



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

Gemeinde Weichering  
Kapellenplatz 3

86706 Weichering

E-Mail: [info@weichering.de](mailto:info@weichering.de); [manuela.liss@weichering.de](mailto:manuela.liss@weichering.de)

E-Mail: [info@weinzierl-la.de](mailto:info@weinzierl-la.de)

**Große Kreisstadt  
Neuburg an der Donau**

**Stadtbauamt**

**Bauleitplanung**

Neuburg an der Donau, 10. November 2023

**Betreff 4. Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung eines Vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans „Paketzentrum Weichering“: Stellungnahme der Stadt Neuburg gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Neuburg a. Donau gibt im o.g. Anhörverfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Errichtung eines DHL-Paketzentrums nach Beratung und einstimmiger Beschlussfassung im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt am 08.11.2023 folgende Stellungnahme ab:

In der Abwägung der ersten Anhörung wurde der Hinweis gebracht, dass der Umgang mit Lärmgutachten in der Bauleitplanverfahren ohnehin nicht genauer geregelt sei. Diese Antwort auf die Kritik der Stadt am Umgang mit den Lärmergebnissen kann nicht unkommentiert bleiben: Auch, wenn es aus dem Immissionsschutz keine unmittelbar verbindlichen Vorgaben für die Bauleitplanung gibt, muss dem Immissionsschutz bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Rechnung getragen werden. Ist vorhersehbar, dass bei Umsetzung des B-Plans die immissionsschutzrechtlich maßgeblichen Grenzwerte nicht eingehalten werden bzw. keine hinreichenden Gegenmaßnahmen ergriffen werden, ist der Plan nichtig. Die Gemeinde darf keinen B-Plan aufstellen, der nicht vollzugsfähig ist.

Zu den aktuell vorgelegten Planungen ist festzustellen:

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](mailto:g.huis@neuburg-donau.de)

**Postanschrift**

Postfach 1740  
86622 Neuburg an der Donau

Besuchen Sie uns online unter  
[www.neuburg-donau.de](http://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

- 1) Den Unterlagen liegt **keine hinreichende Betriebsbeschreibung** bei. Die Aussagen der Begründung zum Bebauungsplan korrelieren nicht mit den Aussagen des Verkehrsgutachtens (VU). Es werden bspw. Hauptbetriebszeiten angegeben in der Begründung des Bebauungsplans, die in der VU nicht mit den dort angegebenen An- und Abfahrten der Angestellten korrelieren. Zueinander in Beziehung gesetzt würden dabei Schichtlängen von 16 Stunden resultieren (siehe auch Bekon-Stellungnahme im Anhang). Eine umfassende und nachvollziehbare Betriebsbeschreibung ist nachzuholen, da die widersprüchlichen Angaben in Begründung, VU und letztlich auch Lärmgutachten ansonsten nicht geklärt werden können.
- 2) Die **dargestellte Verteilung der Verkehre** auf der B16 und auch der Straße „An der Allee“ durch Maxweiler (siehe VU, Bild 5) **erscheint willkürlich**. In den aktuellen Unterlagen wird eine Verteilung 40% nach Westen und 60% nach Osten auf der B16 angegeben, was im Laufe des Verfahrens mehreren Änderungen unterworfen war. Es gibt keinerlei Hinweise worauf diese Verteilungsangaben beruhen und wie bspw. die Verteilung der Lkw-Fahrten sichergestellt werden kann. Auf Navigatoren wird die Strecke durch Maxweiler als Umgehung der Zeller Kreuzung gezeigt. Diese Strecke dürfte für künftige Mitarbeiter eine beliebte Ausweichstrecke werden. Die Belastung mit insgesamt 4% der Pkw-Verkehrs ist hier deutlich zu gering angesetzt.
- 3) Die verwendeten Zahlen in der VU wurden an verschiedenen Stellen nun stark geändert: So wurde z.B. der Ist-Zustand der ersten Anhörung zur jetzigen Anhörung in Bezug auf den bestehenden **Schwerverkehrsanteil auf der Kreisstraße verdrei- bis verfünzfach**. Eine nachvollziehbare Erklärung wurde dafür nicht erbracht.
- 4) Da die **Verkehrsmengenangaben im VU** (auf Angaben des Investors beruhend; aktuell starke Änderungen ohne Angabe des Grundes; keine Verwendung offizieller Zählungen, sondern nur zwei eigene Zählungen am Tag und damit Hochrechnungen mit den entsprechend hohen Unsicherheitsfaktoren) nach wie vor -wie oben beschrieben- **anzuzweifeln sind**, diese aber die Ausgangsbasis für die Lärmberechnungen bilden, sind auch die Lärmberechnungen nach wie vor nicht akzeptabel als schlüssige Basis für die Beurteilung der Auswirkungen des Gesamt-Projekts. Das Verkehrsgutachten muss daher dringend einer unabhängigen Plausibilitäts-Überprüfung unterzogen werden und die davon abgeleiteten Emissions- und Immissionspegel im Lärmgutachten neu berechnet werden.
- 5) Im Lärmgutachten wurden die **in Maxweiler vorhandenen Emittenten** (Gewerbebetriebe) nicht genauer benannt und bewertet, was für die Gesamtbelastung (Vorbelastung) relevant gewesen wäre. Es besteht insofern ein **Defizit in den Lärmuntersuchungen**.
- 6) Bei der **Gesamtlärmbetrachtung** wurde das **Verkehrsaufkommen von 6 Betriebstagen** (lt. Begründung) herangezogen und auf einen Mittelwert einer 7-Tage-Woche heruntergerechnet.
- 7) Es wurden **keine Obergrenzen der Gesamtlärmemissionen aus dem Plangebiet festgesetzt**. Werden die Werte der Gesundheitsgefährdung jetzt schon erreicht bzw. überschritten (siehe auch 9)), kann durch spätere Erweiterungen (wie sie auch in anderen Paketzentren schon vorgenommen wurden, siehe auch Begründung zum Bebauungsplan) eine weitere Überschreitung nur schwer verhindert werden. Der Bebauungsplan lässt somit in der momentanen Ausfertigung eine unbegrenzte Überschreitung der DIN 18005-Orientierungswerte zu, ohne dass darauf in einer nachvollziehbaren Weise eingegangen wird (genaue Erklärung sh. Pkt. 1.2., S. 3 des am Textende folgenden Bekon-

Stellungnahmenteils). Diese Begrenzung der Gesamtemissionen ist nachzuholen, da ansonsten eine entscheidende Festsetzung im Bebauungsplan undefiniert bliebe.

- 8) Es fehlt eine **Gesamtlärmbewertung**, die nicht nur den gesamten Verkehrslärm einschließt, der auf die bezeichneten Immissionsorte einwirkt, sondern auch den Lärm, der gleichzeitig vom Gewerbebetrieb selbst auf die Orte einwirkt (siehe auch unten anschließende Bekon-Stellungnahme als Teil der städtischen Stellungnahme).
- 9) Weiter werden von den DHL-Gutachtern, die seit einigen Jahren schon durch ein Urteil des Bundes-Verwaltungsgerichts (25.04.2018; AZ 9 A 16.16) angesetzten **Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung** in WA-Gebieten bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts nicht berücksichtigt, sondern noch die alten Werte (tags: 70; nachts: 60 dB(A)) verwendet. **Die neuen Werte werden nachts mehrfach deutlich überschritten, was keiner Abwägung mehr zugänglich ist.**
- 10) **Fehlende Gesamtlärmbetrachtung für alle von der Planung betroffenen Bürger/Siedlungsgebiete:** Die Lärmuntersuchung endet an den Anschlusspunkten zur B16. Schon durch die angegebene Verteilung von 40 : 60 in die beiden Abfahrtrichtungen entsteht eine **Zunahme des Lkw-Verkehrs um 150% nachts als Mittelwert auf der B16 in Richtung Westen**. Auf die einzelnen Stunden bezogen, kann dieser Wert noch viel höher ausfallen. Somit kann von einer Zunahme des Lärmpegels von weit über 3dB(A) ausgegangen werden. Nach den neuesten LfU-Daten zum Umgebungslärm (siehe anschließende Bekon-Stellungnahme als Teil der städtischen Stellungnahme) sind bspw. große Teile der **Ortschaft Bruck schon heute gesundheitsgefährdendem Lärm durch den stetig gewachsenen Verkehr auf der B16 ausgesetzt**. Eine weitere Erhöhung durch dieses Projekt kann nicht hingenommen werden. Da diese Tatsache in den Unterlagen nicht untersucht wurde, ist einem großen Teil betroffener Bürger die Auswirkungen auf ihre eigenen Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht erschlossen worden. Die Unterlagen sind daher als nicht vollständig zu betrachten. **Es liegt ein Abwägungsausfall vor. Der Bebauungsplanentwurf ist daher in der vorliegenden Form als nichtig zu betrachten.**
- 11) **Die als Lärmschutzmaßnahme benannte Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) auf den Zufahrtstrecken von der B16** zum geplanten Betriebsgelände ist kaum geeignet für den genannten Anwendungsbereich und muss abgelehnt werden, zumal dessen Wirkung im Lärmgutachten nicht für den konkreten Planfall bewertet wurde. Die OPA-Beläge wirken spürbar erst bei Geschwindigkeiten ab 60 km/h. Nachdem die Lkws im kritischen Emissionsbereich bei Maxweiler engere Kurven und Gefälle zu bewältigen haben und Vorfahrten zu beachten sind, würde eine Geschwindigkeit von über 60 km/h in der Praxis nicht erreicht. Außerdem sind Geschwindigkeitsbegrenzungen für den östlicheren Teil der auszubauenden Kreisstraße vorgesehen, was die OPA-Decke dort ohnehin ad absurdum führt.
- 12) OPA-Straßenbeläge altern außerdem sehr rasch durch Verstopfen der Poren, was die Lärmschutzwirkung wieder gegen Null gehen lässt. Nach durchschnittlich 6- 8 Jahren sind diese Beläge immer wieder zu erneuern, was Praxis-Tests ergeben haben. Diese stellen damit **keine akzeptable, nachhaltige Lärmschutzlösung** dar.
- 13) Die jetzt geplanten Lärmschutzwände, die in Richtung Maxweiler gehen (LSW 1 und LSW 2), sollen eine Höhe von 9m über Gelände haben. Sie weisen insgesamt nach Norden eine erhebliche Lücke auf, eine Lichtabschirmung Richtung Maxweiler fällt hier gänzlich aus. Eine **Licht- und Lärmbelastung auch bis zur Siedlung Maxweiler**

würde dort erheblich sein. Da auch ein Laufenlassen der Motoren auf den Lkw-Ruheplätzen im Norden des Betriebsgeländes als weiterer Emissionsfaktor absehbar ist, fordert die Stadt eine umlaufende Lärmschutzwand in 9m Höhe um den ganzen nördlichen Betriebsbereich.

- 14) In den Textlichen Festsetzungen werden unter Punkt 7. pauschal zusätzliche Werbeanlagen mit einer Höhe bis zu 10m zugelassen. Da eine Beleuchtung dieser Anlagen nicht ausgeschlossen wird, muss zur Begrenzung der Lichtbelastung verlangt werden, dass durch diese weiteren Werbe-Anlagen keine Überstrahlung der Lärmschutzwände nach Maxweiler erfolgen darf => Höhenbegrenzung eventueller Lichtpunkte dieser zusätzlichen Werbung ebenfalls unter 9m über Gelände und Strahlungsausrichtung nach unten.

Die Lärmschutzwände bringen in der derzeitigen Bebauungsplanversion nur eine Verhinderung direkter Lichtemissionen in die Umgebung, die Entstehung eines Lichtkegels über dem Betriebsgelände in dieser derzeit noch geschützten Lage, der **die Nachtruhe der umgebenden Siedlungen ebenfalls erheblich stört**, wird dadurch nicht verhindert.

#### **Daher muss**

- zur Reduzierung der Lichtbelastung in der Nacht für die nahegelegenen Siedlungsgebiete,
- zur Reduzierung der Verkehrsgefährdung durch Ablenken der Kfz-Fahrer auf der B16 wegen Leuchtwerbung/ übermäßiger Außenbeleuchtung,
- im Sinne des Energiesparens und einer Maßnahme gegen den Klimawandel,
- zur Beachtung des gesetzlichen Vorsorgeprinzips und
- zum Schutz der verbleibenden Fauna in diesem Gebiet ....

#### **gefordert werden, dass die**

- gesamte Beleuchtung des Paketzentrums auf das für den Betriebslauf unbedingt nötige Maß in nachprüfbarer Form begrenzt wird in den Festsetzungen des Bebauungsplans/ im Durchführungsvertrag,
- dies in das Monitoring in überprüfbarer Weise aufgenommen wird und
- die gesamte Leuchtwerbung der Anlage (die sich hier im grundsätzlich überhaupt nicht zu beleuchtenden Außenbereich befindet), zeitlich begrenzt wird, d.h. sämtliche Werbeanlagen sind um 22:00 mit Beginn der Nachtzeit in den Immissionsschutzgesetzen/-Verordnungen abzuschalten.

- 15) **Standortsuche/ Lage-Beurteilung** : In der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung wird darauf eingegangen, welche Alternativstandorte im Gemeindegebiet hier überprüft wurden. Eine Alternativstandortsuche ausschließlich auf die kleine Gemeinde Weichering zu beschränken, wird der gesetzlichen Erfordernis, im Rahmen der Umweltprüfung auch Alternativstandorte zu prüfen für ein solches Groß-Projekt, in keiner Weise gerecht.

Der bisher nicht verständlich erklärte Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren für dieses Großprojekt wirkt sich hier umso gravierender aus. Sich bei der Standortsuche ausschließlich auf Weichering zu beschränken, lässt nicht auf eine objektive und fachlich qualifizierte Standortsuche schließen bei einem Projekt mit derart überregionalen Verflechtungen.

Nachdem in der ersten Anhörung zahlreiche, schwerwiegende und auch vielfältige Probleme und Hindernisse (unzureichende Verkehrsanbindung, Lärmprobleme, Auswirkungen auf den B16-Verkehr LSG-, FFH-Gebiet, Wasserschutz/ Grundwassereingriffe, ...) von

den verschiedenen Fachbehörden, Bundeswehr, Verbänden, Nachbargemeinde, Privatpersonen angesprochen wurden, scheint eine qualifizierte Voruntersuchung hier nicht stattgefunden zu haben.

Die Beurteilung der **Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bzw. der Ein- und Ausfädelspuren der B16 wurde in der VU mehrfach mit D bewertet**, was die Bildung von Stau miteinschließt. Eine **Leistungsfähigkeit D** bei einem solchen Projekt zu akzeptieren wird eindeutig abgelehnt, da hiermit Rückstaus auch auf die Bundesstraße und damit erhebliche Verkehrsgefährdungen ausgelöst werden.

Die **zugleich eingegangenen Hinweise** (Bundeswehr und Verkehrsrechtsabteilung des LRA) **auf Gefahrguttransporte und die Gefahr durch und für Linksabbieger zur Muna kommt erschwerend hinzu.** Es ist hier bei einem starken Anwachsen des Lkw-Verkehrs von **erheblichen Gefährdungen in dem Bereich auszugehen.**

Die Ansiedlung eines Paketentrums an einem aktuell stark belasteten bis überlasteten Bundesstraßenabschnitt, dessen grundlegender Ausbau nur ca. 5 Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens eingeleitet werden soll, lässt das Festhalten an der objektiv nicht begründeten Standortwahl noch mehr in Frage stellen. Die bis dahin erfolgten, kostenintensiven Straßen – und Brückenausbauten für ein Paketzentrum, die dann insgesamt wieder abgerissen werden müssten, sind nicht mit einem verantwortungsvollen Umgang mit öffentlichen Finanzmitteln vereinbar.

Die Motive für das noch andauernde Festhalten an diesem Standort entsprechen in mannigfaltiger Weise nicht den raum- und landesplanerischen Zielen in Bayern.

- 16) **Nicht-Beachtung des Vorsorge-Prinzips:** In den Unterlagen wird der Vorsorge-Grundsatz nicht beachtet. Darauf müsste zumindest in der Begründung eingegangen werden, inwiefern bspw. die Folgen/ Auswirkungen und Schäden durch das Projekt auch für kommende Generationen vermieden werden sollen. Auch dies ist ein erhebliches Defizit in den vorgelegten Unterlagen.
- 17) Weiterhin muss erneut §1 Abs. 7 BauGB eingefordert werden: Bei der Überplanung schon vorbelasteter Gebiete besteht 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.

**Diesen gesetzlichen Vorgaben wird die vorgelegte Planung bis dato in keiner Weise gerecht.**

Es folgt die Auswertung der Verfahrensunterlagen durch die Fa. Bekon (17 Seiten) als ergänzender Teil der städtischen Stellungnahme.

**Titel:** **Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan "Paketzentrum Weichering"- Beratung der Stadt Neuburg im Rahmen der Beteiligung nach 3.2 und 4.2 BauGB**

**Auftraggeber:** Stadt Neuburg a. d. Donau  
Karlsplatz A 12  
86633 Neuburg

**Bezeichnung:** LA23-026-G01-01

**Gutachtenumfang:** 17 Seiten

**Datum:** 07.11.2023

**Bearbeiter:** Dipl.-Ing. (FH) Johann Storr

**Telefon:** +49 (821) 34779-11

**E-Mail:** [Johann.Storr@bekon-akustik.de](mailto:Johann.Storr@bekon-akustik.de)

**Fachlich Verantwortlicher:** Dipl.-Ing. (FH) Johann Storr

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>2-2_bebauungsplan_festsetzungen_20230921.pdf</b>	<b>3</b>
1.1	Formaler Fehler	3
1.2	Keine Festsetzungen zu den zulässigen Gesamtlärmemissionen aus dem Plangebiet	3
<b>2</b>	<b>2-5_begrueudung-vbp.pdf</b>	<b>4</b>
2.1	Formaler Fehler	4
<b>3</b>	<b>4-1_umweltbericht.pdf</b>	<b>4</b>
3.1	Seite 45	4
<b>4</b>	<b>5-03_verkehrsuntersuchung.pdf</b>	<b>5</b>
4.1	Punkt 2.2 Verkehrsaufkommen des Paketentrums, Seite 4	5
4.2	Punkt 2.2 Verkehrsaufkommen des Paketentrums, Seite 5	6
4.3	Punkt 2.3 Verteilung der Verkehre im öffentlichen Straßennetz, Seite 7	8
<b>5</b>	<b>5-04_schalltechnische-untersuchung.pdf</b>	<b>10</b>
5.1	Nicht konsistent Ausgangsdaten im Verkehrsgutachten	10
5.2	Fehlende Ermittlung der Gewerbelärmvorbelastung	10
5.3	Fehlerhafte Bewertung der Gesamtlärbewertung	10
5.4	Fehlende Bewertung der Gesamtlärbewertung	11
5.5	Bewertung der Gewerbelärbelastung an Feiertagen	13
<b>6</b>	<b>Anlagen</b>	<b>14</b>
6.1	Übersichtsplan	15
6.2	Bebauungsplan	16

## 1 2-2\_bebauungsplan\_festsetzungen\_20230921.pdf

### 1.1 Formaler Fehler

Die Satzung hat weder eine Angabe der Gesamtseitenzahl noch ist auf jeder Seite angegeben: Seite x von y.

### 1.2 Keine Festsetzungen zu den zulässigen Gesamtlärmemissionen aus dem Plangebiet

Es erfolgt keine Festsetzung von Geräusch-Emissionskontingente im Sinne der DIN 45691. Somit ergibt sich folgende Rechtslage:

- Als Vorhabenträger ist die **Deutsche Post AG** genannt.

In der Begründung werden aufgeführt:

- Es wird angegeben: Gebäudeplanung (3-07\_nebengebaeude-ansichten-und-schnitte) (**Deutsche Post DHL - CRE Germany & Alps Bonn**) vom 06. September 2023
- Es wird mehrfach genannt: **Deutschen Post DHL Group**
- Der Durchführungsvertrag wurde geschlossen mit der: **Deutsche Post DHL Real Estate Deutschland GmbH**

Somit sind hier schon 4 verschiedene Beteiligte aufgeführt. Zudem gibt es eine für Außenstehende unbekannte Anzahl an weiteren Post, DHL usw. -Holdings, verschiedene Real Estate Gesellschaften, Betriebsgesellschaften usw..

Nach der TA Lärm gilt:

1. Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) ist vorbehaltlich der Regelungen in den Absätzen 2 bis 5 sichergestellt, wenn die Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 nicht überschreitet.

Diese Regelung gilt für den 1. Betrieb im Einwirkungsbereich. Somit darf dieser Betrieb die Immissionsrichtwert der TA Lärm ausschöpfen. Dies bedeutet hier für die Nachtzeit, dass in Maxweiler der Immissionsrichtwert von 40 dB(A) ausgeschöpft werden darf.

2. Die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage darf auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist. Das ist in der Regel der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet.

Diese Regelung kann für weitere DHL- Betriebe, Post-Betriebe usw. herangezogen werden. Somit steigt die Lärmbelastung nachts bei z.B. 4 weiteren Betrieben auf dem Plangebiet auf

43 dB(A). Somit wird der im Beiblatt 1 zur DIN 18005 vorgegebene Orientierungswert für Gewerbelärm von 40 dB(A) um 3 dB(A) überschritten.

Der Bebauungsplan lässt somit eine unbegrenzte Überschreitung der im Beiblatt 1 zur DIN 18005 vorgegebenen Orientierungswerte zu, ohne dass darauf in einer nachvollziehbaren Weise eingegangen wurde.

## **2 2-5\_begrueundung-vbp.pdf**

### **2.1 Formaler Fehler**

Die Begründung hat weder eine Angabe der Gesamtseitenzahl noch ist auf jeder Seite angegeben: Seite x von y.

## **3 4-1\_umweltbericht.pdf**

### **3.1 Seite 45**

Hier steht: „Aufgrund des für die am stärksten frequentierten Zeiten prognostizierten Verkehrsaufkommens auf dem Gelände des Paketzentrums ist, bezogen auf 24 Stunden, mit 1.295 Lkw-, 1.685 Rangier- und 383 Pkw-Fahrten zu rechnen.“

Im Verkehrsgutachten (5-03\_verkehrsuntersuchung) steht jedoch auf Seite 4, Punkt 2.2:

Das zu erwartende Gesamt-Verkehrsaufkommen im Zuge der Planung wurde von der Deutschen Post AG für das geplante Paketzentrum zur Verfügung gestellt.

Die zur Verfügung gestellten Daten zeigen, dass das geplante Paketzentrum ein Verkehrsaufkommen in Höhe von 2.590 Lkw-Fahrten in 24 Stunden aufweisen wird. Hinzu kommen noch etwa 766 Mitarbeiter Fahrten in 24 Stunden.

Somit wurde im Umweltbericht eine fehlerhafte Angabe zur Verkehrsbelastung in der Umgebung gemacht.

## **4 5-03\_verkehrsuntersuchung.pdf**

### **4.1 Punkt 2.2 Verkehrsaufkommen des Paketzentrums, Seite 4**

Es wird ausgeführt:

In der Spitzenstunde am Nachmittag ist mit einem Neuverkehrsaufkommen von 106 einfahrenden Lkw und 101 ausfahrenden Lkw zu rechnen. Hinzukommen kommen 4 einfahrende und 126 ausfahrende Pkw der Mitarbeiterverkehre.

In der Tabelle 1 werden diese nicht in einer Stunde, sondern in 2 verschiedenen Stunden dargestellt:

19:00 - 20:00	106	101	207	4	4	8	110	105
20:00 - 21:00	51	75	126	4	126	130	55	201

Ob dies ein Übertragungsfehler ist oder ob dies der Systematik in der Bewertung der Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen entspricht, wurde nicht dargelegt. Zudem wird oben von „Nachmittag“ gesprochen. Ob 19:00 Uhr bis 21:00 Uhr noch Nachmittag ist, scheint fraglich.

## 4.2 Punkt 2.2 Verkehrsaufkommen des Paketzentrums, Seite 5

Hier ist die Tabelle 1 dargestellt:

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
<b>Gesamt je Richtung</b>	<b>1.295</b>	<b>1.295</b>	<b>2.590</b>	<b>383</b>	<b>383</b>	<b>766</b>	<b>1.678</b>	<b>1.678</b>
<b>Gesamt Querschnitt</b>	<b>2.590</b>		<b>2.590</b>	<b>766</b>		<b>766</b>	<b>3.356</b>	

**Tabelle 1:** Prognostizierte Ein- und Ausfahrten des geplanten Paketzentrums (Quelle: Deutsche Post AG [2])

Das Aufkommen kann nicht nachvollzogen werden, da keine detaillierte Betriebsbeschreibung zum Vorhaben vorliegt.

In der Begründung (2-5\_begrueudung-vbp ) steht auf Seite 8:

„Der Zeitpunkt der größten anwesenden Mitarbeiterzahl ist der Schichtwechsel zwischen Eingangs- und Abgangsbearbeitung zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr. Hier ist geplant, dass in der Regel die Abgangsschicht in voller Stärke auf dem Gelände ist, während etwa die Hälfte der Mitarbeiter der Eingangsschicht bereits vor Ort sind.“

Nach der Tabelle 1 kommen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr 112 Mitarbeiter. Wann „die Hälfte der Mitarbeiter der Eingangsschicht“ gekommen sein soll, kann der Tabelle 1 nicht entnommen werden. Falls die kommenden PKW von 13:00 bis 15:00 Uhr gemeint sein sollten, dann wären diese bis um 06:00 Uhr anwesend, also eine Arbeitszeit von 16 Stunden.

Zudem ergibt die Auswertung der Tabelle, dass die meisten Mitarbeiter vermutlich im Zeitraum von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr anwesend sind.

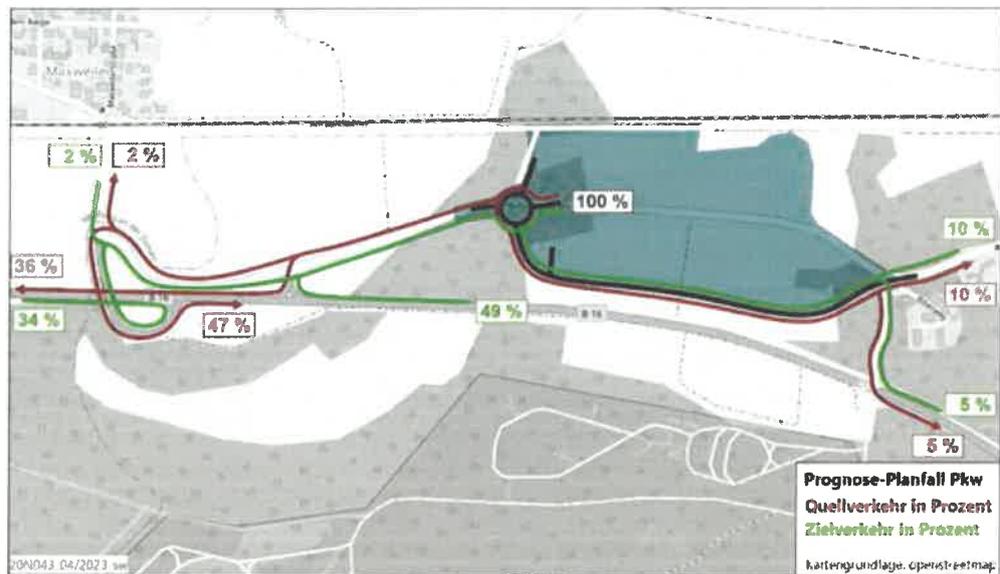
Auch ist nicht klar, wie dies am Sonntag funktionieren soll. Nach den Angaben in den ausgelegten Unterlagen findet sonntags kein Tagbetrieb statt. Somit müssten alle Mitarbeiter nachts kommen.

Diese Tabelle ist die Basis für alle weiteren Berechnungen. Somit sind auch alle Aussagen und Berechnungsergebnisse im Lärmgutachten fraglich.



Hier wird in Bild 5 angegeben:

In **Bild 5** ist die Verteilung der Pkw-Verkehre für den Prognose-Planfall 2035 dargestellt.



**Bild 5:** Aufteilung der Zufahrtsrichtungen der Pkw-Verkehre im Quell- und Zielverkehr für den Prognose-Planfall 2035 (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die Verteilung an der Anbindung an die B16 nach Osten und Westen ist nicht nachvollziehbar. Bei einem Planungsvorhaben mit diesen gravierenden Umweltauswirkungen können Betreiberangaben nicht einfach unhinterfragt übernommen werden. Wenn ein schlüssiges Betriebskonzept vorhanden wäre, könnten in diesem die Fahrverkehre dargelegt und begründet werden.

## **5 5-04\_schalltechnische-untersuchung.pdf**

### **5.1 Nicht konsistente Ausgangsdaten im Verkehrsgutachten**

Wie oben ausgeführt, sind alle Aussagen im Lärmgutachten fraglich, da die Ausgangsdaten im Verkehrsgutachten (5-03\_verkehrsuntersuchung) nicht konsistent sind.

### **5.2 Fehlende Ermittlung der Gewerbelärmvorbelastung**

In Maxweiler befinden sich mehrere Betriebe. Es wurde keine nachvollziehbare Ermittlung der Vorbelastung durchgeführt. Somit hätte der Beurteilungspegel nicht nur tagsüber, sondern auch nachts um mindestens 6 dB(A) unter dem Immissionsrichtwert in Maxweiler liegen müssen, damit eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens gegeben wäre.

### **5.3 Fehlerhafte Bewertung der Gesamtlärmbewertung**

Unter Kapitel 6.3 wird die Ermittlung der „Veränderung der Verkehrsgeräuschemissionen durch das Paketzentrum in der Nachbarschaft“ aufgeführt.

Richtig wäre eine Gesamtlärmbewertung, also inklusive der Veränderung durch den zusätzlichen Gewerbelärm gewesen.

Zudem entspricht die Bewertung nicht den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkung und der Rechtsprechung. Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.04.2018, Aktenzeichen 9 A 16.16 wird ausgeführt:

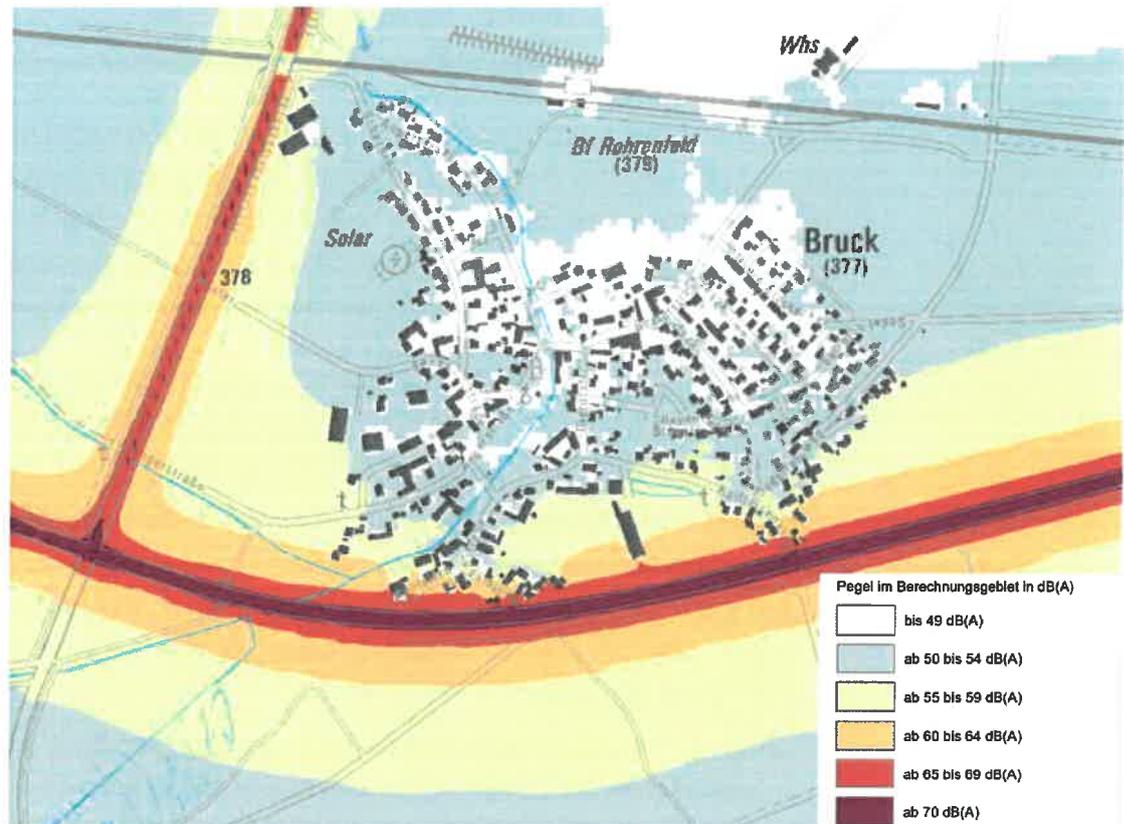
Hiervon ausgehend dürfte einiges dafür sprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.

Somit wäre eine Zumutbarkeitsschwelle von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts im südlichen Bereich von Maxweiler anzunehmen. Diese wird z.B. am lo 1 – Am Bahndamm 3 mit einem Beurteilungspegel von 59,9 dB(A) nachts deutlich überschritten.

Die hier vorliegende Pegelanhebung von 0,4 dB(A) kann als unzumutbar angesehen werden. Zudem wurde bei der Gesamtlärmbetrachtung nicht die sich an den Betriebstagen ergebende Lärmbelastung herangezogen. Es wurde das Verkehrsaufkommen von den 6 Betriebstagen auf einen Mittelwert von einer 7-Tage-Woche heruntergerechnet. Somit ergibt sich ein verminderter Beurteilungspegel bei der Gesamtlärmbetrachtung.

## 5.4 Fehlende Bewertung der Gesamtlärbewertung

In dem Ortsteil Bruck der Stadt Neuburg an der Donau werden schon jetzt nachts Lärmim-  
missionen im Bereich der Gesundheitsgefährdung verursacht:



Quelle: Lärmkartierung Bayern, 2022 [https://www.lfu.bayern.de/gdi/dokumente/laerm/mroad\\_pdf/MROAD-22-LNight\\_AY39.pdf](https://www.lfu.bayern.de/gdi/dokumente/laerm/mroad_pdf/MROAD-22-LNight_AY39.pdf)

Es treten hier nachts Beurteilungspegel weit über 57 dB(A) auf. Es wird schon durch die Vorbelastung die Zumutbarkeitsschwelle weit überschritten.

Die für die Berechnung im Bereich von Bruck erforderlichen Ausgangsdaten werden weder im Verkehrsgutachten noch im Lärmgutachten aufgeführt.



**Bild 38:** Lage der Querschnitte im öffentlichen Straßenraum (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Wie dem Bild 38 der Verkehrsuntersuchung zu entnehmen ist, gibt es keine Auswertung der Verkehrsbelastung westlich der Anbindung an die B16. Der Fahrverkehr nach Westen bis zur lichtzeichengeregelten Kreuzung mit der St2043 und dann weiter auf der St2043 nach Norden wurde nicht ermittelt und die Lärmbelastungen wurden nicht bewertet.

Es wurden die Daten der Angaben zum LKW-Fahrverkehr im Lärmgutachten für den Querschnitt QS06 mit einer Verteilung von 60% umgerechnet auf die Verteilung von 40% (siehe Abbildung 4 im Verkehrsgutachten) umgerechnet.

Somit ergibt sich eine Zunahme des LKW-Fahraufkommens nachts als Mittelwert von etwa 150%. Auf die einzelnen Nachtstunden kann diese Zunahme noch wesentlich höher ausfallen. Somit kann von einer Pegelerhöhung von weit über 3 dB(A) ausgegangen werden.

Diese massive Pegelerhöhung im Bereich der Gesundheitsgefährdung dürfte der Abwägung nicht zugänglich sein.

Da dieser Sachverhalt nicht erfasst wurde, ist somit auch die Auslegung nach 3.2 und 4.2 BauGB zu wiederholen, da wesentlich Sachverhalte nicht dargelegt wurden und die Betroffenen somit über ihre Betroffenheit nicht informiert wurden.

## 5.5 Bewertung der Gewerbelärmbelastung an Feiertagen

Im Lärmgutachten steht auf Seite 44:

Sämtliche Untersuchungen werden für die Beurteilungszeiträume tags (6:00 – 22:00 Uhr) und nachts (22:00 – 6:00 Uhr) durchgeführt. Die Beurteilung des Gewerbelärms nach TA Lärm für den Tagzeitraum wird für Werktage vorgenommen, da sonntags kein Betriebsgeschehen herrscht, das mit dem an Werktagen vergleichbar ist.

Diese Angabe ergibt sich aus der Begründung. In dem Verkehrsgutachten finden sich keine Angaben zum Fahraufkommen an Sonn- und Feiertagen.

In der Begründung steht:

Die bearbeiteten Sendungsmengen sind an Montagen jedoch deutlich niedriger, so dass die Kernarbeitstage Dienstag bis Samstag sind.

Diese Aussage kann aber nicht ohne weiteres auf Feiertage übertragen werden. Hier dürfte dann am Folgetag mit einem eher höheren Paketaufkommen zu rechnen sein. Somit könnte es dann erforderlich sein, dass Tätigkeiten bereits am Abend des Feiertages durchgeführt werden. Dies wurde nicht geprüft.

Augsburg, den 07.11.2023

BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH

Fachlich Verantwortlicher:

**Johann  
Storr**

Digitale Signatur von Johann Storr  
DN: cn=Johann Storr, o=DE, ou=BEKON  
Lärmschutz & Akustik GmbH,  
email=johann.storr@bekon-akustik.de  
Grund: Ich bestätige die Originalität und  
Richtigkeit des Dokuments  
Ort: Augsburg  
Datum: 2023.11.07 16:55:07 +0107

Dipl.-Ing. (FH) Johann Storr



Durch die DAkkS nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium.  
Die Akkreditierung gilt für die in der Urkunde aufgeführten Prüfverfahren für  
die Bereiche Geräusche und Erschütterungen.

**Titel:** Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan "Paketzentrum Weichering"- Beratung der Stadt Neuburg im Rahmen der Beteiligung nach 3.2 und 4.2 BauGB



**Datum:** 07.11.2023 **Bezeichnung:** LA23-026-G01-01

**Seite:** 14 von 17 Seiten

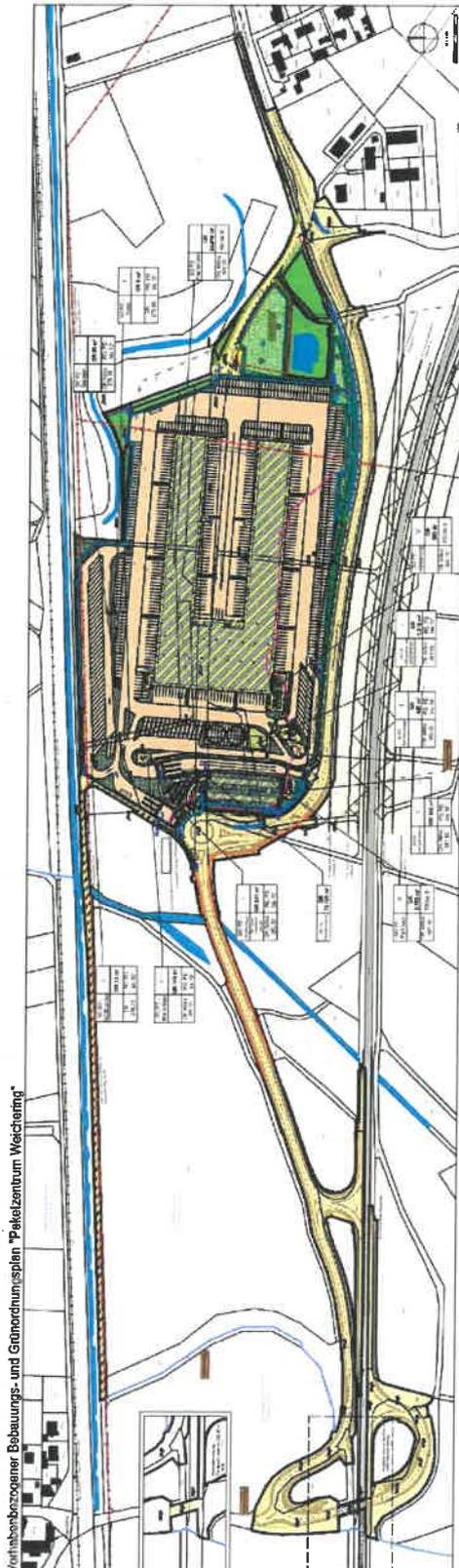
## **6 Anlagen**

## 6.1 Übersichtsplan

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung Nr. 2005-7356



## 6.2 Bebauungsplan



Entnommen aus Planunterlagen:  
2-1\_vorhabenbezogener-bebauungs-  
und-gruenordnungsplan.pdf

Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan "Paketzentrum Weichering"

**Titel:** Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan "Paketzentrum Weichering"- Beratung der Stadt Neuburg im Rahmen der Beteiligung nach 3.2 und 4.2 BauGB



**Datum:** 07.11.2023 **Bezeichnung:** LA23-026-G01-01

**Seite:** 17 von 17 Seiten

**Das Gutachten darf ohne die schriftliche Zustimmung der BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH nicht auszugsweise vervielfältigt werden.**

**Bei Veröffentlichung oder Vervielfältigung sind die Nutzungsbedingungen der bayerischen Vermessungsverwaltung sowie die Belange der Datenschutz-Grundverordnung zu beachten.**

LS07.11.23 15:33

LP07.11.23 16:54

\\bekon-daten\Gutachten\2023\LA23-026-DHL-Paketzentrum-Weichering-Neuburg\1Gut\G01\LA23-026-G01-01.docx

Änderung: 015      19.09.2022      JS

Die Eingriffe in das Wohn- und Arbeitsumfeld der ansässigen Bevölkerung und in den noch näher zu benennenden und zu untersuchenden Einwirkbereichen über Verkehr und Verkehrslärm sind dauerhaft (siehe auch Fehlen der Berücksichtigung des Vorsorge-Prinzips), was angesichts des Widerstands gegen das Vorhaben ein dauerhaftes Konfliktfeld befürchten lässt.

**Zusammenfassend fordert die Stadt Neuburg a. Donau als direkt von der Planung betroffene Nachbargemeinde,**

- eine Überarbeitung und plausible, nachvollziehbare Nachbesserung der Gutachten und Planungen in allen oben genannten Punkten mit erneuter Vorlage und
- aufgrund der grenzwertüberschreitenden Lärmbelastung der Bürger -wie oben ausführlich dargelegt- die daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen für alle betroffenen Bürger seitens des Betreibers zu erbringen und
- behält sich ansonsten rechtliche Schritte gegen die Planungen/ die weiteren Verfahrensschritte vor.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gmehling  
Oberbürgermeister

