

Stellungnahme als Bürger

zur

2. Auslegung zur Bauleitplanung

„Paketzentrum Weichering“

der Deutschen Post AG, Bonn

Stellungnahme zu den folgenden Themen:

- | | |
|---------------------------------|----------|
| 1. Änderung Flächennutzungsplan | S. 2-3 |
| 2. Schalltechn. Untersuchung | S. 4-6 |
| 3. Verkehrsuntersuchung | S. 7-13 |
| 4. Analyse zur Feinstaubbindung | S. 13 |
| 5. FFH-Verträglichkeitsprüfung | S. 13-14 |
| 6. Artenschutzrechtl. Prüfung | S. 14 |

Änderung Flächennutzungsplan Punkt 3.2 S. 6

Punkt 4.1 S. 13-14 Würdigung 1. Auslegung

- Es ist keine direkte Zufahrt zur Autobahn vorhanden. Aufgrund der Entfernung von ca. 16 Kilometern kann man bei einer Bundesstraße nicht von einem Autobahnzubringer sprechen. Die an die B16 angrenzenden Ortschaften (Maxweiler, Weichering, Niederstimm, Bruck, Zell, Marienheim etc.) werden unmittelbar vom massiven LKW-Verkehr betroffen sein, die Zufahrt zur B16 befindet sich nur 200 m vor Maxweiler. Auch DHL bestätigt, dass die Lage ohne Autobahn-Anbindung ein Novum für sie ist. Eine Ausnahme vom Anbindegebot ist nicht gegeben.

- 40 % des LKW-Verkehrs fahren Richtung Westen und nur 60 % Richtung Autobahn. Aufgrund der Verkehrsverteilung ist diese Ausnahme nicht angemessen.
- In der ganzen Region 10 muss der Standort nicht zwingend in Weichering sein. Durch einen autobahnnahen Standort könnten viele LKW-Kilometer gespart werden und die massiven Verkehrsbelastungen vieler B16-naher Orte zwischen Manching und Neuburg vermieden werden. Die Suche wurde nicht in einer ausreichenden Gebietsfläche durchgeführt. Die verkehrliche Erschließung ist kein Argument für eine Ausnahme vom Anbindegebot, zumal die Fläche auch an einem FFH-Gebiet liegt und ein Landschaftsschutzgebiet betroffen ist.

Würdigung 1. Auslegung zu Punkt 3.3 S. 5

- Die Flächen um Manching sind aus Immissionsschutzgründen kaum noch nutzbar, jedoch wäre 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. Alle Orte an der B16 müssen auch weiterhin lebenswert bleiben. Aus diesem Grund ist die Argumentation hinfällig.
- Da die Orte an der B16 westlich der A9 teilweise im direkten Umfeld der B16 liegen, sollte ein alternativer Standort gewählt werden und nicht nur entlang der B16 gesucht werden.

Punkt 4.1 S. 14 (5.4.2) - Würdigung 1. Auslegung

- Neupflanzungen können über mehrere Jahrzehnte die lokalen Klima-, Immissions- und Lärmschutzfunktionen alter Baumbestände nicht ersetzen. Es geht hierbei nicht nur um Lärmschutz, sondern auch um Abgase, Feinstaub u. a.

Punkt 4.2 Landesplanerische Beurteilung S. 15 + 16 - Würdigung 1. Auslegung

• Da massive Belastungen im erweiterten Umfeld des Paketentrums auftreten werden, gehen wir davon aus, dass ein Raumordnungsverfahren notwendig ist, insbesondere da sich die ursprünglich angegebene Verkehrsverteilung geändert hat (ursprüngliche Aussage: 80:20 % Ost-West, jetzt 60:40 – dadurch deutlich mehr Verkehr Richtung Neuburg), (ursprüngliche Aussage: 700-800 LKWs, inzwischen Spitze mit 1295 LKWs angegeben). Es ist davon auszugehen, dass der Regierung von Oberbayern bei der Voranfrage die Daten nicht in vollem Umfang vorlagen, zumal sich mehrere Angaben im Laufe der Zeit änderten.

Folgende Belastungen treten durch den Betrieb des Paketentrums 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)

Schalltechnische Untersuchung

Punkt 5.2 S. 32 + 6.2.2 S. 66

- Da auch auf dem Ruheplatz der LKWs (Abb. 5.1) regelmäßige, fast minütliche Bewegungen stattfinden und zudem mit ca. 30 Min. laufenden Motoren/Stellplatz zu rechnen ist, mit Verkehrsgeräuschpegel im Norden von 55-60 dB(A) tagsüber, nachts 50-55 dB(A), ist auch eine Lärmschutzwand auf der Nordseite (Abb. 5.2) für einen optimalen Lärmschutz notwendig, um Maxweiler Bürger vor dem Lärm zu schützen. Zudem kann auch der Lärm von E3 ungehindert an der Nordseite bis Maxweiler und in die Natur vordringen.

Tabelle 5.7 S. 47 – Würdigung 1. Auslegung

- Die nächtlichen Immissionen liegen so nah am Immissionsrichtwert, dass ein umfassender Lärmschutz absolut erforderlich ist. Bereits bei geringen Ausschlägen nach oben werden die Grenzwerte überschritten. Siehe Punkt 5.2

Punkt 6.1 S. 52—59 – Würdigung 1. Auslegung

- Der neu aufzubringende offenporige Asphalt hat besonders positive Auswirkungen ab Geschwindigkeiten >60 km/h. Da im angegebenen Abschnitt jedoch kaum >60 km/h gefahren werden können, wird die lärmindernde Wirkung nicht optimal eintreten – Lärmschutzwände sind zusätzlich notwendig.
- Die regelmäßige Wartung des offenporigen Asphalts muss vonseiten DHL gewährleistet sein.

Punkt 6.3 S. 74 – Würdigung 1. Auslegung

- Gemäß Abb. 6.10 wurden die Häuser westlich der Maxweiler Str. (Mennonitenweg, An der Allee etc.) nicht untersucht. Da die Schallimmissionen in ganz Maxweiler Werte von 2-3 dB erreichen, ist auch für dieses Gebiet eine schalltechnische Untersuchung nötig. Hierauf wurde bereits bei der 1. Auslegung hingewiesen.

Punkt 7 – Tab. 7.2 S. 83

- Die nächtlichen Beurteilungspegel erreichen in Maxweiler an mehreren Stellen 45 dB und 2x sogar >45 dB. Das Bayer. Landesamt für Umwelt weist in DIN 18005 Beiblatt 1 darauf hin, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB selbst bei teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich ist.

- Laut Bayer. Landesamt für Umwelt können sich bereits ab 40-45 dB(A) die Schlafstadien ändern, unter 60 dB(A) wird von Belästigungen und erheblichen Belästigungen gesprochen. Ab 60-65 dB(A) spricht die Lärmwirkungsforschung von einer gesundheitlichen Beeinträchtigung. Lärmschutzwände entlang der Kreisstraße sind deswegen dringend erforderlich.

Punkt 8 S. 85-86

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrszahlen geändert wurden. Verglichen mit dem Anhang 3 Geräuschimmissionen Verkehrslärm des 1. Gutachtens werden abweichende Werte (weniger LKWs) im Nullfall/Ist-Zustand angegeben. Es ist fraglich, welche Werte die richtigen sind, insbesondere bei diesen Werten im Grenzbereich.

Maxweiler	Anhang 3.1 Schall 2022 LrT Ist	Anhang 3.1 Schall 2022 LrN Ist	Tab. 6.4 2023 Nullfall LrT	Tab. 6.4 2023 Nullfall LrN
lo1 O	56,0 alt	52,2	58,0	54,9
lo1 S	60,6	57,3	62,5	59,6
lo1b	62,6	59,6	62,5	59,6
lo2 S	56,1	50,3	55,3	49,4
lo2 O	55,8	49,9	55,1	49,2
lo2a S			56,9	52,1
lo2b O			52,2	46,6
lo2b S			54,1	48,1
lo3	52,3	46,3	51,6	45,8
lo4	53,6	47,6	52,8	46,4
lo5 O EG	60,3	57,0	60,6	57,0
lo5 S 2. OG	62,4	59,3	62,3	59,1
lo6 S	58,0	53,6	57,9	53,6
lo6 O	55,7	50,6	55,7	49,4
lo7	54,6	48,4	53,6	47,1
lo8	49,4	43,5	48,5	42,4

- Da der Verkehrslärmpegel der B16 nicht im Gutachten berücksichtigt wurde, ist der Gesamtlärmpegel noch deutlich höher. Da die 24 h-Lärmbelastung enorm ist und insbesondere nachts ein Anstieg von 3,5 dB zu erwarten ist, müssen für Maxweiler Lärmschutzwände an B16 und Kreisstraße eingeplant werden.
- In Anhang 3.2 (S. 196) wurden die Immissionwerte der B16 nicht mehr explizit ausgewiesen. Wir bitten um Nachreichung dieser Werte.

- In Anhang 3.3 (S. 198) wurde der Straßenverkehr (**ausschließlich ND 18**) (A3.4) in Straßenverkehr (**ausschließlich Kreisstr. im Änderungsbereich**) abgeändert, wodurch niedrigere Werte entstehen. Nachdem die ganze Kreisstraße zu hören sein wird, muss auch die ganze Kreisstraße bewertet werden.
- In Anhang 4 weichen die Werte fast durchgängig von denen der 1. Auslegung ab, bis hin zum Tanklager etc. Da die Gesamtpegel (LrN) teilweise auf 60.0 dB(A) liegen, ist die Richtigkeit der Daten von unabhängiger Stelle zu überprüfen.
- 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.
- Bei der Plausibilitätsprüfung von Steger & Partner handelt es sich nicht um ein unabhängiges Gutachten, bei dem die Werte neu erfasst wurden. Dass der Gutachter die Regelwerke einhielt, wurde nicht in Frage gestellt. Nach wie vor existieren viele Fragen zu den bestehenden Gutachten.

Punkt 8 S. 86-87 – Würdigung Punkt 8.2

- Wie in der Abwägung erwähnt, beginnt ab 60dB(A) nachts die Gesundheitsgefährdung. Dieser Wert wird an einzelnen Häusern erreicht und in anderen Fällen nur knapp unterschritten. Des Weiteren werden die Pegel zukünftig weiter abgesenkt und es sind bereits diese anzuwenden. Es ist nicht tragbar, dass derartige Schallemissionen einfach hingenommen werden, ohne entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Diese Überschreitungen können nicht von der Gemeinde Weichering akzeptiert werden.

Verkehrsuntersuchung

Punkt 1 S. 2 /Schalltechn. Untersuchung generell – Stellungnahme z. 1.

Auslegung

- Da die B16 im Bereich der Zeller Kreuzung bereits stark belastet ist und 40 % der Lkws Richtung Neuburg fahren, ist es nicht ausreichend, lediglich die aufgeführten Knotenpunkte zu prüfen. Es geht dabei nicht nur um die Möglichkeit der Lkws, auf die B16 einzufädeln, sondern auch um lange Rückstaus im Bereich Bruck und Marienheim. Siehe Punkt 4.2 **1295 Lkws x2 (Hin- und Rückfahrt) :24 h x40 % = 43 Lkws/h an der Zeller Kreuzung**

Da zwischen dem Einfädeln gem. Verkehrsuntersuchung und der Zeller Kreuzung kaum weitere Fahrzeuge hinzukommen, ist eine Berechnung des KP an der Zeller Kreuzung durchaus möglich und notwendig. Der Einwirkungsbereich ist auch an dieser Stelle massiv.

- Eine Untersuchung an 2 Tagen ist nicht ausreichend für ein Projekt dieser Größenordnung, zumal noch dazu die 1. Verkehrserhebung während der Corona-Zeit war und hochgerechnet wurde. Eine Langzeiterhebung ist hier notwendig.

Verkehrsuntersuchung Anhang KP... Bewertung Analysefall... v. 02.05.2023

Blatt 2 ff

- Die Knotenpunkte KP03, 04, 08, 07 liegen nicht innerorts. Dies ist an allen Stellen zu korrigieren und neu zu bewerten.

Verkehrsuntersuchung Bericht

Zu Punkt 3 Zukünftiges Verkehrsaufkommen

Auf Seite 7 wird die allgemeine Verkehrssteigerung für den Prognosehorizont auf der B16 ohne DHL quantifiziert:



Durch die allgemeine Verkehrssteigerung ergibt sich im Querschnitt auf der B 16 westlich des Biberwegs ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in 24 Stunden von 827 Kfz, welche sich aus 692 Pkw und 135 Schwerverkehren zusammensetzen. «

Die Zahlenangaben zu Pkw mit 692 und SV mit 135 sind jedoch nicht konform mit den Differenzen der Tabelle 7 zu Tabelle 6 auf Seite 6:

Querschnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M _T Kfz/h	M _N Kfz/h	P _{1,T} %	P _{2,T} %	P _{1,N} %	P _{2,N} %	P _{road,T} %	P _{road,N} %
01	Neuburger Straße	L	östlich Biberweg	945	5,19	3,17	56	7	1,21	2,17	0,00	0,00	4,66	0,53
02	Neuburger Straße	L	westlich Biberweg	902	5,43	3,10	54	6	0,82	2,45	0,00	0,00	4,88	0,55
03	Biberweg	G	nördlich B 16	40	0,00	5,00	2	1	1,85	3,70	0,00	0,00	0,00	0,00
04	B 16	B	östlich Biberweg	14.819	0,99	12,29	852	148	3,18	8,71	2,42	14,45	0,96	0,03
05	Biberweg	G	südlich B 16	134	0,00	7,46	7	2	2,10	5,59	0,00	5,88	0,00	0,00
06	B 16	B	westlich Biberweg	14.834	0,99	12,25	853	148	3,16	8,69	2,43	14,41	0,96	0,03

Tabelle 6: Verkehrliche Kennwerte der zwölf Querschnitte im Analysefall

Querschnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M _T Kfz/h	M _N Kfz/h	P _{1,T} %	P _{2,T} %	P _{1,N} %	P _{2,N} %	P _{road,T} %	P _{road,N} %
01	Neuburger Straße	L	östlich Biberweg	945	5,19	3,17	56	7	1,21	2,17	0,00	0,00	4,66	0,53
02	Neuburger Straße	L	westlich Biberweg	902	5,43	3,10	54	6	0,82	2,45	0,00	0,00	4,88	0,55
03	Biberweg	G	nördlich B 16	40	0,00	5,00	2	1	1,85	3,70	0,00	0,00	0,00	0,00
04	B 16	B	östlich Biberweg	15.646	0,99	12,29	900	157	3,18	8,71	2,43	14,50	0,96	0,03
05	Biberweg	G	südlich B 16	134	0,00	7,46	7	2	2,10	5,59	0,00	5,88	0,00	0,00
06	B 16	B	westlich Biberweg	15.662	0,99	12,25	901	157	3,16	8,69	2,43	14,41	0,96	0,03

Tabelle 7: Verkehrliche Kennwerte der zwölf Querschnitte im Prognose-Null-Fall

Aus den Tabellenwerten für den Querschnitt 06 ergibt sich aus den DTV-Werten und den SV-Anteilen Werte für Pkw mit 726 und SV mit 101 in 24 Stunden:

Querschnitt 06	DTV Kfz/24 h	SV %	SV in 24 h
Analysefall	14.834	12,25%	1.817
Prognose-Null-Fall	15.662	12,25%	1.918
Differenz	828		101

Das Dokument ist damit in diesem Punkt inkonsistent.

Zu Punkt 6 Verkehrliche Kennwerte

In Punkt 3 wird das zukünftige Verkehrsaufkommen beschrieben:

» Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 2035 für den Prognosehorizont 2035 werden die Belastungen aus dem Analysefall, unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrssteigerung von 5,6 % auf der B 16 mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen überlagert, das durch den Bau des Paketzentrums entsteht.

Für das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Bau des Paketzentrums wird die unter Kapitel 2.3 angegebene Verteilung berücksichtigt. «

Die dem Dokument einzig entnehmbare Quelle zur Quantifizierung und damit Nachvollziehbarkeit zur Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte ist die Tabelle 1 unter Punkt 2.2 Verkehrsaufkommen des Paketzentrums und die genannte Verteilung gemäß Bild 4 und Bild 5 unter Punkt 2.3.

Die Entwurfsbilligung in der Abwägungstabelle 0230921_abwaegungstabelle_privat auf Seite 37 nennt hierzu:

» Der Vergleich der prognostizierten Verkehrsbelastungen durch die Bürgerinitiative Paketzentrum zeigt einen systematischen Fehler, da DTV-Belastungen mit absoluten Belastungen der Starkverkehre der Deutschen Post AG verglichen worden sind. Da die Verkehre der Deutschen Post AG aufs Jahr gesehen Schwankungen unterzogen sind, können die Verkehre aus Tabelle 1 der Verkehrsuntersuchung nicht den DTV-Belastungen gleichgesetzt werden. «

Vergleicht man in den Dokumenten vom 19. April 2022 und vom 5. Mai 2023 die verkehrlichen Tabellenwerte des Prognose-Plan-Falls, wird eine deutliche Anpassung der nächtlichen Verkehrswerte erkennbar. Die Entwurfsbilligung geht somit nicht konform mit den Anpassungen der Unterlagen.

Eine erneute Prüfung – insbesondere mit dem Hintergrund der neuen Zählung und damit einem neuen Analysefall – ist deshalb notwendig:

Beurteilung/Stellungnahme zur neuen Zählung:

Die Analysewerte werden auf Plausibilität geprüft, indem sie mit den aktuellen der Landesbau-
direktion (baysis, Zählung 2021 [Link](#) mit der Zählstelle 72339488) abgeglichen werden.

Aufgrund der Relevanz für den Verkehrslärm werden die Schwerverkehre (SV) für die Querschnitte 06 für die B16 und 08 für die ND18 verglichen:

Querschnitt 06

IG Stolz, Analysefall (5-03_verkehrsuntersuchung, Tabelle 6, S. 6), Zählung Juli 2022:

20N043 VU PZ Weichering
Analyse



Quer-schnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M _T Kfz/h	M _N Kfz/h	P _{1,T} %	P _{2,T} %	P _{1,N} %	P _{2,N} %	P _{Plan,T} %	P _{Plan,N} %
06	B 16	B	westlich Biberweg	14.834	0,99	12,25	853	148	3,16	8,69	2,43	14,41	0,96	0,03

Nach IGS, Jul, 2022:

Lkw-Verkehr am Tag (06:00 – 22:00 Uhr): 853 Kfz/h · (3,16 % + 8,69 %) · 16 h = 1.617 Lkw

Lkw-Verkehr in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr): 148 Kfz/h · (2,43 % + 14,41 %) · 8 h = 199 Lkw



Link zu Zählergebnissen 2021

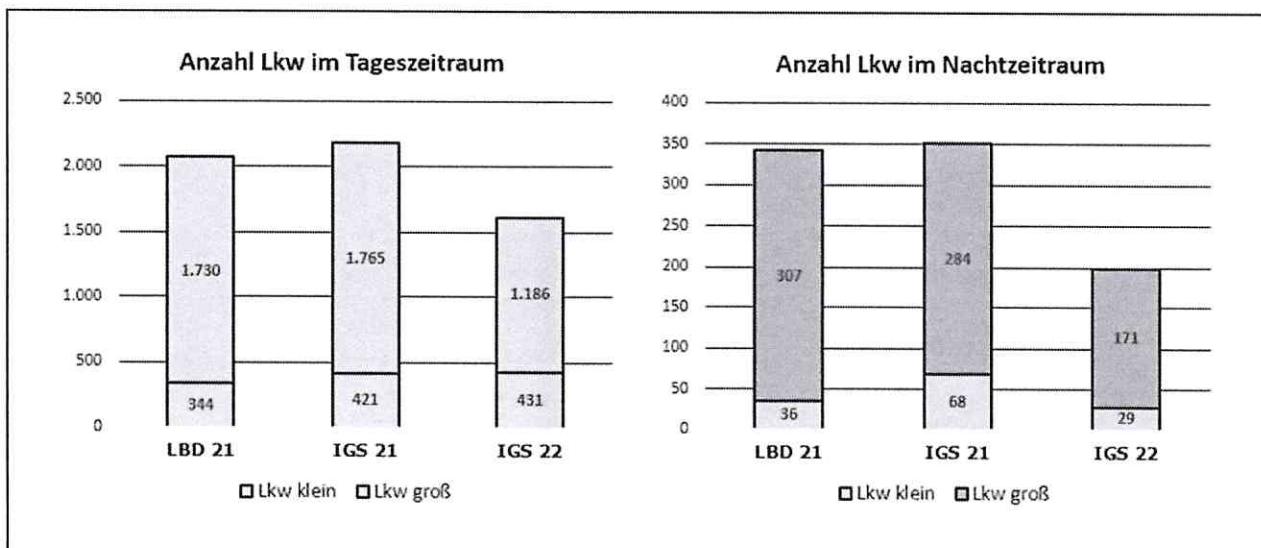
Allgemeine Angaben		Verkehrsbelastung				MSV	RLS19					
Straße	TK/Zst.-Nr.	DTV	DTV	LV	SV		M	p ₁	p ₂	p _{Krad}		
E-Str.	Zählabschnittsanfang Zählabschnittsende	2015	W	Krad	Bus	MSV Ri1	T	Tag 06-22 Uhr				
		SV				U	LoA	D	Day 06-18 Uhr			
		2010				S	LVm	LZ	E	Evening 18-22 Uhr		
		SV							N	Night 22-06 Uhr		
	FS / OD	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]		[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[%]			
B 16	7233 9488	12 169	13 352	10 935	2 417	791	767	2,8	14,1	1,0		
		2 038				27	12,6 %	869	3,1	14,7	1,0	
		11 526				130	885	460	1,3	10,7	1,0	
		2 064				10 805	2 035	135	3,3	28,4	0,2	
	L 2043 (Zell)											
	KND 18 (Maxweiler)											
	FS											

Nach Landesbaudirektion Bayern:

Lkw-Verkehr am Tag (06:00 – 22:00 Uhr): 767 Kfz/h · (2,8 % + 14,1 %) · 16 h = 2.074 Lkw

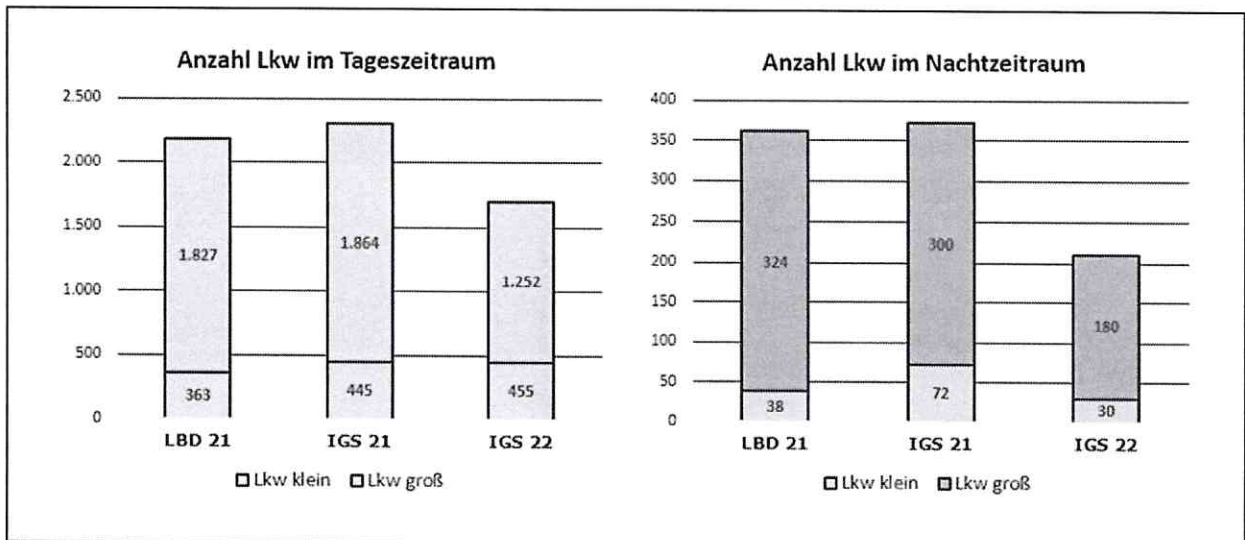
Lkw-Verkehr in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr): 135 Kfz/h · (3,3 % + 28,4 %) · 8 h = 342 Lkw

Grafisch dargestellt erkennt man die deutliche Abweichung der großen Lkw (p₂) bei den aktuell von IGS verwendeten Ausgangsdaten (IGS 22) gegenüber der 1. Auslegung (IGS 21) und den Werten der letzten Zählung durch die Landesbaudirektion (LBD 21).



Aufgrund der bei großen Lkw mit 2,3 dB(A) höher anzusetzenden Schalleistungspegel (bei 80 km/h), wirken sich die zu gering angesetzten Zahlen noch stärker aus.

Das Verkehrsaufkommen für den Prognose-Null-Fall wird mit einer allgemeinen Verkehrssteigerung von 5,6 % bis 2035 ermittelt (Verkehrsuntersuchung, Punkt 3). Damit ergäben sich für den Prognose-Null-Fall die Werte:



Für den Prognose-Planfall werden, wie oben erwähnt, die Tabelle 1 des Verkehrsgutachtens und die dort beschriebene Aufteilung des Verkehrs für den DHL-Verkehr verwendet.

Hinweise:

- Die Tabelle 1 ist die einzige Quelle für die Quantifizierung des DHL-Verkehrs. Davon abweichende Verkehrswerte als Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte, wären deshalb nicht nachvollziehbar und damit nicht akzeptabel.
- Die Tabelle 1 beinhaltet den DHL-Verkehr bei Auslastung. Sollten für die Lärmberechnung andere Verkehrswerte zugrunde gelegt werden, so sind diese im Dokument anzugeben. Eine ganzjährige Auslastung des Paketzentrum wäre dann jedoch nicht rechtens, da die für die Genehmigungsunterlagen (Lärmgutachten) zugrundeliegenden verkehrlichen Kennwerte nicht mehr stimmig wären.

Der Vergleich der Tabellenwerte Prognose-Null-Fall und Prognose-Planfall ergibt, dass 80 % der DHL-Lkw der Kategorie p_2 zuzuordnen ist.

Aus der Tabelle 1 ergeben sich auf dem Querschnitt 06 damit folgende DHL-Schwerverkehre am Tag: $1.569 \cdot 60\% \cdot 6/7 = 807$ DHL-Lkw insgesamt, mit Kategorie $p_1 = 169$ und $p_2 = 638$
 in der Nacht: $1.021 \cdot 60\% \cdot 6/7 = 525$ DHL-Lkw insgesamt, mit Kategorie $p_1 = 110$ und $p_2 = 415$

Anmerkung: Der Faktor 6 / 7 ist notwendig, da der DTV-Wert für alle Tage der Woche gemittelt wird, d. h. der Sonntag ohne DHL-Verkehr verringert rechnerisch den Lärm, der werktags zu erwarten ist.

Diese Absolutwerte sind den Werten des Prognose-Null-Falls zuzurechnen und ergeben so den Prognose-Planfall (PPF) basierend auf der Zählung der Landesbaudirektion (LBD) und der 1. Zählung IGS (IGS 21):

LBD 21, PPF, tagsüber: Kategorie $p_1 = 363 + 169 = 532$ und Kategorie $p_2 = 1.827 + 638 = 2.465$

LBD 21, PPF, nachts: Kategorie $p_1 = 38 + 110 = 148$ und Kategorie $p_2 = 324 + 415 = 739$

IGS 21, PPF, tagsüber: Kategorie $p_1 = 445 + 169 = 614$ und Kategorie $p_2 = 1.864 + 638 = 2.502$

IGS 21, PPF, nachts: Kategorie $p_1 = 72 + 110 = 182$ und Kategorie $p_2 = 300 + 415 = 715$

Aus der jetzigen Auslegung könne für den Prognose-Planfall folgende Werte entnommen werden:

20N043 VU PZ Weichering
Prognose

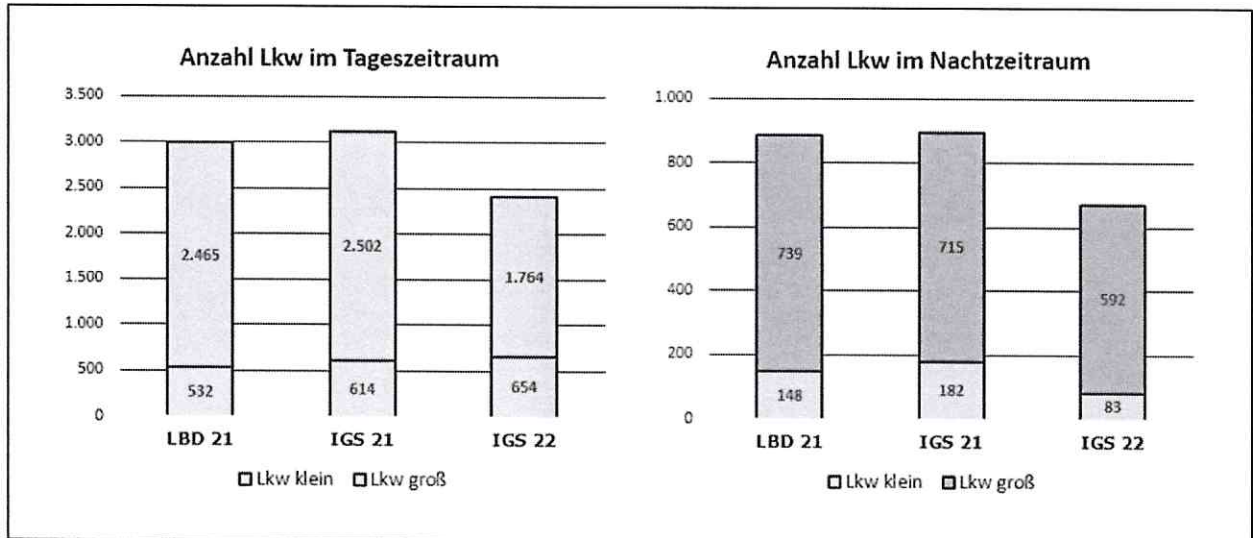
IGS

Quer-schnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M _T Kfz/h	M _N Kfz/h	P _{1,T} %	P _{2,T} %	P _{1,N} %	P _{2,N} %	P _{Krad,T} %	P _{Krad,N} %
06	B 16	B	westlich Biberweg	17.373	0,89	17,79	969	235	4,22	11,38	4,39	31,48	0,87	0,02

Nach IGS, Prognose-Planfall:

Lkw-Verkehr am Tag (06:00 – 22:00 Uhr): $969 \text{ Kfz/h} \cdot (4,22 \% + 11,38 \%) \cdot 16 \text{ h} = 2.419 \text{ Lkw}$

Lkw-Verkehr in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr): $235 \text{ Kfz/h} \cdot (4,39 \% + 31,48 \%) \cdot 8 \text{ h} = 674 \text{ Lkw}$



Es wird die deutliche Abweichung der aktuellen Prognosezahlen zu den Werten ersichtlich, die sich aus den offiziellen Zahlen der Landesbaudirektion und der 1. Zählung der IGStolz ergeben.

Die aktuell verwendeten Lkw-Zahlen sind im Mittel tagsüber 26 % und nachts 32 % höher anzusetzen.

Die Tabellen mit den verkehrlichen Kennwerten für die Lärmberechnung sind neu zu berechnen.

Punkt 6 S. 33

- Obwohl der DHL-Verkehr nach eigener Aussage nur an 6 Tagen erfolgt, werden die Werte auf alle Tage des Jahres verteilt, wodurch niedrigere Schall- und Verkehrswerte erzielt werden. Die Statistik ist dementsprechend zu korrigieren.

Punkt 7 S. 36

- In Absatz 3 heißt es: „Das zukünftige Verkehrsaufkommen setzt sich aus einer allgemeinen Verkehrssteigerung auf der B 16 und dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch den Bau des Paketentrums zusammen.“ Laut dieser Aussage wurde der bestehende Verkehr nicht berücksichtigt. Bitte um Korrektur.

Verkehrsuntersuchung Würdigung 1. Auslegung

- Nach wie vor möchten wir darauf hinweisen, dass die Brücke nicht auf Lkws im Begegnungsverkehr (noch dazu in dieser Stückzahl) ausgelegt ist, ebenso wie die Zufahrten zur Brücke. Unfall- und Staugefahr werden an dieser Stelle steigen. Ein Neubau der Brücke ist erforderlich und sollte möglichst weit östlich geplant werden.

Analyse zur Feinstaubbindung

Punkt 3 - S. 13

- Die Analyse zur Feinstaubbindung betrachtet nicht den Verkehr auf der Kreisstraße etc., was in diesem Fall allerdings einen Großteil der Emissionen ausmacht. Des Weiteren wurde nur der Reifenabrieb betrachtet, der allein auf dem Betriebsgelände 708 kg/Jahr beträgt! Eine Untersuchung der auf Maxweiler einwirkenden Emissionen sowie der Emissionen auf die Donauauen ist erforderlich.
- Eine Analyse der Feinstaubemissionen ist für die FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

FFH-Verträglichkeitsprüfung

2. Auslegung: 2.4 + 3.2 S. 10/ Punkt 8 S. 14

Würdigung 1. Auslegung zu Punkt 4.2 — 8.4.2.1 S. 15 –

- Da ein funktionaler Austausch der Arten zwischen dem FFH-Gebiet, Brucker Forst und Donauauen (besonders schützenswert) stattfindet, wird die enorme Zunahme der Lärmbelastung durch über 1000 Fahrzeuge/24 h x2 (Hin- und Rückfahrt) mit einer deutlichen Erhöhung der Feinstaubbelastung sowie eine Grundwasserabsenkung während der Bauzeit wichtige Lebensräume und einen wertvollen Arten- und Genpool massiv beeinträchtigen.
- Es ist unverständlich, wie trotz der o. g. Beeinträchtigungen davon ausgegangen werden kann, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustands im Gebiet vorkommender Arten nicht zu erwarten sein soll.

Punkt 3.2 – S. 10

- Die geschätzten Zahlen liegen bei mehr als 2000 Fahrten – die Formulierung von 1000 Fahrzeugen/24 h ist irritierend. Bitte ändern Sie die Formulierung ab.

Punkt 5.2 S. 12 + Punkt 9 S. 15

Das Abholzen alter Baumbestände kann nicht durch neue Pflanzungen kompensiert werden, da der Wert für das Klima bei jungen Bäumen deutlich geringer ist. Die erwähnte „Isolierung“ ändert nichts an der Funktionalität für das Klima. Daher ist das Erhaltungsziel Nr. 5 nicht erfüllbar.

- Insbesondere durch Lärm- und Schadstoff-Immissionen werden im FFH-Gebiet vorkommende Arten gefährdet. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands ist zu erwarten.
- Punkt 9 E: Es ist kein Argument, die zu erwartende Erhöhung der Verkehrsbelastung nicht flächig erfassen zu können. Aufgrund des massiven Verkehrs und Lärms ist mit schweren Folgen für das FFH-Gebiet zu rechnen.
- Wie in der Artenschutzrechtl. Untersuchung zu sehen, kommen durchaus wertvolle Tierarten im FFH-Gebiet vor, v. a. Vögel, was dem Punkt 9E widerspricht.

Punkt 2.3 S. 16 + 17 Artenschutzrechtl. Prüfung

- Auch wenn keine Untersuchungen zur Auswirkung von Lärm auf Vögel vorliegen, ist davon auszugehen, dass erhebliche Beeinträchtigungen in diesem Fall entstehen werden.

Wir behalten uns rechtliche Schritte vor.

Mit freundlichen Grüßen

08.11.2023 – Seitenzahlen abgeändert 23.11.23