgutachten (TÜV Rheinland)** untersucht: Hierbei geht man von 2.590 Lkw-Bewegungen (einfache Lkw und v.a. Lkw mit Anhänger) und rd. 770 Mitarbeiter-Pkw-Fahrten in 24 Stunden in als Worst-Case-Szenario bezeichneten Untersuchungen aus.

Seitens der Post werden zur Behandlung in den Gutachten folgende Betriebszeiten genannt: Montag bis Samstag im 24-Stundenbetrieb.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird jedoch erwähnt, dass am Sonntagabend bereits die Eingangsbearbeitung für Montag beginnt. Dieser Zeitraum und die dabei entstehenden Emissionen werden in keinem der beigelegten Gutachten konkretisiert und berechnet/ überprüft. Dass die dann zu bearbeitenden Pakete schon vor Ort seien, stellt keine zufriedenstellende Antwort dar, da zumindest die erforderlichen Mitarbeiter anfahren müssen und auch zu der Zeit schon eine gewisse Anzahl an Lkw erforderlich sein wird für den Abfertigungsbetrieb. Ohnehin ist an bestehenden Paketzentren in Bayern Lkw-Verkehr an Sonn- und Feiertagen insbesondere nach Ende des Lkw-Fahrverbots

Bearbeiter*in
Gertrud Huis

Gebäude auswählen.

Zimmer 1.05 Stockwerk I
Amalienstraße A 54
86633 Neuburg an der Donau

T 08431 55-348
F 08431 55-329
M g.huis@neuburg-donau.de

Postanschrift

Postfach 1740
86622 Neuburg an der Donau

Besuchen Sie uns online unter
www.neuburg-donau.de

Bankverbindung

Sparkasse Neuburg-Rain
IBAN DE39 7215 2070 0000 0010 24
BIC BYLADEM1NEB

Raiffeisen-Volksbank Neuburg-Rain
IBAN DE36 7216 9756 0000 0066 88
BIC GENODEF1ND2

ab 22:00 Uhr (= Immissionsschutz Beginn der Nachtzeit mit reduzierten Immissionspegeln) zu beobachten. Der Betrieb an Feiertagen wird auch dokumentiert in der Broschüre der Gemeinde Weichering auf S. 15, wo bei den Beispielen der Lohnentgelte für die Mitarbeiter der Feiertagszuschlag erwähnt wird.

Wir schaffen Ausbildungs- und Arbeitsplätze mit Perspektiven!



Manfred Lang
Technischer Leiter DHL Paketzentrum Aschheim (Betriebstechnik und Förderanlagen), Hohenried

„Ich habe 1989 bei der Deutschen Post meine Ausbildung zum Elektromechaniker absolviert und wohne in Hohenried. Seit 1995 arbeite ich im Paketzentrum in Aschheim und habe bereits bei der Inbetriebnahme mitgewirkt. Heute verantworte ich als Technischer Leiter die gesamte Betriebstechnik. Mein 18-köpfiges Team und ich kennen jede Schraube dieser hochkomplexen, modernen Paket-Sortieranlage.

Auch die Entwicklungen im Online-Handel sind stetig und machen auch vor dem ländlichen Raum wie Weichering natürlich nicht halt. Die Deutsche Post DHL Group bietet mit ihrer Dienstleistung nicht nur eine schnelle Zustellung bestellter Waren, sondern ist vor allem auch ein fairer Arbeitgeber in der Region. Als führender Post- und Paketdienstleister in Deutschland findet man hier Beschäftigung in Voll- oder Teilzeit: Von der Reinigungskraft bis hin zum/r Ingenieur/-in. Personal wird direkt vor Ort ohne Zeitarbeitsfirmen oder Subunternehmen angeworben.“

Ausbildungsplätze und Duales Studium

Junge Menschen erhalten durch die Deutsche Post DHL Group die Chance, direkt am Wohnort in ihre berufliche Zukunft zu starten. In verschiedensten Berufszweigen entstehen für jeden Schulabschluss geeignete Ausbildungs- und duale Studienplätze, die eine fundierte Basis schaffen, um eigenständig sein Leben mit einem krisensicheren Job gestalten zu können.

Pro Jahr planen wir folgende Ausbildungsstellen am Standort Weichering:

- 3 Mechatroniker/-innen
- 2 Kaufmann/-frau für Bürokommunikation
- 2 Kaufmann/-frau für Spedition & Logistik
- 3 Ausbildungsplätze Berufskraftfahrer/-innen
- 1 Duales Studium (Logistik & Verkehr)

Beispiele für Lohnentgelte

Gewerbliche/r Angestellte/r* (z.B. Verladere/-in)
Entgeltgruppe 1 - im ersten Jahr bei einer 38,5 Stundenwoche =
27.202,82 Euro brutto pro Jahr
2.266,90 Euro brutto pro Monat
inkl. Urlaubsgeld, zzgl. Sonderzulagen wie Nachtschichtzulage, **Feiertagszulage** oder

Entgeltgruppe 1 - im dritten Jahr bei einer 38,5 Stundenwoche =
30.403,16 Euro brutto pro Jahr
2.533,60 Euro brutto pro Monat
inkl. Urlaubsgeld, zzgl. Sonderzulagen wie Nachtschichtzulage, **Feiertagszulage**

Technische/r Mitarbeiter/-in* (z.B. Rangierer/-in)
bei einer 38,5 Stundenwoche =
36.362,49 Euro brutto pro Jahr
3.030,21 Euro brutto pro Monat
inkl. Urlaubsgeld, zzgl. Sonderzulagen wie Nachtschichtzulage, **Feiertagszulage**

Mechatroniker/-in mit Berufserfahrung*
bei einer 38,5 Stundenwoche =
52.909,97 Euro brutto pro Jahr
4.409,16 Euro brutto pro Monat
inkl. Urlaubsgeld, zzgl. Sonderzulagen wie Nachtschichtzulage, **Feiertagszulage**

*Musterberechnungen anhand von Berufserfahrung und Einstiegsklassifizierung. Die Tariftabelle liegt im Rathaus aus und kann jederzeit eingesehen werden.

Nach Einsicht der vorliegenden Unterlagen stellen sich noch folgende Fragen und gegebenenfalls Forderungen an die Gutachter/ den Projektbetreiber:

A. BELEUCHTUNG

In den textlichen Festsetzungen wird eine maximale Mastenhöhe von 16m und eine Leuchtpunkthöhe von max. 12m Höhe festgesetzt. Damit ist eine Lichtbelästigung in

der Umgebung nicht auszuschließen. Die geplanten Lärmschutzwände sollen mit maximal 9 m Höhe erstellt werden, was bedeutet, dass die Beleuchtung in jedem Fall diese überstrahlt. Eine Belästigung der Ortschaft Maxweiler durch Beleuchtungen eines möglichen DHL-Projekts muss ausgeschlossen werden.

B. VERKEHRSGUTACHTEN

- 1) Mit welchen Daten zum Verkehrszuwachs wurde bei der Prognose für 2035 auf der B16 gerechnet? Eine Angabe fehlt hierzu im Gutachten.
- 2) Welche Daten wurden herangezogen, um den auf der B16 im Tagesverlauf sich ändernden Verkehr als Pendant zu den erfassten Spitzenbelastungsstunden des Paketentwurms richtig mit einberechnen zu können für die Überprüfungen der Leistungsfähigkeit?
- 3) Gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan sollen nicht nur die Brücke über die B16 verstärkt, die Kreisstraße im Bereich des geplanten Betriebsgeländes nach Süden verlegt, westlich des Betriebsgeländes ein neuer Kreisverkehr angelegt und die Ein- und Ausfädelspuren von/ zur B16 verlängert werden, sondern auch die Mündung der Brückensrampe in die Straße ‚An der Allee‘ für Lkw-Abbiegeverkehr ausgebaut werden, da diese bis dato eine sehr schmale Fahrbahn mit einem sehr kleinen Kurvenradius aufweist und es bei Begegnungsverkehr von Lkws voraussichtlich Probleme gäbe.

Was bis dato nicht in den Ausbauplänen im Erschließungsplan berücksichtigt ist, ist der Abschnitt zwischen den B16-Zufahrten bis zum angedachten neuen Kreisverkehr. Dieser gerade verlaufende Streckenabschnitt ist für einen häufigen Gegenverkehr mit Lkw nicht ausreichend ausgebaut. Schon für einen innerörtlichen (50 km/h) Gegenverkehr wird bei höherer Frequenz, die hier eindeutig vorliegt, eine Fahrbahnbreite von 7m empfohlen. Bei Strecken außerorts dürfte sich die erforderliche Fahrbahnbreite weiter erhöhen. Wie soll dieses Problem gelöst werden? Es müsste sich bei Berechnungen zur Leistungsfähigkeit der Strecke niederschlagen. Hinweise oder Aussagen dazu finden sich bisher nicht im Verkehrsgutachten.

- 4) Zur Berechnung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurde zunächst der Ist-Zustand durch Zählungen erfasst: Bei der Zählstelle 3 und 4, die die Verbindungen von Maxweiler auf die Kreisstraße und die B16 erfassen, wird als „Morgenspitze“ die Zeit von 9:15 bis 10:15 Uhr erfasst, was nicht nachvollziehbar ist, da diese Zeit außerhalb des Berufsverkehrs liegt. Normalerweise wird ab 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr mit einem deutlichen Anstieg gerechnet wegen der Pendler- und Schulfahrten.
- 5) Bei der Zählstelle 4 wird als „Abendspitze“ die Zeit von 14:45 bis 15:45 Uhr erfasst, was ebenso nicht nachvollziehbar, da auch diese Zeit an der Stelle sicher nicht die abendliche (Feierabend-) Spitzenbelastung wiedergibt.
- 6) Im Verkehrsgutachten werden keine Aussagen getroffen zur Verkehrsbelastung an Sonn- und Feiertagen. In der Begründung des Bebauungsplans wird auf S.5/ 6 erwähnt, dass die Eingangsbearbeitung für den Montag bereits Sonntagabend (-nacht) beginnt. Dass auch an Feiertagen regelmäßig Betrieb herrscht, belegen die genannten Feiertagszuschläge für Mitarbeiter im Gemeindeprospekt. Für all diese besonders sensiblen Zeiten für die nahe gelegene Wohnbebauung fehlen Angaben.
- 7) Im Verkehrsgutachten wird nicht erwähnt, dass die B16-Ausfahrt Maxweiler eine ausgewiesene Zufahrt zum Golfplatz ist, d.h. die Zufahrt wird in der Golfsaison hier stärker befahren. Da die Abfahrt von der B16-Brücke zur Neuburger Straße (Kreisstraße) im Planfall die stärker frequentierte Strecke sein würde, wäre hier mit einer Vorfahrtänderung in

Zukunft zu rechnen. Wie würde sich die Leistungsfähigkeit für den Verkehr auf der Straße ‚An der Allee‘ in Richtung Neuburger Straße/ B16 ändern bei Änderung der Vorfahrt? Eine solche Prognoseberechnung fehlt bis dato im Gutachten.

- 8) Es bestehen allgemein Probleme mit der Nachvollziehbarkeit der **Tabellen 3 und 4 im Anhang 7**, wo die Verkehrsstärken der einzelnen Straßenabschnitte als Zuwegung zum Paketzentrum und auch die B16 Ist-Zustand und Planfall untersucht wurden, v.a. hinsichtlich des Schwerverkehrs (SV).

Dazu nur folgende Beispiele:

- a) Beim **QS 06** (B16 , westlich Biberweg) wird in der Analyse ein SV-Anteil von 17,07% bei einem aktuellen DTV-Wert von **14.871** angegeben, was 2.538 Lkw-Bewegungen in 24h entspricht.

Nimmt man von den Bestandszahlen des SV allein den Zuwachs des SV durch das Paketzentrum auf der O-Seite der Zufahrt (Richtung Ingolstadt und BAB 9) dazu, ergäben sich: 2.538 SV + 1.554 SV (= 60% lt. Gutachten zur Verkehrsverteilung; Bild 4 von 2.590)=> **4.092 SV/ 24 h**

Von dem für 2035 prognostizierten DTV –Wert von rd. **18.348** bei QS 6 entsprechen diese 4.092 SV **allein schon 22%** SV-Anteil. Im VG wird der SV-Anteil bei einem DTV-Wert von rd. 18.348 DTV in 2035 mit rd. 21,9 % auf der B 16 bei QS 06 angegeben. Damit ist entweder der sonstige Zuwachs im SV allgemein auf der B16 oder die Neubelastung durch das Paketzentrum nicht oder nur teilweise berücksichtigt.

IGS



- b) Auch der **stündliche Kfz-Verkehr im Planfall** wirft Fragen auf: Im DHL-Zentrum herrscht nachts Hochbetrieb (siehe Umweltbericht S.35, Schallgutachten S.28). In Tabelle 4 finden sich dazu nächtliche Werte von Kfz allgemein (M_N) zwischen 15 und 31 Kfz (Lkw, Pkw) pro Stunde nachts.

Beispielsweise am QS 08 (Neuburger Straße westlich des Kreisverkehrs) würden nach den vorliegenden Planungen 100% des DHL-Lkw-Verkehrs abgewickelt werden. Die Summe aller Lkw-Aus- und Einfahrten in der Nachtzeit (22:00 bis 6:00; ohne Pkw-Verkehr) beträgt nach Tabelle 1 des VG 1.021 Lkw. Dies auf 8 Stunden

Nachtzeit verteilt, ergibt einen Durchschnittswert Wert von **128 Lkw/ h**. In Tabelle 4 des Anhangs (Prognose) wird hier am QS 08 für die Nachtzeit ein Wert von 31 Kfz/ h angegeben. Dabei wird ein Lkw-Anteil von insgesamt 60%, und damit rechnerisch nur **18,6 Lkw/ h** angegeben.

| Querschnitt | Straße | Kat. | Abschnitt | DTV Kfz/24h | SV % | Krad % | Mt Kfz/h | MN Kfz/h | P1,T % | P2,T % | P1,N % | P2,N % | PKrad,T % | PKrad,N % |
|-------------|------------------|------|-----------------------------|----------------|---------|-----------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| 1 | Neuburger Straße | L | östlich Biberweg | 1.026 | 0,86 | 1,33 | 60 | 9 | 0,42 | 0,42 | 0,53 | 0,53 | 1,06 | 0,27 |
| 2 | Neuburger Straße | L | westlich Biberweg | 1.031 | 0,96 | 1,45 | 60 | 9 | 0,42 | 0,53 | 0,53 | 0,66 | 1,19 | 0,26 |
| 3 | Biberweg | G | nördlich B 16 | 101 | 2,18 | 0,00 | 6 | 1 | 2,14 | 0,00 | 2,68 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4 | B 16 | B | östlich Biberweg | 18.348 | 21,87 | 0,07 | 1.055 | 183 | 3,88 | 16,49 | 7,44 | 31,62 | 0,07 | 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 | 18.306 | 21,93 | 0,07 | 1.053 | 183 | 3,94 | 16,49 | 7,56 | 31,63 | 0,07 | 0,00 |
| 7 | Neuburger Straße | L | südlich neuer Kreisverkehr | 1.989 | 48,67 | 0,75 | 115 | 18 | 21,24 | 26,56 | 26,66 | 33,34 | 0,62 | 0,14 |
| 8 | Neuburger Straße | L | westlich neuer Kreisverkehr | 3.485 | 55,28 | 0,43 | 202 | 31 | 24,41 | 30,51 | 26,66 | 33,34 | 0,35 | 0,08 |
| 9 | Zufahrt B 16 | G | südlich Neuburger Straße | 1.789 | 53,93 | 0,23 | 104 | 16 | 26,73 | 26,73 | 30,00 | 30,00 | 0,08 | 0,15 |
| 10 | Neuburger Straße | L | östlich An der Allee | 2.055 | 46,78 | 0,80 | 119 | 18 | 15,25 | 30,51 | 20,00 | 40,00 | 0,66 | 0,13 |
| 11 | Zufahrt B 16 | G | südlich An der Allee | 1.719 | 55,93 | 0,32 | 100 | 15 | 18,54 | 37,08 | 20,00 | 40,00 | 0,32 | 0,00 |
| 12 | An der Allee | G | nördlich Neuburger Straße | 622 | 0,36 | 1,75 | 36 | 6 | 0,35 | 0,00 | 0,44 | 0,00 | 1,31 | 0,44 |

Tabelle 4: Verkehrliche Kennwerte der zwölf Querschnitte im Prognose-1-Fall

Mit diesen Zahlen errechnete das Schallgutachten des TÜV Rheinland u.a. die Emissionen/ Immissionen insbesondere für Maxweiler. Hier besteht eine erhebliche Diskrepanz, die dringend der Klärung und Korrektur bedarf.

- 9) Unstimmigkeiten bestehen auch zwischen den textlichen Aussagen im Gutachten zum Pkw-Verkehr (S.6) für den Prognose-Fall im Vergleich mit der zeichnerischen Darstellung der Verteilung der Pkw-Verkehre. In Bild 5 werden 15% des Pkw –Verkehrs östlichen Straßen zugeordnet, im Text sind dies nur 10%. Derartige Fehler sind wohl dem Bestehen mehrerer Varianten der Gutachten (im Verkehrsgutachten wird an verschiedenen Stellen Prognose 1-Fall genannt) zu diesem Projekt geschuldet, sollten jetzt aber endgültig geklärt werden, um eine sachliche Auseinandersetzung mit dem Projekt zu ermöglichen.

In **Bild 5** ist die Verteilung der **Pkw-Verkehre** für den Prognose-1-Fall dargestellt.




Angesichts der angesprochenen Defizite erscheint es dringend erforderlich, die Daten zu ergänzen, nachvollziehbar offen zu legen, zu überprüfen und die Berechnungen ggf. zu korrigieren.

C. SCHALLGUTACHTEN

- 1) Sowohl im Umweltbericht (S. 35), als auch im Lärmgutachten (S.28) wird festgestellt, dass **ein erheblicher bzw. der überwiegende Teil der Arbeiten/ des Lkw-Verkehrs nachts** stattfinden würde. Tabellarische Angaben des Verkehrsgutachtens belegen dies. Es wurde nur ein Mittelwert gemäß 16. BImSchV für die gesamte Nachtzeit gebildet. Die **Berechnung der lautesten Nacht-Stunde/-n** wäre eine wichtige Information für die Stadt und die ansässige Wohnbevölkerung, um die Auswirkungen eines Paketzentrums genauer einschätzen zu können, zumal zwischen **4:00 und 5:00 ein Spitzenwert** beim Lkw-Verkehr lt. Tab. 1 Verkehrsgutachten erreicht wird.

Prognoseberechnung



| Zeit [Uhr] | Lkw | | | Pkw | | | Summe | |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|------------|--------------|--------------|
| | Ein-fahrten | Aus-fahrten | Summe | Ein-fahrten | Aus-fahrten | Summe | Ein-fahrten | Aus-fahrten |
| 06:00 - 07:00 | 117 | 63 | 180 | 23 | 112 | 135 | 140 | 175 |
| 07:00 - 08:00 | 4 | 117 | 121 | 25 | 4 | 29 | 29 | 121 |
| 08:00 - 09:00 | 7 | 4 | 11 | 4 | 4 | 8 | 11 | 8 |
| 09:00 - 10:00 | 7 | 7 | 14 | 4 | 4 | 8 | 11 | 11 |
| 10:00 - 11:00 | 11 | 7 | 18 | 4 | 4 | 8 | 15 | 11 |
| 11:00 - 12:00 | 4 | 8 | 12 | 4 | 4 | 8 | 8 | 12 |
| 12:00 - 13:00 | 15 | 10 | 25 | 4 | 4 | 8 | 19 | 14 |
| 13:00 - 14:00 | 37 | 25 | 62 | 68 | 4 | 72 | 105 | 29 |
| 14:00 - 15:00 | 39 | 38 | 77 | 63 | 4 | 67 | 102 | 42 |
| 15:00 - 16:00 | 80 | 56 | 136 | 4 | 24 | 28 | 84 | 80 |
| 16:00 - 17:00 | 80 | 71 | 151 | 4 | 22 | 26 | 84 | 93 |
| 17:00 - 18:00 | 81 | 81 | 162 | 4 | 22 | 26 | 85 | 103 |
| 18:00 - 19:00 | 102 | 96 | 198 | 4 | 5 | 9 | 106 | 101 |
| 19:00 - 20:00 | 106 | 101 | 207 | 4 | 4 | 8 | 110 | 105 |
| 20:00 - 21:00 | 51 | 75 | 126 | 4 | 126 | 130 | 55 | 201 |
| 21:00 - 22:00 | 18 | 51 | 69 | 4 | 4 | 8 | 22 | 55 |
| 22:00 - 23:00 | 18 | 18 | 36 | 56 | 4 | 60 | 74 | 22 |
| 23:00 - 00:00 | 24 | 27 | 51 | 56 | 4 | 60 | 80 | 31 |
| 00:00 - 01:00 | 47 | 28 | 75 | 4 | 4 | 8 | 51 | 32 |
| 01:00 - 02:00 | 84 | 55 | 139 | 4 | 4 | 8 | 88 | 59 |
| 02:00 - 03:00 | 86 | 76 | 162 | 5 | 4 | 9 | 91 | 80 |
| 03:00 - 04:00 | 96 | 86 | 182 | 4 | 4 | 8 | 100 | 90 |
| 04:00 - 05:00 | 110 | 95 | 205 | 4 | 4 | 8 | 114 | 99 |
| 05:00 - 06:00 | 71 | 100 | 171 | 23 | 4 | 27 | 94 | 104 |
| Gesamt je Richtung | 1.295 | 1.295 | 2.590 | 383 | 383 | 766 | 1.678 | 1.678 |
| Gesamt Querschnitt | 2.590 | | 2.590 | 766 | | 766 | 3.356 | |

Tabelle 1: Prognostizierte Ein- und Ausfahrten des geplanten Paketzentrums (Quelle: Deutsche Post AG)

- 2) Zuschläge für Bremsen und Anfahren der Lkw bei den vorhandenen Vorfahrtregelungen, Bremsen auf Gefällstrecken (Brückenabfahrt) oder bei Begegnungsverkehr auf den dort sehr schmalen Straßenabschnitten, die nach dem heutigen Stand nicht ausgebaut werden sollen (Neuburger Straße bis zum neuen Kreisverkehr) sind nach Angaben des Gutachtens in einen Knotenpunktkorrekturwert eingeflossen.
- 3) Es wird auf die Korrekturzuschläge der sog. besonders empfindlichen Zeiten (z.B. werktags 6:00 bis 7:00 und 20:00 bis 22:00 Uhr oder sonntags von 6:00 bis 9:00, 13:00 bis 15:00 und 20:00 bis 22:00 Uhr) verwiesen im Lärmgutachten, die +6dB(A) auf die errechneten Immissionspegel ausmachen. Es erfolgt der Verweis auf die Tabellen ab S. 86. Unter dem K_R -Wert sind dort zu verschiedenen Emittenten verschiedene dB(A)-Werte zugeschlagen. Wird der K_R -Wert für diese sensiblen Zeiten nicht am Ende der jeweiligen Immissionsberechnung aufgeschlagen, und dann die Einhaltung der Grenzwerte geprüft? Müsste nicht eine eigene Berechnung zu diesen konkreten Zeiten erstellt werden, um die konkrete Belastung genau in diesen Stunden bewerten zu können?
- 4) Es wird bei der Behandlung einiger Korrekturwerte (Impuls- und Tonhaltigkeit, ...) der Betriebsgeräusche darauf verwiesen, dass auf den Zuschlag dieser Korrekturwerte verzichtet wird, weil eine Lärmschutzwand geplant ist. Üblicherweise wird erst der gesamte entstehende Lärmpegel mit den Korrekturwerten errechnet und erst danach die abschirmende Wirkung der Lärmschutzwand gegengerechnet. Die Ergebnisse einer solchen Berechnung fehlen im Gutachten.
- 5) Im Lärmgutachten wird nur der Lärm werktags untersucht. In der Begründung des Bauungsplans wird auf S.5/ 6 erwähnt, dass die Eingangsbearbeitung für den Montag bereits Sonntagabend (-nacht) beginnt. Auch Emissionen der Arbeiten an Feiertagen, die offensichtlich fest eingeplant sind, wurden nicht errechnet (siehe auch B. Verkehrsgutachten, 6.). **Diese Berechnungen sind noch zu erbringen. Insbesondere für die vorgeschriebene Worst-Case-Betrachtung ist dies unerlässlich.**
- 6) Die Gesamtlärmtabelle am Schluss des Gutachtens beinhaltet nicht nachvollziehbare Rechenergebnisse, die damit umso mehr die Offenlegung der verrechneten Daten und Nachkontrolle verlangt. Hier ist bspw. die Gesamtsumme aller Immissionen ist im 2.OG in der Maxweilerstraße 2 geringer als nur die Summe der Verkehrsimmissionen.
- 7) Die Immissionspegel im Gutachten beim Verkehrslärm wurden nicht, wie in der RLS 19 vorgegeben, aufgerundet auf ganze dB(A)-Werte, insbesondere beim Vergleich mit Grenzwerten.

Bei regelkonformer Aufrundung der Immissionspegel ergibt Tabelle 6.5 (Planzustand) des Lärmgutachtens auszugsweise für die Immissionsorte in Maxweiler lo1 bis lo8 folgendes Bild:

| Immissionsort | Fassadenseite (Himmelsrichtungen) | Verkehrslärmpegel dB(A) nachts Planfall, gerundet gemäß RLS 19 |
|------------------------|-----------------------------------|--|
| Am Bahndamm 3 | S | 58 |
| Am Bahndamm 3 | O | 53 |
| Am Bahndamm 1 | S | 60 |
| Maxweilerstraße 4c | O | 52 |
| Maxweilerstraße 4c | S | 53 |
| Maxweilerstraße 10 1/3 | O | 49 |
| Maxweilerstraße 10 1/2 | O | 50 |

| | | |
|---------------------|---|----|
| Maxweilerstraße 2 | O | 48 |
| Maxweilerstraße2 | S | 60 |
| Maxweilerstraße4 | O | 53 |
| Maxweilerstraße4 | S | 55 |
| Maxweilerstraße 8 | O | 51 |
| Maxweilerstraße 22a | O | 46 |

Bewertung der Tabellendaten:

- An 11 der 13 untersuchten Immissionsstellen sind die nächtlichen Grenzwerte der 16.BImSchV (= **49 dB(A)**) erreicht (1) oder deutlich überschritten (10).
- An 2 Stellen von diesen 13 Immissionsstellen ist die Grenze der Gesundheitsgefährdung (= **60 dB(A)** nachts) erreicht bei vorschriftsmäßiger (RLS 19) Aufrundung.

Auch das Heranziehen von Differenzpegeln vom Ist-Zustand zum Planfall nach den fehlenden Rundungen und den fehlenden Betriebszeitenberechnungen bietet keine Grundlage, die Grenzwerte der 16.BImSchV zu überschreiten und damit ebenso wenig der Hinweis auf zwei 2 OVG –Urteile, wonach selbst die Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Werte (70/ 60 dB(A)) bei Pegelerhöhungen < 3dB(A) in Einzelfällen hinzunehmen sei.

Im Gutachten wird erwähnt, dass die Verkehrssteigerung durch ein Paketzentrum in Maxweiler die Immissionswerte um 2,2 dB(A) tags bzw. 2,4 dB(A) nachts erhöhen würde, gerundet entspricht dies 3dB(A) Lärmzunahme durch den Betrieb eines Paketzentrums.

Unverständlich bleibt schließlich die resümierende Aussage im Gutachten, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten seien.

8) Nach TA Lärm ist der **gewerbliche Verkehr auf öffentlichen Straßen bis in eine Entfernung von 500 m vom Betriebsgelände dem Betriebslärm zuzuordnen** und zu berechnen, wenn ...

1. die Grenzwerte der 16.BImSchV überschritten werden (was in der Nacht, wie oben gezeigt an zahlreichen Stellen in Maxweiler der Fall ist),
2. der gewerbliche Verkehr sich auf der öffentlichen Straße nicht vermischt (was bei Vergleich der Analyse- und Prognosezahlen eindeutig gegeben ist) und
3. sich die Pegel um 3 dB(A) erhöhen bzw. sich der Verkehr verdoppelt.

Die genannten Kriterien für diese Berechnung sind gegeben und damit auch die Pflicht zum Vorschlag wirksamer aktiver Lärmschutzmaßnahmen. **Diese Ergänzung des Gutachtens ist für ein Weiterbetreiben der Planungen unerlässlich.**

Zusammenfassend zum Lärmgutachten:

Das Fehlen äußerst bedeutender Betriebszeiten (Feiertage, Sonntagabend) für eine objektive Beurteilung der Lärmbelastung in den benachbarten Wohngebieten ist der Glaubwürdigkeit der Unterlagen und der objektiven Bearbeitung der Sachfragen dieses Projekts nicht dienlich.

Nachdem das Schallgutachten auf den Angaben des Verkehrsgutachtens basiert, dieses aber -wie oben aufgeführt- zahlreiche (Liste nicht abschließend!) Fragen aufwirft bzw. widersprüchliche Angaben enthält, wird gefordert, das Schallgutachten nach Klärung dieser Punkte – auch unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Nachfragen/ Kritikpunkte am Schallgutachten selbst - neu zu berechnen.

Die vorgelegten Unterlagen erfüllen daher sicher nicht die Kriterien der erforderlichen Worst-Case-Betrachtung und sind daher zu ergänzen und neu zu bearbeiten.

Auch die zwischenzeitlich mehrfach geänderten Angaben zu den beabsichtigten Zu- und Abfahrtanteilen der verschiedenen Richtungen (W : O) von kurz vor der Anhörungsphase noch 20 : 80, in den Unterlagen der Anhörungsphase nun 40 : 60 bis auf die in der Stadtratssitzung am 21.06. geäußerten 50 : 50-Aufteilung des Zu- und Abfahrtverkehrs erhöhen nicht die Glaubwürdigkeit der Projektbetreiber und die Akzeptanz des Projekts.

Die Ortschaft Maxweiler stellt hinsichtlich Verkehrsimmissionen einen belasteten Stadtteil dar, deren Reduzierung in den nächsten Jahren angegangen werden muss insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten 4-streifigen Ausbau der B16. Grundsätzlich gelten aber die Vorgaben des §1 BauGB (siehe auch Lärm-Gutachten S.18):

Bei der Überplanung schon vorbelasteter Gebiete besteht nach §1 Abs. 6 BauGB das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung; bereits bestehende Konflikte sollen auf keinen Fall verschärft oder verfestigt werden. Bei Neuplanungen soll das Entstehen von Konflikten von vornherein vermieden werden.

Aussicht:

Angesichts allein der bis dato geplanten Nachbesserungen, Ausbau- oder Neubauarbeiten für die verkehrliche Erschließung des Paketentrums und der sicher noch nicht abschließend erfassten Lärmschutzmaßnahmen, wäre eine alternative Brückenzufahrt von der B16 auf Höhe des Paketentrums auch unter Einbeziehung der (trotz des erst beginnenden Anhörungsverfahrens schon fortschreitenden) Gebäude- und Betriebsgeländeplanungen zu untersuchen. Dabei wäre möglicherweise ein Ansatz zur einfacheren und kostengünstigeren Lösung der Emissionsprobleme gegeben, die nebenbei auch den Anschluss der Muna Weichering verbessern könnte.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Bernhard Gmehling

Oberbürgermeister