

**Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan „Paketzentrum Weichering“  
4. Änderung des Flächennutzungsplanes „Sondergebiet Paketzentrum Weichering“**

Stand: 02.04.2024

**Private Stellungnahmen**

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1. Private Stellungnahme 1 mit Schreiben vom 29.10.2023	FNP / vBP
<p>DHL plant die Errichtung eines Paketverteilzentrums in der Gemeinde Weichering.</p> <p>Die vom Gemeinderat hoch bewerteten Gewerbesteuererinnahme tritt als primäres Planungsziel zurück. Die neue Begründung für die Ansiedlung des Unternehmens ist nun: „die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren“!</p> <p>Dem Gemeinderat ist bewusst, dass:</p> <p>Kultur- und Naturlandschaft zerstört wird.</p> <p>Die Lärmbelastung der Bürger mittlerweile als „erheblich“ gewertet wird.</p> <p>Die DHL nicht weiter westlich an der B16 einen Standort sucht, da dieser nicht mehr in das Logistiknetz der DHL passt.</p> <p>Die Gemeinde Weichering zu keiner Zeit derart finanziell belastet war um die Notwendigkeit der Ansiedlung von DHL zu rechtfertigen.</p> <p>In der Freifläche sind bis zu 5040 Fahrten geplant. Diese setzen sich aus dem Zu- und Abfahrtsverkehr und den Rangierfahrten zusammen. Externe Fahrten von DHL LKW und Mitarbeitern werden mit 3365 angegeben, dazu kommt die Ver- und Entsorgung, Lieferanten und so weiter.</p>	<p>Die städtebauliche Erforderlichkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplans i.S.d. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB steht hier außer Frage, auch liegen die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Abwägung des Gemeinderats vor. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB verlangt, dass die zur Erforderlichkeit des Plans sowie seiner einzelnen Festsetzungen herangezogenen Zielsetzungen städtebaulich gerechtfertigt sein müssen. Die Planung muss vernünftigerweise geboten sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.02.1993 – 8 C 46.91, Rn. 21; Beschluss vom 25.02.2015 – 4 VR 5.14, Rn. 16; VGH Mannheim, Urteil vom 09.12.2020 – 3 S 1749/16, Rn. 40). Was i.S.d. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB „vernünftigerweise geboten“ ist, ergibt sich dabei nicht aus der Sicht eines Dritten. Der Einwender verkennt, dass im Rahmen der Bauleitplanung die Standortbestimmung durch die planende Gemeinde ein Akt politischer Planung ist, der von einem auf die örtlichen städtebaulichen Erfordernisse ausgerichteten gestalterischen Willen des gemeindlichen Vertretungsorgans getragen ist. Welche städtebaulichen Ziele sich die planende Gemeinde hierbei setzt, liegt grundsätzlich in ihrem planerischen Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt sie, diejenige „Städtebaupolitik“ zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht (BVerwG, Urteil vom 26.03.2009 – 4 C 21.07, Rn. 17).</p> <p>Die Gemeinde Weichering hat die in § 1 Abs. 5 BauGB angeführten Grundsätze der Bauleitplanung und den Zielkatalog des § 1 Abs. 6 BauGB im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung hinreichend berücksichtigt. Die Gemeinde Weichering verfolgt mit der Bauleitplanung primär das städtebauliche Ziel, die öffentlichen Belange der Wirtschaft nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a)</p>

	<p>BauGB zu fördern. Durch das Vorhaben sollen ca. 400 qualifizierte Arbeitsplätze in den Bereichen Verwaltung, Technik und Logistik, sowie 10 Ausbildungsplätze ermöglicht werden, was auch dem städtebaulichen Ziel der Schaffung von Arbeitsplätzen nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 c) BauGB dient. Eine detaillierte Überprüfung der Investitionsentscheidung der Vorhabenträgerin ist dabei städtebaulich nicht erforderlich. Die Gemeinde Weichering berücksichtigt allerdings in besonderem Maße, dass die Bauleitplanung zur Schaffung des Baurechts für ein Paketzentrum der Deutschen Post dient, damit handelt es sich um eine systemrelevante Einrichtung der Grundversorgung. Nach § 2 Abs. 1 PTSG (Post- und Telekommunikationssicherungsgesetz) ist die Deutsche Post DHL gesetzlich dazu verpflichtet, die Postversorgung aufrechtzuerhalten. Aufgrund der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung insbesondere im Hinblick auf die Nutzung des Online-Handels ist die Vorhabenträgerin gezwungen, Kapazitäten für die Umsetzung ihrer gesetzlichen Verpflichtung zu schaffen. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden insoweit auch die Belange des Postwesens nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 d) BauGB gefördert.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Feinstaubgutachten</b>                  Einwand: Das Feinstaubgutachten ist recht allgemein gehalten und befasst sich unzureichend mit den speziellen Gegebenheiten im Paketzentrum und dessen Umgriff.                   Begründung: Der Vergleich und die Feststellung von Feinstaub wie er etwa von Motoren erzeugt wird, welche sich bereits auf Straßen im normalen Betriebsmodus befinden ist hier zu berichtigen. Durch das Einhalten der Ruhezeiten und anderer Wartezeiten kühlen die Motoren bis auf die Umgebungstemperatur ab. Gerade in der von DHL angegebenen, hochfrequenten Zeit vor Weihnachten liegen die Temperaturen meist um den Nullpunkt. Kälte macht das Motorenöl zähflüssig. Fehlende Schmierung führt zu erhöhter Reibung und einem weniger effizienten Motor. Es entstehen mehr Schadstoffe, durch Reibung und höheren Kraftstoffverbrauch. Bis zu 75% der Partikel-Emissionen stammen aus dem Kaltstart.                   Der Reifenabrieb im Paketzentrum ist anders zu bewerten, als der in Fahrt. Der Abrieb unter Last im Rangierbetrieb (radieren) ist mit dem herkömmlichen Betrieb in Fahrt nicht zu vergleichen. Hier werden deutlich mehr Partikel erzeugt als auf mehreren hundert Kilometern in Fahrt. Schlimmer noch ist das Zermahlen der Partikel. Während die Partikel in Fahrt einfach zur Seite hin wegfallen und liegenbleiben, werden sie auf Rangierplätzen weiter zermahlen. Das führt zu kleineren Partikeln und vereinfacht die Verwirbelung. Die nicht berücksichtigte Thermik im Paketzentrum und die Verwirbelungen durch Rangieren, Zu- und Abfahrten, kann die kleinen Teilchen mühelos in höhere Luftschichten befördern und mit der festgestellten Westwindrichtung nach Weichering transportieren. Die Lüftungsanlagen bewirken,</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.                  Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.                   Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum</p>

<p>dass die Teilchen nicht einfach auf dem begrünten Dach sedimentieren können. Gerade diese Anlagen verwirbeln zusätzlich die kleinen Partikel. Eine Aussage dazu fehlt im Gutachten!</p> <p>Anbei bemerkt, die viel größeren, schwereren, runden und dadurch von der Aerodynamik benachteiligten Stäube aus der Sahara vermögen Entfernungen von mehr als 5000 Kilometern zurückzulegen. Was soll also die kleineren und dadurch für den Menschen schädlicheren Stäube mit besserem Flugverhalten auf dem Gelände von DHL halten?</p> <p>Die weitere Bewegung der Partikel wird hier auch zweifelhaft dargestellt. So heißt es „Mit großer Wahrscheinlichkeit sedimentieren die Partikel innerhalb des östlichen Gehölzbestandes. Die steigende Luftfeuchtigkeit im östlichen Gehölzbestand sorgt zudem für einen Zusammenschluss von Partikeln, wodurch schwerere Partikelagglomerate entstehen. Diese Partikelagglomerate sinken aufgrund ihres höheren Gewichts und größeren Durchmessers schneller ab“.</p> <p>Der Verfasser ist offensichtlich ortsfremd, zudem wird im Umweltbericht klar geschildert, dass sich der Luftstrom wegen des Paketzentrums erwärmen wird. Dem zur Folge steigen die Partikel höher auf. Der geringe Gehölzbereich kann seine minimale Feuchtigkeit nicht speichern. Die Bildung von Agglomeraten ist hier unter Normalbedingungen unwahrscheinlich, die Teilchen werden kleiner sein und über weite Bereiche verteilt. Der zunehmende Klimawandel verschärft das Problem.</p> <p>Vergleicht man die von DHL angegebene hochfrequente Zeit vor Weihnachten mit der natürlichen Vegetation, so wird man feststellen — es fehlen hier einfach die Blätter an den Bäumen, welche ein Ausfiltern von Luftschadstoffen erst ermöglicht.</p> <p><b>Forderung</b> Ein Gutachten welches die hier vernachlässigten Parameter und Gegebenheiten miteinbezieht wird gefordert. Die Emissionsmenge ist zu gering berechnet. Das Bewegungsverhalten der Teilchen nicht richtig dargestellt. Der Schutz der Bevölkerung ist nicht gewährleistet.</p>	<p>Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden.</p> <p>Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>
--	--

**Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.**

<p><b>Grundwasserhaltung</b></p> <p>Einwand: Wie aus dem Gutachten der Firma Kleegräfe Geotechnik GmbH, Seite 89, Punkt 5.8 beschrieben, ist bei der Grundwasserhaltung in der Bauphase mit erheblich anfallenden Wassermengen zu rechnen. Wie nochmals in der Gemeinderatssitzung vom 24.07.2023 von xxx thematisiert, wurden sogar verschiedene Biotope benannt, die bei dem Vorhaben in Mitleidenschaft geraten werden. Dieser Punkt wurde bei der ersten Auslegung bereits thematisiert aber nicht klar abgewogen, bzw. gewürdigt.</p> <p>Begründung: Einige Risiken werden im Gutachten der Firma Kleegräfe Geotechnik GmbH beschrieben, wie etwa Setzungsschäden an Bauwerken. Jedoch kennt die Gemeinde aus wesentlich geringeren Vorhaben, wie etwa der Grundwasserhaltung für die Erstellung des Kanals im Neubaugebiet, die Gefahr für das Vorhaben. So können alle Szenarien einer Senkung des Grundwasserspiegels in Erscheinung treten. Etwa Probleme mit Wärmepumpenheizungen mit Grundwassernutzung, Beregnungsbrunnen für die</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der Problematik möglicher Grundwasserabsenkungen im Zuge der Umsetzung des Vorhabens bewusst. Im Rahmen der Vorbereitung des Vorhabens wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Dabei wurden im Bereich des geplanten Paketzentrums drei dauerhafte Überflur-Grundwassermessstellen (GWM, Nenndurchmesser DN 50 = 2 Zoll) errichtet, so dass jederzeit eine Kontrolle des aktuellen Grundwasserstandes oder eine Probenahme des anstehenden Grundwassers möglich ist.</p> <p>Im Ergebnis der Baugrunduntersuchung sind für die ohne tiefere Eingriffe in den Untergrund herzustellenden Bauwerke (Parkhaus, Übergabestation, Sprinklerzentrale etc.) keine Systeme zur</p>
---	--

<p>Landwirtschaft, Trockenlegung von Biotopen. Aus den Abwägungsunterlagen geht zwar hervor, welche Maßnahmen DHL ergreifen möchte, die Thematik der Haftung wurde aber nicht beantwortet.</p> <p>Forderung: DHL muss für alle anfallenden Schäden aus der Grundwasserhaltung haften. Es muss eine klare Aussage vom Vorhabensträger geben, wie ein Schaden durch den Vorhabensträger erkennbar ist und wie ein Schaden abzuwickeln ist.</p>	<p>Wasserhaltung/Grundwasserabsenkung erforderlich. Bei punktuell tieferen Eingriffen (z. B. Streifen-Fundamente) sind offene Wasserhaltungen ausreichend um ggf. anfallendes Tagwasser (Niederschlagswasser und/oder Stauwasser) abzuführen. Bei Bauwerken mit Unterkellerung (Kläranlage, Heizzentrale) sind geschlossene Wasserhaltungen (Vakuum-Grundwasserabsenkungen) erforderlich. Dabei ist ein hydraulischer Grundbruch des aufgrund der örtlichen Bodenschichtung gespannten Grundwassers zu verhindern. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (gering durchlässige Fluvial-Schluffe) werden die entstehenden Absenktrichter überwiegend nur geringe Reichweiten von ca. &lt; 5 m erreichen. Dementsprechend wird die Umgebung vor allenfalls kleinräumig von der Absenkung betroffen sein.</p> <p>Bei tief liegenden Kanalabschnitten und Stauraumkanälen könnten gemäß den Aussagen im Baugrundgutachten Absenktrichter nach EDV-Berechnungen eine Reichweite bis ca. 200 m erreichen, sofern keine aktive Begrenzung durch Verfahren wie z.B. zur unmittelbaren ortsnahen Wiedereinleitung geförderter Grundwässer erfolgt. Die ortsnahen Wiederversickerung bzw. Wiedereinleitung ist im Freistaat Bayern verpflichtend (siehe z.B. Art. 70 BayWG). Dadurch können Auswirkungen der Grundwasserabsenkung über die Grenzen des Maßnahmegrundstücks hinaus und auf ökologisch sensible Bereiche (Weiherbiotop auf dem Vorhabengrundstück; benachbarte bodenfeuchte Wälder, Altwasser im Nordosten des Vorhabengrundstückes) des Plangebietes wirksam verhindert werden. Entsprechend werden auch keine landwirtschaftlichen Flächen außerhalb des Paketzentrums von Grundwasserabsenkungen betroffen sein.</p> <p>Vor Ausführung des gewählten Verfahrens zur Grundwasserabsenkung muss das bauausführende Unternehmen eine wasserrechtliche Genehmigung einholen, sodass eine fachtechnische und behördliche Kontrolle der Maßnahmen gegeben ist. Das Monitoring kann unter anderem über die neu eingerichteten und/oder über weitere ggf. durch die zuständige Behörde geforderten Grundwassermessstellen erfolgen. Die laufende Überprüfung der Grundwasserpegel (monatlich) wird im Durchführungsvertrag geregelt.</p> <p>Für die baubedingt notwendigen Eingriffe ins Grundwasser ist im Zuge der Genehmigungsplanung eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich in dem auch die entschädigungsrechtlichen Belange geklärt werden.</p>
--	--

	<p>Aufgrund der Ergebnisse und Vorgaben der Baugrunduntersuchung sind die möglichen Folgen baubedingt notwendiger Grundwasserabsenkungen lösbar; an der Planung wird festgehalten. Die Ergebnisse der ergänzenden Baugrunderkundung/Gründungsberatung in Form der Geotechnischen Berichte zum Neubau PZ Weichering vom 18.09.2023 und den Straßenbaumaßnahmen PZ Weichering (2 Teile) vom 14.03.2023 sowie eine ergänzende Aktennotiz „Hinweis zur Grundwasserabsenkung) vom 12.02.2024 (KleeGräfe Geotechnik GmbH) werden den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigegeben. Die Inhalte und Ergebnisse werden im Umweltbericht und der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan ergänzt.</p>
<p><b>Würdigung FNP: Die Anregungen beziehen sich auf die verbindliche Bauleitplanung.</b></p>	
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Ergebnisse der ergänzenden Baugrunderkundung/Gründungsberatung in Form der Geotechnischen Berichte zum Neubau PZ Weichering vom 18.09.2023 und den Straßenbaumaßnahmen PZ Weichering (2 Teile) vom 14.03.2023 sowie eine ergänzende Aktennotiz „Hinweis zur Grundwasserabsenkung“ vom 12.02.2024 (KleeGräfe Geotechnik GmbH) werden den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigegeben. Die Inhalte und Ergebnisse werden im Umweltbericht und der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan ergänzt.</b></p>	
<p><b>Lärm Weichering Ort und Muna</b>                  Einwand: Aus den diversen Unterlagen geht hervor, dass die Lärmzunahme südlich der Bachholzstraße und westlich der Ingolstädter Straße wesentlich ist und um bis zu 3,5 Dezibel zunimmt. Den Bürgern der Muna wird sogar noch mehr zugemutet. Eine derartige zusätzliche Lärmbelastung ist für die Bürger nicht tragbar, nur um wirtschaftliche Interessen der Gemeinde zu stärken — wie das auch immer stattfinden soll — und um Arbeitsplätze zu generieren.                  Begründung: Für die Unternehmung wurden zwar verschiedene Plätze im Gemeindegebiet untersucht, nicht aber etwa die Fläche als interkommunales Gewerbegebiet zwischen Lichtenau und Hagau. Hier würde es sich in der Nachbarschaft um reine Wohngebiete handeln und der Schutz der Bevölkerung mit niedrigeren Grenzwerten wäre gewährleistet. Auch hier könnte die Gemeinde seinem Ziel nachgehen, die wirtschaftlichen Interessen zu stärken und Arbeitsplätze zu schaffen.                  Forderung: Die weitere Lärmbelastung durch DHL für ganz Weichering ist schon durch die Vorbelastungen nicht tragbar. Die Würdigung der ersten Stellungnahme über die Belastung der Munasiedlung ist nicht ausreichend. Der Standort für ein Paketzentrum sollte an einem Ort gefunden werden, der Mensch und Umwelt weniger belastet.</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                  Die Gemeinde Weichering ist sich der Lärmzunahme (vgl. Kapitel 6.3.1, Tabelle 6.4, Seite 75 der Schalltechnischen Untersuchung) im Nachtzeitraum im Bereich der Muna-Siedlung und im Bereich Bachholzstraße/Ingolstädter Straße bis zu 3.4 dB bewusst. Diese ist allerdings auf die allgemeine Verkehrszunahme auf der B16 zurückzuführen. Die Lärmbelastung entlang der B 16 wird sich durch den Verkehrslärm des Vorhabens erhöhen, weshalb im Rahmen der Zuständigkeit und der Möglichkeiten der Gemeinde Weichering in die Vorhabenplanung Lärminderungs- bzw. Lärmschutzmaßnahmen einbezogen werden. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich insbesondere um den Einbau offenporigen Asphalts auf der Kreisstraße, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kreisstraße und die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des</p>

	<p>Kreisverkehrs an der Kreisstraße. Die planende Gemeinde Weichering hat jedoch selbst keine Handhabe darüber, Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 16 zu ergreifen. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zur Verbesserung auch der Situation entlang der B 16 sind der Gemeinde daher bereits aus kompetenzrechtlichen Gründen nicht möglich. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass entlang der B 16 bereits im Bestand eine Lärmsanierung durchzuführen wäre und die Gemeinde auf Eben der Bauleitplanung die ihr möglichen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen hat, hält die Gemeinde Weichering an ihren Planungsziel der Stärkung der Gemeinde als Wirtschaftsstandort und der Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze fest. Die Gemeinde Weichering berücksichtigt dabei in besonderem Maße, dass die Bauleitplanung zur Schaffung des Baurechts für ein Paketzentrum der Deutschen Post dient, damit handelt es sich um eine systemrelevante Einrichtung der Grundversorgung. Nach § 2 Abs. 1 PTSG (Post- und Telekommunikationssicherstellungsgesetz) ist die Deutsche Post DHL gesetzlich dazu verpflichtet, die Postversorgung aufrecht zu erhalten. Durch den vorhaben bezogenen Bebauungsplan werden in besonderem Maße auch die Belange des Postwesens nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 d) BauGB gefördert.</p> <p>Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht im vorliegenden Fall nicht. Die Gemeinde Weichering hat zwischenzeitlich außerhalb der Bauleitplanung zum Paketzentrum Weichering die Thematik „Lärmschutz an der B16“ im Gemeinderat behandelt. Im Ergebnis ist das Planfeststellungsverfahren zum 4-spurigen Ausbau der B16 abzuwarten um den dort festgelegten Lärmschutz bewerten und bei Bedarf durch ergänzende kommunale Maßnahmen, im Sinne der betroffenen Bürger Weicherings, verbessern zu können.</p> <p>An der Anschlussstelle „Manching“ ist die Bundesstraße B16 Regensburg-Günzburg-Ulm an die Bundesautobahn BAB A9 Nürnberg-München angebunden. Entlang dieser Verkehrs- und Entwicklungsachse hat die Deutsche Post AG zur Entwicklung eines Paketzentrums eine Unternehmensentscheidung für einen Standort im Gemeindegebiet von Weichering getroffen. Aufgrund der zentralen Lage in der Region 10 Ingolstadt und der direkten, ortsdurchgangsfreien Anbindung über die Bundesstraße B 16 an die Autobahn BAB A9 bietet sich die Gemeinde Weichering als Standort für ein weiteres Paketzentrum im Verbund der Deutschen Post AG an. Die hierfür in Weichering denkbaren Standorte wurden dabei einer Alternativenprüfung unterzogen in deren Ergebnis dem gewählten Standort in der Abwägung der Vorrang eingeräumt</p>
--	---

	<p>wurde. Aufgrund der geografischen Lage in der Schnittstelle der Eigenversorgungsbereiche der Paketzentren von Augsburg und Aschheim (München) eignet sich der Standort in Weichering aus netzplanerischer Sicht hervorragend als Netzergänzung.</p> <p>Mit der kommunalen Bauleitplanung verfolgt die Gemeinde Weichering das Ziel, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung eines Paketzentrums der Deutschen Post zu ermöglichen. Damit werden im Rahmen des kommunalen Selbstverwaltungsrechts die bei der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigenden spezifizierten öffentlichen Belange der Wirtschaft (§ 1 Abs. 6 Nr. 8a BauGB), die Belange der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8c BauGB) sowie die Belange des Postwesens (§ 1 Abs. 6 Nr. 8d BauGB) verfolgt. Die Gemeinde entscheidet damit im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung und Ausübung ihrer Planungshoheit über die Festlegung eines geeigneten Standortes zur Ansiedlung eines Paketzentrums unter Berücksichtigung sämtlicher im Rahmen der Bauleitplanung abwägungsrelevanter Belange i.S.d. § 1 Abs. 5, Abs. 6 BauGB.</p> <p>Die Gemeinde Weichering kennt den Schutzstatus der Muna-Siedlung. Die Muna-Siedlung ist als Splittersiedlung im Randbereich des Kernortes Weichering zu beurteilen. Dabei handelt es sich um eine historisch gewachsene Siedlung landwirtschaftlicher Prägung, in der alle Gebäude Kontakt zum Außenbereich besitzen. Diese Einstufung wurde im Rahmen eines Verwaltungsstreitverfahrens auch vom Verwaltungsgericht München vorgenommen. Das Gericht hat dazu festgestellt, dass nach der Historie der Siedlung und deren Umgriff dort kein weiteres Baurecht entstehen soll. Darum ist für alle Gebäude immissionschutzrechtlich in jedem Fall eine Zwischenwertbildung erforderlich, so dass die Lärmgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht ansetzbar sind. Eine bauplanungsrechtliche Veränderung der Siedlung insbesondere die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) ist im Hinblick auf die Randlage zum Außenbereich städtebaulich nicht erforderlich. Für das Wohnen im Außenbereich (Immissionsgebiet 2) werden deshalb Immissionsrichtwerte von Mischgebieten (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) angesetzt. Die Unterstellung, dass die Wohnbebauung als sogenannte „Schwarzbauten“ eingeordnet werden, ist nichtzutreffend. Nachdem keine Bauunterlagen vorliegen, kann den Gebäuden nur der Schutzstatus zugewiesen werden, der rechtlich vorgesehen ist. Für Splittersiedlungen sind – ganz unabhängig davon, ob Baugenehmigungen vorliegen oder nicht – die Mischgebietswerte einzuhalten. Ohne dass</p>
--	---

	<p>Splittersiedlungen selbst Mischgebiete sein müssen, werden sie wie solche behandelt, weil der Schutzanspruch in einer solchen Lage vermindert ist und die TA Lärm keinen eigens für Wohnen im Außenbereich definierten Immissionsrichtwert kennt. An der im Lärmgutachten vorgenommenen Einstufung als Mischgebiet wird daher festgehalten.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregung wird zugestimmt. Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Verkehrsgutachten</b> Einwand: Das Gutachten der ersten Auslegung musste wegen Fehlerhaftigkeit neu erstellt werden. Dennoch wurden verschiedene Fehler nicht bereinigt. Leider kamen weitere Ungenauigkeiten und Diffuses dazu.</p> <p>Begründung: Die Verkehrssituation am Bieberweg ist noch immer nicht richtig klargestellt. Die künftige Verkehrssteigerung ist mit 827 KFZ, davon 692 PKW und 135 SV in 24 Stunden nicht korrekt und setzen sich in den Tabellen 6 und 7 auf der Seite 6 unterschiedlich zusammen, so daß sich eine Differenz von 101 Fahrzeugen SV ergibt, also anders als beschrieben und somit wesentlich. Weiterhin sind die diversen neuen Zählungen der IGS von 2022 nicht nachzuvollziehen, da sie deutlich von den Zahlen der Landesbaudirektion abweichen. Gerade bezogen auf den Schwerverkehr. Demnach wären die Zahlen der zweiten Auslegung noch niedriger als die der ersten und die der Landesbaudirektion und somit wesentlich zu gering. In 14 Jahren aktiver Tätigkeit in der BI B16 Ausbau kann man solche Rechereien nicht für ernst nehmen. Mehrmals jährlich analysieren wir die Verkehrszahlen und stellen den Anteil des Schwerlastverkehrs fest. Das passt mit den Zahlen der IG Stolz nicht zusammen.</p> <p>Forderung: Endlich die Erstellung eines klaren und nachvollziehbaren Verkehrsgutachtens.</p>	<p>Die Forderung wird zu Kenntnis genommen. Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass mit der Ansiedlung eines Paketzentrum eine Verkehrssteigerung auf der B 16 einhergeht. Es ist richtig, dass die Verteilung der Pkw-Verkehre (Bild 5 der Verkehrsuntersuchung) noch ein Linksabbiegen vom Biberweg auf die B 16 in FR Osten bzw. ein Rechtseinbiegen von der B 16 aus FR Osten in den Biberwegdarstellt. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Textlich und in den Berechnungen ist diese Fahrbeziehung nicht mehr berücksichtigt und der entsprechende Verkehr an der Rampe zur bzw. von der B 16 weiter westlich berücksichtigt.</p> <p>Der Einwand bezogen auf die Verkehrssteigerung kann nicht nachvollzogen werden. Ebenso kann der Einwand bezogen auf die Verkehrserhebung vom 19.07.2022 nicht nachvollzogen werden. Die Erhebung ist mit einer Zählstelle auf der B 16 westlich des Plangebietes verglichen worden. Im Ergebnis weist der Kfz-Verkehr höhere Belastungen auf. Der geringere Schwerverkehr ist innerhalb der vertretbaren Abweichungen, die zwischen Verkehrserhebungen liegen können. Der Vergleich zwischen DTV-Werten (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die den Verkehr eines gesamten Jahres im Durchschnitt berücksichtigt und mit Faktoren ermittelt wird) und der absoluten Verkehrssteigerung im Prognose-Null-Fall, die sich lediglich auf die Verkehrserhebung eines Tages bezieht, ist nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. Die absolute Verkehrssteigerung wird mittels Saison- und Wochenfaktoren für den DTV abgemindert, da dieser für die Lärmberechnung über ein gesamtes Jahr maßgebend ist.</p> <p>Die Gemeinde Weichering hat die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 durch das Büro Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Das</p>



	<p>Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben dieser Plausibilitätsprüfung wird ebenfalls dem Bebauungs- und Grünordnungsplan beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Schalltechnisches Gutachten</b>                  Einwand: Das schalltechnische Gutachten basiert auf dem fehlerhaften Verkehrsgutachten.                  Begründung: Da im Verkehrsgutachten offensichtlich mit zu geringen Verkehrsbewegungen gerechnet wird und diese als Basis für das Schalltechnische Gutachten dienen ist dieses als Grundlage nicht tauglich. Die Plausibilitätsprüfung durch die Firma Steger und Partner GmbH, hätte erst nach einer Plausibilitätsprüfung des Verkehrsgutachtens durchgeführt werden sollen.                   Forderung: Einem neuen Verkehrsgutachten muss ein neues Schalltechnisches Gutachten folgen.                    Die Nachteile für die Schutzgüter Mensch, Natur, Wasser und Luft stehen in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Steuer- oder Wirtschaftserträgen sowie den Arbeitsplätzen. Der Standort ist für ein Logistikzentrum vollkommen ungeeignet das ist im Vergleich mit den anderen Paketzentren in Bayern klar zu erkennen.</p>	<p>Die Forderung wird zu Kenntnis genommen.                   Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                  Es wurden die Verkehrsdaten der IGS für die schalltechnische Untersuchung herangezogen. Die Plausibilität des Verkehrsgutachtens wurde durch das Büro PSLV geprüft und bestätigt. Die Daten wurden normkonform mittels RLS-19 in Geräuschemissionen umgerechnet und für die Ausbreitungsberechnungen verwendet. Die durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke M in Kfz/h und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV in Kfz/24 h sind gemäß RLS-19 definiert als <u>Mittelwert über alle Tage des Jahres</u>. Der Mittelwert beschreibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die einen Straßenquerschnitt stündlich bzw. täglich passieren (montags – sonntags). Es wurde vorschriftenkonform verfahren. Es wird an der Vorgehensweise festgehalten.                   Die städtebauliche Erforderlichkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplans i.S.d. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB steht hier außer Frage, auch liegen die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Abwägung des Gemeinderats vor. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB verlangt, dass die zur Erforderlichkeit des Plans sowie seiner einzelnen Festsetzungen herangezogenen Zielsetzungen städtebaulich</p>

	<p>gerechtfertigt sein müssen. Die Planung muss vernünftigerweise geboten sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.02.1993 – 8 C 46.91, Rn. 21; Beschluss vom 25.02.2015 – 4 VR 5.14, Rn. 16; VGH Mannheim, Urteil vom 09.12.2020 – 3 S 1749/16, Rn. 40). Was i.S.d. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB „vernünftigerweise geboten“ ist, ergibt sich dabei nicht aus der Sicht eines Dritten. Der Einwander verkennt, dass im Rahmen der Bauleitplanung die Standortbestimmung durch die planende Gemeinde ein Akt politischer Planung ist, der von einem auf die örtlichen städtebaulichen Erfordernisse ausgerichteten gestalterischen Willen des gemeindlichen Vertretungsorgans getragen ist. Welche städtebaulichen Ziele sich die planende Gemeinde hierbei setzt, liegt grundsätzlich in ihrem planerischen Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt sie, diejenige „Städtebaupolitik“ zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht (BVerwG, Urteil vom 26.03.2009 – 4 C 21.07, Rn. 17).</p> <p>Die Gemeinde Weichering hat die in § 1 Abs. 5 BauGB angeführten Grundsätze der Bauleitplanung und den Zielkatalog des § 1 Abs. 6 BauGB im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung hinreichend berücksichtigt. Die Gemeinde Weichering verfolgt mit der Bauleitplanung primär das städtebauliche Ziel, die öffentlichen Belange der Wirtschaft nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB zu fördern. Durch das Vorhaben sollen ca. 400 qualifizierte Arbeitsplätze in den Bereichen Verwaltung, Technik und Logistik, sowie 10 Ausbildungsplätze ermöglicht werden, was auch dem städtebaulichen Ziel der Schaffung von Arbeitsplätzen nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 c) BauGB dient. Eine detaillierte Überprüfung der Investitionsentscheidung der Vorhabenträgerin ist dabei städtebaulich nicht erforderlich. Die Gemeinde Weichering berücksichtigt allerdings in besonderem Maße, dass die Bauleitplanung zur Schaffung des Baurechts für ein Paketzentrum der Deutschen Post dient, damit handelt es sich um eine systemrelevante Einrichtung der Grundversorgung. Nach § 2 Abs. 1 PTSG (Post- und Telekommunikationssicherstellungsgesetz) ist die Deutsche Post DHL gesetzlich dazu verpflichtet, die Postversorgung aufrechtzuerhalten. Aufgrund der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung insbesondere im Hinblick auf die Nutzung des Online-Handels ist die Vorhabenträgerin gezwungen, Kapazitäten für die Umsetzung ihrer gesetzlichen Verpflichtung zu schaffen. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden insoweit auch die Belange des Postwesens nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 d) BauGB gefördert.</p>
--	--

<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Die Gemeinde befindet sich in keiner Notsituation. Die Attraktivität des Standortes Weichering ist unbestritten und der Garant für andere Unternehmen, sich hier anzusiedeln. Der Bürgermeister und jede einzelne Gemeinderätin und jeder einzelne Gemeinderat muss sich über die Tragweite seiner Entscheidung bewusst sein.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 1:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</p>	
<p>2. Private Stellungnahme 2 (+ 1 weitere Stellungnahmen mit gleichem Text) mit Schreiben vom 31.10.2023 <span style="float: right;">FNP / vBP</span></p>	
<p><b>Verkehrsuntersuchung</b> Die zusätzliche Verkehrsbelastung mit 2.590 Lkw- und 766 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden ist unverhältnismäßig hoch. Dieser zusätzliche Verkehr, mit den hinzukommenden Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastungen, ist der Bevölkerung nicht zumutbar und auch nicht durch die entstehenden Arbeitsplätze zu rechtfertigen. Insgesamt stellt diese erhebliche Verkehrsbelastung eine bedeutende Gefahr für die Gesunderhaltung sowie eine tiefgreifende Verschlechterung der Lebensqualität für die Bevölkerung in Weichering dar.</p>	<p>Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass mit der Ansiedlung eines Paketzentrum eine Verkehrssteigerung auf der B 16 einhergeht. Sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch im Lärmgutachten ist bezogen auf die möglichen Belastungen durch den Verkehr zum bzw. vom Paketzentrum und den Betrieb des Paketzentrums vom jeweils ungünstigsten Fall (Worst-case-Betrachtung) ausgegangen worden. Damit ist die höchstmögliche Verkehrsbelastung des Straßennetzes und damit verbunden die höchst mögliche Auslastung der technischen Anlagen des Paketdienstes mit dem damit verbundenen Verkehrs- und Gewerbelärm in die Abwägung eingestellt worden, die nur in den Zeiten der Maximalauslastung des Paketzentrums (KW 44 bis KW 02 mit höchster Belastung in der Woche vor Weihnachten) erreicht wird. Die Gemeinde Weichering hat die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 durch das Büro Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs-</p>

	<p>und Grünordnungsplans beigelegt. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Eine bedeutende Gefahr für die Gesunderhaltung und tiefgreifende Verschlechterung der Lebensqualität für die Bevölkerung Weichering wird aufgrund der gutachterlich belegten Auswirkungen des Vorhabens nicht gesehen.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Feinstaubbelastung</b>          Wieso wurde keine Betrachtung der zusätzlichen Feinstaubbelastung durch den erheblichen LKW-Verkehr an der B16 erstellt?          Es gibt Anwohner, auch mit kleinen Kindern, welche in unter 100m Entfernung zur B16 wohnen. Wieso werden mögliche Gefahren für die Gesundheit der Bevölkerung hier nicht geprüft?</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.          Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.          Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden.</p>

	<p>Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Schalltechnisches Gutachten</b>                  Das Lärmgutachten geht von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen aus. Es zeigt sich aber, dass überwiegend Westwind im Gemeindegebiet herrscht. Das deckt sich ebenso mit meiner persönlichen Erfahrung.                  Wieso wird es nicht berücksichtigt, dass der Wind den Lärm genau in Richtung der Wohngebiete Muna-Siedlung und Weichering treibt? Das Gutachten berücksichtigt also nicht die örtlich vorherrschenden Gegebenheiten, was sich nachteilig auf die Bevölkerung auswirkt.</p> <p>Das Gutachten sagt außerdem nichts über den Gesamtlärm aus, dem die Bevölkerung ausgesetzt werden wird. Die Bevölkerung ist ja bereits äußerst lärmgeplagt.                  B16, Fluglärm, Lkw-Lärm durch die Fa. Scherm, Kiesabbau, Bahnstrecke und nun auch noch zusätzlich 2590 Lkw- und 766 Pkw-Fahrten ohne einen ausreichenden Lärmschutz an der B16 sind uns nicht zuzumuten. Ist unsere Gesundheit weniger wert als ein paar Arbeitsplätze, die zu 80% von ungelerten, knapp über dem Mindestlohn bezahlten Arbeitnehmer besetzt werden? Ist es nicht bereits laut genug?</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                  Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.                  Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:                  In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschimmissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionsschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p> <p>Die Thematik der Gesamtlärbetrachtung wird auch im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, insbesondere des BUND Naturschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen, des Landesbunds für Vogelschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen und der Stadt Neuburg behandelt. Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede</p>

	<p>Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung besteht nicht.</p> <p>Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200-201 der Schalltechnischen Untersuchung) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist ausgutachterlicher Sicht nicht erforderlich.</p> <p>Überschreitet bereits die Vorbelastung die Schwelle der Gesundheits- und Eigentumsgefährdung, so sind die Auswirkungen nicht dem hinzutretenden Vorhaben zuzurechnen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 25.04.2018 - 9 A 16.16., ZUR 2018, 623). Stattdessen wäre für die Bundesstraße B16 bereits im Bestand eine Lärmsanierung durch den verantwortlichen Straßenbaulasträger erforderlich. Insofern hat nicht die hier planende Gemeinde Weichering, sondern der Straßenbaulasträger der B 16 aufgrund der Vorbelastung für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen Sorge zu tragen. Auf die Abwägung zur Verkehrsuntersuchung im Rahmen dieser Stellungnahme (s.o.) wird verwiesen.</p> <p>Die Gemeinde Weichering folgt diesen Aussagen und hält an der Planung fest.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen herrscht fast Vollbeschäftigung, diese zusätzlichen Arbeitsplätze würden anderenorts deutlich sinnvoller genutzt werden können.</p> <p>Ich bezweifle die Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens, der Verkehrsuntersuchung und des Feinstaubgutachtens.</p>	<p>Die Gemeinde Weichering kann die Planungshoheit nur im eigenen Gemeindegebiet ausüben und befürwortet die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Gemeindegebiet. Die Prüfung der Sinnhaftigkeit der Arbeitsplätze des Paketzentrums in einem anderen Landkreis obliegt der Gemeinde Weichering nicht.</p> <p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p>

	<p>Zur Prüfung der Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens hat die Gemeinde Weichering bereits zum Entwurf der Bauleitplanunterlagen vom 21.09.2023 durch das Büro Steger &amp; Partner eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Schalltechnischen Untersuchung i. d. F. vom 12.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Auf die Abwägung zum Feinstaubgutachten im Rahmen dieser Stellungnahme (s.o.) wird verwiesen.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: auf die oben aufgeführten Würdigungen der einzelnen Anregungen zum schalltechnischen Gutachten, zur Verkehrsuntersuchung und zum Feinstaubgutachten wird verwiesen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 2:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</p>	

3. Private Stellungnahme 3 (+ 18 weitere Stellungnahmen mit gleichem Text) mit Schreiben vom 30.10.2023	FNP / vBP
<p>Ich bin nicht einverstanden mit dem Landschaftsverbrauch.                      Ich bezweifle die Richtigkeit des aktuellen Feinstaub-, Verkehrs- und Schalltechnischen Gutachtens.                      Ich bin nicht einverstanden mit der Verschlechterung meiner Lebensqualität durch die Emissionen vom geplanten Paketzentrum.</p>	<p>Der Hinweis zum Landschaftsverbrauch wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde ist sich der hohen Flächeninanspruchnahme mit Eingriffen in Natur und Landschaft bewusst. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten.</p> <p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                      Zur Prüfung der Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens hat die Gemeinde Weichering bereits zum Entwurf der Bauleitplanunterlagen vom 21.09.2023 durch das Büro Steger &amp; Partner eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Schalltechnischen Untersuchung i. d. F. vom 12.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.                      Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben</p>



	<p>zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt.</p> <p>Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.</p> <p>Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.</p> <p>Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>
--	--

	<p>Eine bedeutende Gefahr für die Gesunderhaltung und tiefgreifende Verschlechterung der Lebensqualität für die Bevölkerung Weichering wird aufgrund der gutachterlich belegten Auswirkungen des Vorhabens nicht gesehen.</p>
<p><b>FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b>  <b>Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b>  <b>Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 3:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b></p>	
<p><b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b></p>	
<p><b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</b></p>	
<p>4. Private Stellungnahme 4 (+ 3 weitere Stellungnahmen mit gleichem Text) mit Schreiben vom 10.11.2023</p>	<p>FNP / vBP</p>
<p>hiermit möchte ich gerne meine Stellungnahme einreichen. Wir lehnen die Änderung des Flächennutzungsplanes und den vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans mit allem Nachdruck ab. Die Bayerischen Staatsregierung hat als Ziel vorgegeben, den Flächenverbrauch im Freistaat deutlich und dauerhaft zu senken. Mit der Ansiedlung des DHL-Paketzentrums werden die Pläne der Staatsregierung DHL konterkariert.</p>	<p>Der Hinweis zum Landschaftsverbrauch wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde ist sich der hohen Flächeninanspruchnahme mit Eingriffen in Natur und Landschaft bewusst. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten.</p>
<p><b>Verkehrsuntersuchung</b>                  Die zusätzliche Verkehrsbelastung mit 2590 Lkw- und 766 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden ist unverhältnismäßig hoch.                  Dieser zusätzliche Verkehr ist für die gesamte Bevölkerung unzumutbar und ist auch durch den nur geplanten, aber nicht garantierten Umfang - Stichwort Vollautomatisierung gem. der DHL-Website - entstehender Arbeitsplätze nicht zu rechtfertigen.                  Insgesamt stellt diese erhebliche Verkehrsbelastung eine Verschlechterung der Lebensqualität in Weichering für die ohnehin lärmgeplagte Bevölkerung dar.</p>	<p>Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass mit der Ansiedlung eines Paketzentrum eine Verkehrssteigerung auf der B 16 einhergeht.                  Sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch im Lärmgutachten ist bezogen auf die möglichen Belastungen durch den Verkehr zum bzw. vom Paketzentrum und den Betrieb des Paketzentrums vom jeweils ungünstigsten Fall (Worst-case-Betrachtung) ausgegangen worden. Damit ist die höchstmögliche Verkehrsbelastung des Straßennetzes und damit verbunden die höchst mögliche Auslastung der technischen Anlagen des Paketdienstes mit dem damit verbundenen Verkehrs- und Gewerbelärm in die Abwägung eingestellt worden die nur in den Zeiten der Maximalauslastung des</p>

	<p>Paketzentrums (KW 44 bis KW 02 mit höchster Belastung in der Woche vor Weihnachten) erreicht wird.</p> <p>Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Eine bedeutende Gefahr für die Gesunderhaltung und tiefgreifende Verschlechterung der Lebensqualität für die Bevölkerung Weichering wird aufgrund der gutachterlich belegten Auswirkungen des Vorhabens nicht gesehen.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Feinstaubbelastung</b></p> <p>Es wurde keine Betrachtung der zusätzlichen Feinstaubbelastung durch den erheblichen LKW-Verkehr an der B16 erstellt! Ebenso wenig werden mögliche Gefahren für die Gesundheit der Bevölkerung nicht geprüft. Die gewählten Gemeindevertreter haben sich mit ihrem Amtseid ausschließlich dem Wohle der Bürger/innen verpflichtet. Deshalb kommt eine Zustimmung zur Fortführung der Bauleitplanung wider nunmehr besseren Wissens einem Meineid gleich.</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.</p> <p>Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.</p> <p>Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft</p>

	<p>gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Schalltechnisches Gutachten</b>          Das Lärmgutachten geht von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen aus. Tatsächlich zeigt sich jedoch, dass überwiegend Westwind im Gemeindegebiet herrscht, was sich auch mit meiner persönlichen Erfahrung deckt.          Es wird ebenso nicht berücksichtigt, dass der Wind den Lärm genau in Richtung der Wohngebiete Muna-Siedlung und Weichering treibt! Das Gutachten berücksichtigt also nicht den schlimmsten Fall für die Bevölkerung und ist daher nicht aussagekräftig.</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:          Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.          Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:          Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.</p>

	<p>Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:                  In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschimmissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p>
<p>Das Gutachten sagt zudem nichts über den Gesamtlärm aus, dem die Bevölkerung ausgesetzt werden wird.                  B16, Fluglärm, LKW-Lärm durch Fa. Scherm, Kiesabbau, Bahnstrecke und nun auch noch 2500 LKW-Fahrten ohne einen ausreichenden Lärmschutz an der B16 sind nicht mehr zumutbar. Ist unsere Gesundheit weniger wert als eine Hand voll Arbeitsplätze für Ortsansässige?</p>	<p>Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung besteht nicht.                  Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Thematik der Gesamtlärmbetrachtung wird auch im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, insbesondere des BUND Naturschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen, des Landesbunds für Vogelschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen und der Stadt Neuburg behandelt. Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung besteht nicht.                  Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200-201 der Schalltechnischen Untersuchung) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist ausgutachterlicher Sicht nicht erforderlich.</p> <p>Auf die Abwägung zu Absatz 1 Verkehrsuntersuchung wird verwiesen.</p>

**Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.**

Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen herrscht fast Vollbeschäftigung in Weichering Stand September 2023: 29 Arbeitssuchende, darunter mehrere künftige Studenten, die sich nach dem Schulabschluss arbeitssuchend melden müssen, um die Fortführung der Kindergeldzahlungen nicht zu gefährden.  
Wir bezweifeln die Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens, der Verkehrsuntersuchung und des Feinstaubgutachtens.

Die Gemeinde Weichering kann die Planungshoheit nur im eigenen Gemeindegebiet ausüben und befürwortet die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Gemeindegebiet. Die Prüfung der Sinnhaftigkeit der Arbeitsplätze des Paketzentrums in einem anderen Landkreis obliegt der Gemeinde Weichering nicht.

Zur Prüfung der Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens hat die Gemeinde Weichering bereits zum Entwurf der Bauleitplanunterlagen vom 21.09.2023 durch das Büro Steger & Partner eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Schalltechnischen Untersuchung i. d. F. vom 12.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.

Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.

Zum Feinstaubgutachten wird auf die Abwägung zu Absatz 2 Feinstaubbelastung verwiesen.

**Würdigung FNP + vBP: auf die oben aufgeführten Würdigungen der einzelnen Anregungen zum schalltechnischen Gutachten, zur Verkehrsuntersuchung und zum Feinstaubgutachten wird verwiesen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben.**

**Beschlüsse zu privater Stellungnahme 4:**

**Beschluss FNP:  
Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

**Beschluss vBP:  
Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.**

5. Private Stellungnahme 5 mit Schreiben vom 08.11.2023 FNP / vBP

<p><b>Verkehr</b> Die zusätzliche Verkehrsbelastung mit 2590 Lkw-Fahrten und 766 Pkw-Fahrten pro Tag ist unverhältnismäßig hoch. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist der Bevölkerung nicht zuzumuten. Das Argument der Steuereinnahmen wurde weitgehend bei der letzten Abwägung entkräftet, so daß hier als möglicher Nutzen die entstehenden Arbeitsplätze genannt werden. Diese stehen in keinem Verhältnis zur sich drastisch verschlechternden Lebensqualität durch die enorm steigende Verkehrsbelastung.</p>	<p>Sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch im Lärmgutachten ist bezogen auf die möglichen Belastungen durch den Verkehr zum bzw. vom Paketzentrum und den Betrieb des Paketzentrums vom jeweils ungünstigsten Fall (Worst-case-Betrachtung) ausgegangen worden. Damit ist die höchstmögliche Verkehrsbelastung des Straßennetzes und damit verbunden die höchst mögliche Auslastung der technischen Anlagen des Paketdienstes mit dem damit verbundenen Verkehrs- und Gewerbelärm in die Abwägung eingestellt worden die nur in den Zeiten der Maximalauslastung des Paketzentrums (KW 44 bis KW 02 mit höchster Belastung in der Woche vor Weihnachten)) erreicht wird. Eine bedeutende Gefahr für die Gesunderhaltung und tiefgreifende Verschlechterung der Lebensqualität für die Bevölkerung Weichering wird aufgrund der gutachterlich belegten Auswirkungen des Vorhabens nicht gesehen. Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p>
--	--

	<p>Die Gemeinde Weichering kann die Planungshoheit nur im eigenen Gemeindegebiet ausüben und befürwortet die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Gemeindegebiet. Die Prüfung der Sinnhaftigkeit der Arbeitsplätze des Paketzentrums in einem anderen Landkreis obliegt der Gemeinde Weichering nicht.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Feinstaub</b>                  Warum wurde keine Untersuchung der durch den vom zusätzlichen LKW Verkehr verursachten Feinstaubbelastung gemacht?</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.                  Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.                  Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen</p>



	ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.
<b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b>	
<p><b>Schalltechnisches Gutachten</b>                  Das Lärmgutachten geht immer noch von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtung aus, was nicht mit der Realität übereinstimmt.                  Es wird nicht berücksichtigt, daß der hier vorherrschende Westwind den Lärm direkt in die Muna Siedlung und den Hauptort treibt.</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                  Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.                  Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                  Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.                  Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:                  In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschimmissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionsschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p>
Als Bewohner der Weingasse fühle ich mich durch die „bequeme“ Einstufung der Muna Siedlung als Mischgebiet als ein Bürger 2. Klasse, für den in dem faktisch reinen Wohngebiet Munasiedlung andere Grenzwerte herrschen als für die anderen Wohngebiete.	Die Gemeinde Weichering kennt den Schutzstatus der Muna-Siedlung. Die Muna-Siedlung ist als Splittersiedlung im Randbereich des Kernortes Weichering zu beurteilen. Dabei handelt es sich um

<p>Die Einordnung der Weingasse als Mischgebiet ist nicht zutreffend. Es ist eine reine Wohngegend und es befinden sich hier keinerlei der in §6 der BauNVO aufgeführten Gewerbebetriebe.</p> <p>Die im Rahmen der 1. Auslegung erfolgte Abwägung ist deshalb nicht korrekt, weil es sich beim Vorhaben der DHL nicht um eine „Baugenehmigung“ im Sinne der Bayrischen Bauordnung Art. 58 handelt, sondern um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach §12 BauGB.</p> <p>Die Tatsache, daß für die Wohnbebauung keine Genehmigung vorliegt, ist nicht- wie in der Abwägung suggeriert, darauf zurückzuführen, daß es sich um Schwarzbauten handelt, sondern um Bauvorhaben der Wehrmacht aus den 1930er Jahren beim Bau der Muna Weichering. Diese Bauvorhaben wurden aus Gründen der Geheimhaltung lediglich intern in der Bauverwaltung genehmigt.</p> <p>Die Gebäude wurden damals als Wohngebäude für Beschäftigte der Muna erbaut und bis heute als Wohngebäude genutzt.</p> <p>Für diese Gebietskategorie des Allgemeinen Wohngebietes sind als Orientierungswerte nach DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ nachts 40 dB(A) einzuhalten.</p> <p>Dieser Wert wird um bis zu 5 dB(A) überschritten, auch ohne zusätzliche Berücksichtigung von möglichen Emissionen aus dem Tanklager.</p>	<p>eine historisch gewachsene Siedlung landwirtschaftlicher Prägung, in der alle Gebäude Kontakt zum Außenbereich besitzen. Diese Einstufung wurde im Rahmen eines Verwaltungsstreitverfahrens auch vom Verwaltungsgericht München vorgenommen. Das Gericht hat dazu festgestellt, dass nach der Historie der Siedlung und deren Umgriff dort kein weiteres Baurecht entstehen soll. Darum ist für alle Gebäude immissionschutzrechtlich in jedem Fall eine Zwischenwertbildung erforderlich, so dass die Lärmgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht ansetzbar sind. Eine bauplanungsrechtliche Veränderung der Siedlung insbesondere die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) ist im Hinblick auf die Randlage zum Außenbereich städtebaulich nicht erforderlich. Für das Wohnen im Außenbereich (Immissionsgebiet 2) werden deshalb Immissionsrichtwerte von Mischgebieten (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) angesetzt. Die Unterstellung, dass die Wohnbebauung als sogenannte „Schwarzbauten“ eingeordnet werden, ist nichtzutreffend. Nachdem keine Bauunterlagen vorliegen, kann den Gebäuden nur der Schutzstatus zugewiesen werden, der rechtlich vorgesehen ist. Für Splittersiedlungen sind – ganz unabhängig davon, ob Baugenehmigungen vorliegen oder nicht – die Mischgebietswerte einzuhalten. Ohne dass Splittersiedlungen selbst Mischgebiete sein müssen, werden sie wie solche behandelt, weil der Schutzanspruch in einer solchen Lage vermindert ist und die TA Lärm keinen eigens für Wohnen im Außenbereich definierten Immissionsrichtwert kennt.</p>
<p>Die existierende Lärmbelastung hier ist schon jetzt sehr hoch. Der Verkehrslärm wird jetzt nach Laubabfall durch den Wald kaum noch gedämpft und man hat das Gefühl, direkt neben der Straße zu stehen. Die durch das Eschentriebsterben verursachte fortschreitende Verlichtung des Gemeindewaldes wird das Problem noch verstärken und der Wald auch in den belaubten Sommermonaten kaum noch für Schalldämpfung sorgen.</p>	<p>Im Ausbreitungsmodell wurden keine Wälder und sonstiger Bewuchs berücksichtigt, sodass sowohl für die Geräusche des Paketzentrums als auch des Verkehrs keine Zusatzdämpfung berücksichtigt wurde, es wurde sozusagen mit einer Situation ohne Laub und Gehölz gerechnet (betrifft alle Berechnungen zum Gewerbe und Verkehr).</p>
<p>Es gibt keine Aussagen über den Gesamtlärm in Verbindung mit den anderen vielfältigen, bereits existierenden Lärmquellen.</p> <p>Was nützen Einzelgutachten von verschiedenen Lärmquellen, die soweit bereinigt werden, daß sie unter den Grenzwerten liegen, wenn sich der Gesamtlärm für uns als Anwohner mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit summiert?</p>	<p>Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärbetrachtung besteht nicht.</p> <p>Auf S. 201 der Schalltechnischen Untersuchung wird der Gesamtlärmpegel aus allen einwirkenden Lärmquellen (Gewerbe + Verkehr) rein vorsorglich dargestellt.</p>

**Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.**

<p>Ich bezweifle die Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens, der Verkehrsuntersuchung und des Feinstaubgutachtens.</p>	<p>Zur Prüfung der Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens hat die Gemeinde Weichering bereits zum Entwurf der Bauleitplanunterlagen vom 21.09.2023 durch das Büro Steger &amp; Partner eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Schalltechnischen Untersuchung i. d. F. vom 12.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschluss schreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Zum Feinstaubgutachten wird auf die Abwägung zu Absatz 2 Feinstaubbelastung verwiesen.</p>
--	---

**Würdigung FNP + vBP: auf die oben aufgeführten Würdigungen der einzelnen Anregungen zum schalltechnischen Gutachten, zur Verkehrsuntersuchung und zum Feinstaubgutachten wird verwiesen. Das Abschluss schreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben.**

**Beschlüsse zu privater Stellungnahme 5:**

<p><b>Beschluss FNP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</b></p>	
<p>6. Private Stellungnahme 6 (+ 18 weitere Stellungnahmen mit gleichem Text) mit Schreiben vom --.--.----</p>	
<p><b>Verkehrsuntersuchung</b>                  Die zusätzliche Verkehrsbelastung mit 2590 Lkw- und 766 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden ist unverhältnismäßig hoch.                  Dieser zusätzliche Verkehr ist der Bevölkerung nicht zuzumuten und ist auch durch die vielleicht entstehenden Arbeitsplätze nicht zu rechtfertigen.                  Insgesamt stellt diese erhebliche Verkehrsbelastung eine Verschlechterung der Lebensqualität in Weichering für die bereits lärmgeplagte Bevölkerung dar.</p>	<p>Sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch im Lärmgutachten ist bezogen auf die möglichen Belastungen durch den Verkehr zum bzw. vom Paketzentrum und den Betrieb des Paketzentrums vom jeweils ungünstigsten Fall (Worst-case-Betrachtung) ausgegangen worden. Damit ist die höchstmögliche Verkehrsbelastung des Straßennetzes und damit verbunden die höchst mögliche Auslastung der technischen Anlagen des Paketdienstes mit dem damit verbundenen Verkehrs- und Gewerbelärm in die Abwägung eingestellt worden die nur in den Zeiten der Maximalauslastung des Paketzentrums (KW 44 bis KW 02 mit höchster Belastung in der Woche vor Weihnachten) erreicht wird.                  Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschluss schreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Eine bedeutende Gefahr für die Gesunderhaltung und tiefgreifende Verschlechterung der Lebensqualität für die Bevölkerung Weichering wird aufgrund der gutachterlich belegten Auswirkungen des Vorhabens nicht gesehen.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP:</b> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschluss schreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</p>	

<p><b>Feinstaubbelastung</b>  Wieso wurde keine Betrachtung der zusätzlichen Feinstaubbelastung durch den erheblichen LKW-Verkehr an der B16 erstellt?  Es gibt Anwohner, auch mit kleinen Kindern, welche in unter 100m Entfernung zur B16 wohnen. Wieso werden mögliche Gefahren für die Gesundheit der Bevölkerung hier nicht geprüft?</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.  Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.  Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Schalltechnisches Gutachten</b>  Das Lärmgutachten geht von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen aus. Das zeigt, dass überwiegend Westwind im Gemeindegebiet herrscht. Das deckt sich ebenso mit meiner persönlichen Erfahrung.</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom</p>

<p>Wieso wird es nicht berücksichtigt, dass der Wind den Lärm genau in Richtung der Wohngebiete Muna-Siedlung und Weichering treibt? Das Gutachten berücksichtigt also nicht den schlimmsten Fall für die Bevölkerung.</p>	<p>10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen: Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst. Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen: Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst. Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen: In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschimmissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionsschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p>
<p>Das Gutachten sagt außerdem nichts über den Gesamtlärm aus, dem die Bevölkerung ausgesetzt werden wird. Die Bevölkerung ist ja bereits äußerst lärmgeplagt. B16, Fluglärm, LKW-Lärm durch Fa. Scherm, Kiesabbau, Bahnstrecke und nun auch noch 2500 LKW-Fahrten ohne einen ausreichenden Lärmschutz an der B16 sind uns nicht mehr zuzumuten. Ist unsere Gesundheit weniger wert als ein paar Arbeitsplätze? Ist es nicht bereits laut genug? Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen herrscht fast Vollbeschäftigung, diese zusätzlichen Arbeitsplätze würden anderen Orts deutlich sinnvoller genutzt werden können.</p>	<p>Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärbetrachtung besteht nicht. Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Thematik der Gesamtlärbetrachtung wird auch im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, insbesondere des BUND Naturschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen, des Landesbunds für Vogelschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen und der Stadt Neuburg behandelt. Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten</p>

	<p>(Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärbetrachtung besteht nicht.</p> <p>Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200-201 der Schalltechnischen Untersuchung) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist ausgutachterlicher Sicht nicht erforderlich.</p> <p>Die Gemeinde Weichering kann die Planungshoheit nur im eigenen Gemeindegebiet ausüben und befürwortet die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Gemeindegebiet. Die Prüfung der Sinnhaftigkeit der Arbeitsplätze des Paketzentrums in einem anderen Landkreis obliegt der Gemeinde Weichering nicht.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Ich bezweifle die Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens, der Verkehrsuntersuchung und des Feinstaubgutachtens.</p>	<p>Zur Prüfung der Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens hat die Gemeinde Weichering bereits zum Entwurf der Bauleitplanunterlagen vom 21.09.2023 durch das Büro Steger &amp; Partner eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Schalltechnischen Untersuchung i. d. F. vom 12.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p> <p>Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem</p>

	<p>Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei. Zum Feinstaubgutachten wird auf die Abwägung zu Absatz 2 Feinstaubbelastung verwiesen.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP:</b> auf die oben aufgeführten Würdigungen der einzelnen Anregungen zum schalltechnischen Gutachten, zur Verkehrsuntersuchung und zum Feinstaubgutachten wird verwiesen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben.</p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 6:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</p>	
<p>7. Private Stellungnahme 7 mit Schreiben vom 09.11.2023 <span style="float: right;">FNP / vBP</span></p>	
<p><b>Stellungnahme zu den folgenden Themen:</b></p> <p>1. Verkehrsuntersuchung ..... S. 2- 8</p> <p>2. Schalltechnische Untersuchung ..... S. 9-13</p> <p>3. Feinstaubgutachten ..... S.14-17</p> <p>4. Bebauungsplan – Festsetzungen ..... S.17-18</p> <p>5. Umweltbericht - Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen ..... S. 19</p> <p>6. Begründung vBP</p> <p>6.1 Abwägung der Lärmsituation ..... S. 20</p> <p>6.2 Landesentwicklungsplan ..... S. 20-21</p> <p>6.3 Raumbedeutsamkeit..... S. 21</p>	
<p><b>1. Bezug auf Dokument: „Verkehrsuntersuchung – Bericht“ vom 05. Mai 2023 als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname 5-03_verkehrsuntersuchung</b> Stellungnahme zu den Punkten</p>	<p>Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass mit der Ansiedlung eines Paketzentrum eine Verkehrssteigerung auf der B 16 einhergeht.</p>



3. Zukünftiges Verkehrsaufkommen 4.2.2 Knotenpunkt Biberweg / B16 (KP02) 6 Verkehrliche Kennwerte

Zu Punkt 3 Zukünftiges Verkehrsaufkommen

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

**Bau des Paketzentrums entsteht. 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 <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
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 <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
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:

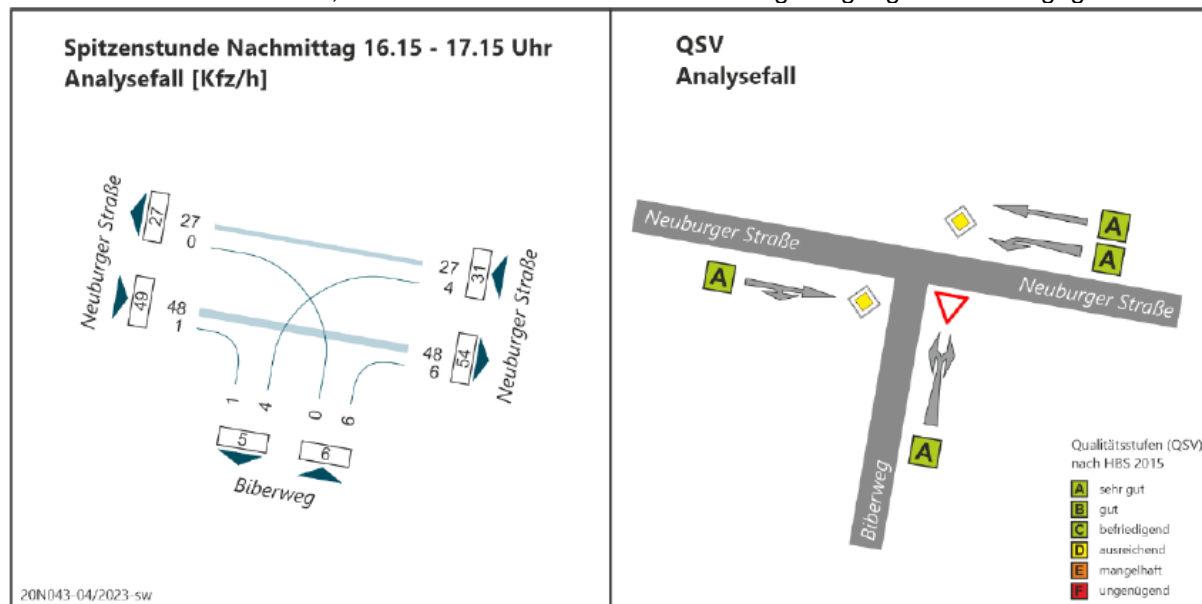
Querschnitt 06	DTV Kfz/24 h	SV %	SV in 24 h
Analysefall	14.834	12,25%	1.817
Prognose-Null-Fall	15.662	12,25%	1.918
Differenz	828		101

Das Dokument ist damit in diesem Punkt inkonsistent.

Der Vergleich zwischen DTV-Werten (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die den Verkehr eines gesamten Jahres im Durchschnitt berücksichtigt und mit Faktoren ermittelt wird) und der absoluten Verkehrssteigerung im Prognose-Null-Fall, die sich lediglich auf die Verkehrserhebung eines Tages bezieht, ist nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. Die absolute Verkehrssteigerung wird mittels Saison- und Wochenfaktoren für den DTV abgemindert, da dieser für die Lärmberechnung über ein gesamtes Jahr maßgebend ist.

Die genannten Werte können nicht mit der Tabelle zusammenpassen. Verkehrliche Kennwerte (Tabelle) stellen berechnete Werte dar, die auf einer Verkehrszählung beruhen. Ein Vergleich von verkehrlichen Kennwerten (Tabelle) mit Hochrechnungswerten aus Zählwerten (Text) ist grundsätzlich nicht zielführend.

Zu Punkt 4.2.2 Knotenpunkt Biberweg / B16 (KP02)  
 Auf Seite 4 werden in Bild 7, rechte Bildhälfte die erlaubten Abbiegevorgänge korrekt angegeben.



**Bild 7:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Spitzenstunde am Knotenpunkt Neuburger Straße / Biberweg (KP01) im Analysefall

Diese Korrektur erfolgte nach Einwand während der 1. Auslegung. In der Abwägungstabelle 20230921\_abwaegungstabelle\_privat wurde der Einwand auf Seite 36 wie folgt gewürdigt:

Es ist richtig, dass am Knotenpunkt B 16 / Biberweg von falschen Abbiegebeziehungen ausgegangen worden ist, da diese in der Verkehrserhebung vom 04. Februar 2021 und vom 19. Juli 2022 ermittelt worden sind. Die Verkehrsuntersuchung wird dahingehend angepasst, dass die 5 % der Verkehre, die am Biberweg auf bzw. von der B 16 fahren, über die Rampen weiter östlich die B 16 erreichen (siehe oben).

Dem Bild 5 auf Seite 3 und der Beschreibung in Punkt 4.2.2 ist eine Anpassung NICHT erkennbar. Der Ziel- als auch der Quellverkehr Pkw entsprechen gemäß Bild 5 am KP02 nach wie vor nicht den straßenrechtlich erlaubten Abbiegevorgängen.

Es ist richtig, dass die Verteilung der Pkw-Verkehre (Bild 5 der Verkehrsuntersuchung) noch ein Linksabbiegen vom Biberweg auf die B 16 in FR Osten bzw. ein Rechtseinbiegen von der B 16 aus FR Osten in den Biberweg darstellt. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Textlich und in den Berechnungen ist diese Fahrbeziehung nicht mehr berücksichtigt und der entsprechende Verkehr an der Rampe zur bzw. von der B 16 weiter westlich berücksichtigt.

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)

Das Dokument ist damit in diesem Punkt fehlerhaft.

Zu Punkt 6 Verkehrliche Kennwerte  
 In Punkt 3 wird das zukünftige Verkehrsaufkommen beschrieben:

Der Einwand bezogen auf die Verkehrssteigerung kann nicht nachvollzogen werden. Ebenso kann der Einwand bezogen auf die Verkehrserhebung vom 19.07.2022 nicht nachvollzogen werden. Die Erhebung ist mit einer Zählstelle auf der B 16 westlich des Plangebietes verglichen worden. Im Ergebnis weist der Kfz-Verkehr verglichen mit den Daten der Zählstelle aus 2022 höhere Belastungen auf. Der geringere Schwerverkehr ist innerhalb der vertretbaren Abweichungen, die zwischen Verkehrserhebungen liegen können.

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. Durch die allgemeine Verkehrssteigerung 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 tatsächlichen 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 Zählwerten der Landesbaudirektion (baysis, Zählung 2021 Link mit der Zählstelle 72339488) abgeglichen werden.

Der Schwerverkehre (SV) wird für den Querschnitt 06 für die B16 geprüft:

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

In der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum geplanten PZ Weichering vom 05. Mai 2023 ist die Verkehrszählung aus Juli 2022 zugrunde gelegt worden. Hintergrund ist der, dass bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Februar 2021 die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsbelastungen höher lagen als bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Juli 2022. Beide Verkehrserhebungen sind mit einem sog. Corona-Faktor hochgerechnet worden. Allerdings hat sich herausgestellt, dass die Daten aus Februar 2021 überschätzt worden sind, d. h. ein zu hoher Corona-Faktor angenommen wurde, da die Erfahrungen aus weiteren im Jahr 2022 erhobenen Werten zeigen, dass durch die Corona-Pandemie durch mehr Home-Office und weniger Präsenztermine geringerer Kfz-Verkehr auf den Straßen zu verzeichnen ist. Diese Erfahrung konnte erst in den Corona-Faktor zur Verkehrserhebung aus Juli 2022 einfließen, sodass mögliche Verzerrungen der Verkehrsbelastungen aufgrund der Corona-Pandemie beseitigt werden konnten. Daher sind die Verkehrsbelastungen im Analysefall an den untersuchten Knotenpunkten in der aktuellen Verkehrserhebung aus Juli 2022 teilweise geringer als bei der Verkehrserhebung aus Februar 2021.

Grundsätzlich ist ein Vergleich von Erhebungsdaten (hier der Verkehrsuntersuchung zum PZ Weichering und den Daten der Landesbaudirektion) für das gleiche Erhebungsjahr anzustellen. Dann zeigt sich auch, dass die Daten der Landesbaudirektion für die Zählstelle 72339488 für das Erhebungsjahr 2022 auch an besagter Zählstelle geringere Verkehrsbelastungen aufzeigen als 2021.

Bei der Berechnung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) ist auch die Verkehrsnachfrage an Wochenende durch entsprechende Wochenfaktoren berücksichtigt worden.

Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende



Quer-schnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
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

Landesbaudirektion Bayern

Zentralstelle Straßeninformationssysteme



[Link zu Zählergebnissen 2021](#)

Allgemeine Angaben		Verkehrsbelastung				MSV	RLS19				
Straße	TK/Zst.-Nr.	DTV	DTV	LV	SV		M	P <sub>1</sub>	P <sub>2</sub>	P <sub>Krad</sub>	
E-Str.	Zählabschnittsanfang Zählabschnittsende	2015	W	Krad	Bus	MSV Ri1	T	Tag 06-22 Uhr			
		SV				d <sub>SV,Ri1</sub>	D	Day 06-18 Uhr			
		2010	U		LVm	LoA	MSV Ri2	E	Evening 18-22 Uhr		
		SV	S		LZ	d <sub>SV,Ri2</sub>	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	
	L 2043 (Zell)	11 526		130	355	885	460	1,3	10,7	1,0	
	KND 18 (Maxweiler)	2 064		10 805	2 035	12,5 %	135	3,3	28,4	0,2	
	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

Abweichung: Die Zählergebnisse der Landesbaudirektion Bayern liegen

- für den Tag um 28 % höher und

- für die Nacht um 72 % höher als die Zählergebnisse er IGS im Jahr 2022.

Zur Vollständigkeit wird die 1. Zählung von IGS im Jahr 2021 mit abgeglichen:

Quer-schnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	SV %	Krad %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
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

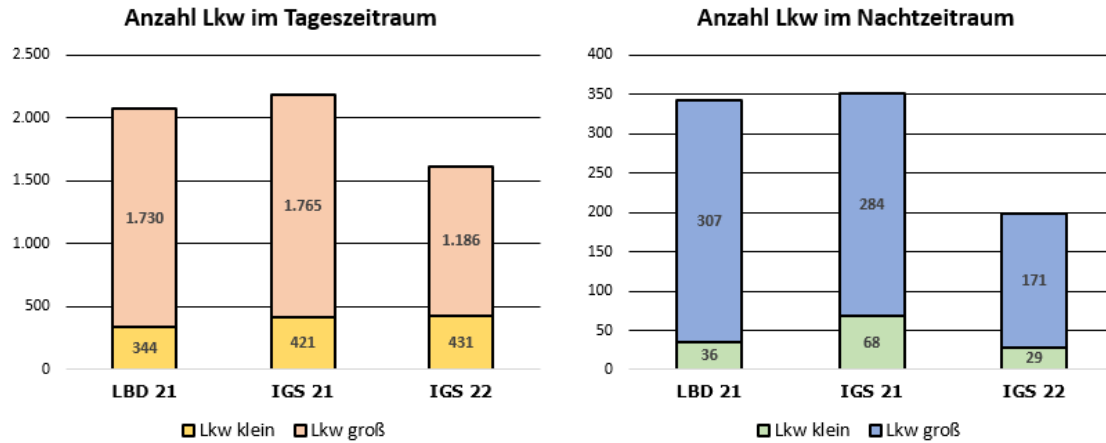
Nach IGS, Februar 2021:

Lkw-Verkehr am Tag (06:00 – 22:00 Uhr): 855 Kfz/h · (3,08 % + 12,90 %) · 16 h = 2.186 Lkw

Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bbauungs- und Grünordnungsplanes bei.

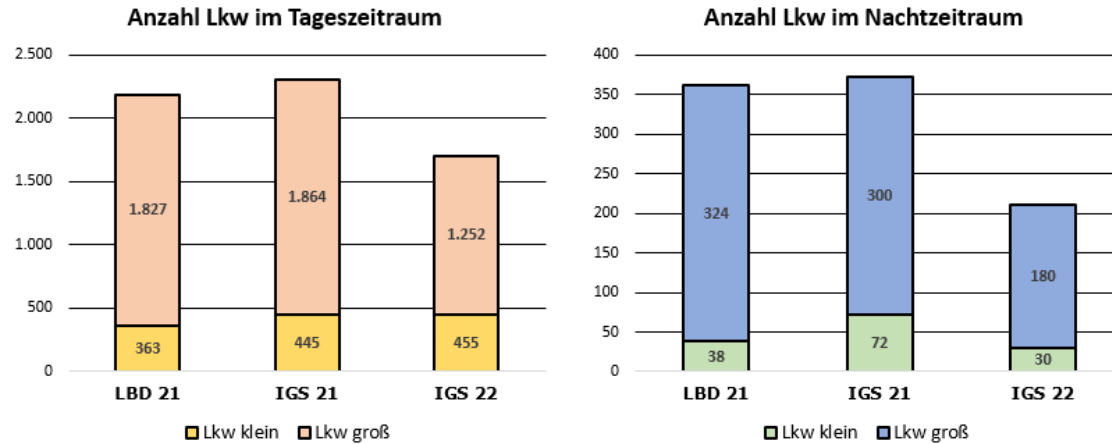
Lkw-Verkehr in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr):  $149 \text{ Kfz/h} \cdot (5,70 \% + 23,84 \%) \cdot 8 \text{ h} = 352 \text{ Lkw}$

Grafisch dargestellt erkennt man die deutliche Abweichung der großen Lkw ( $p_2$ ) 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 Schallleistungspegel (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). Unter dieser Annahme 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<sub>2</sub> 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<sub>1</sub> = 169 und p<sub>2</sub> = 638  
 in der Nacht:  $1.021 \cdot 60 \% \cdot 6 / 7 = 525$  DHL-Lkw insgesamt, mit Kategorie p<sub>1</sub> = 110 und p<sub>2</sub> = 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<sub>1</sub> = 363 + 169 = 532 und Kategorie p<sub>2</sub> = 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



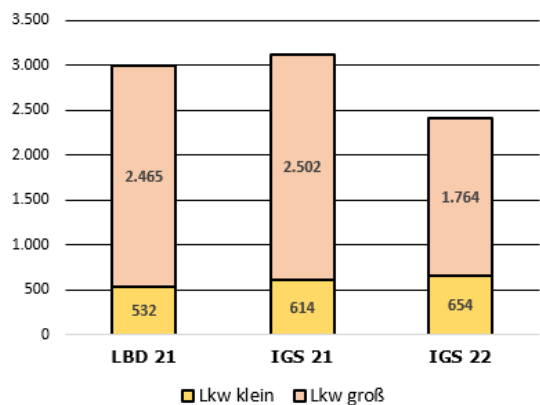
Querschnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
06	B 16	B	westlich Biberweg	17.373	0,89	17,79	969	235	4,22	11,38	4,39	31,48	0,87	0,02

Nach IGS, Prognose-Planfall:

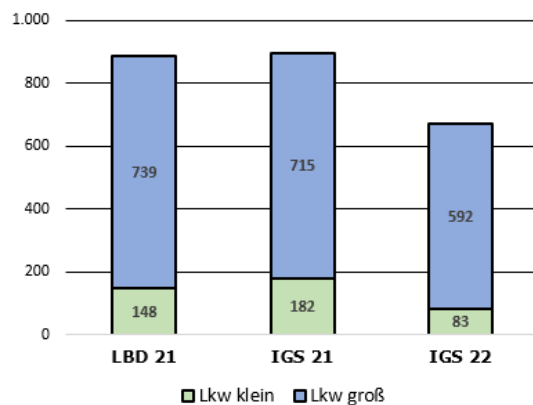
Lkw-Verkehr am Tag (06:00 – 22:00 Uhr):  $969 \text{ Kfz/h} \cdot (4,22 \% + 11,38 \%) \cdot 16 \text{ h} = 2.419 \text{ Lkw}$

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

Anzahl Lkw im Tageszeitraum



Anzahl Lkw im Nachtzeitraum



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.**

**Eine Quellenangabe für die allgemeine Verkehrssteigerung ist nachzureichen.**

Das Ergebnis und die Beurteilung unterstützend, wird auf die Diskrepanz hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrs zwischen dem Feinstaubgutachten und dem Verkehrsgutachten hingewiesen:

Auf Seite 14 des Feinstaubgutachtens wird der Verkehr auf der B16 ohne DHL angegeben:



	LKW	PKW	GESAMT
<b>Fahrten in beide Richtungen, unterteilt nach PKW/LKW pro 24 h</b>	2.865	16.788	19.653

Tab. 06: Erwartete Verkehrszahlen Teilstück B 16.

Auf Basis der Emissionen je Kilometer und der Teilstrecke von 5.800 Metern, sind auf der Bundesstraße die in Tab. 06 genannten Verkehre bis 2035 zu erwarten. Von den oben genannten Verkehrszahlen sind die Verkehre der Deutschen Post ausgeschlossen.

Auf Seite 6 in Tabelle 7 des Verkehrsgutachtens wird der Verkehr auf der B16 ohne DHL angegeben (Prognose-Null-Fall):

Querschnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %
01	Neuburger Straße	L	östlich Biberweg	945	5,19	3,17
02	Neuburger Straße	L	westlich Biberweg	902	5,43	3,10
03	Biberweg	G	nördlich B 16	40	0,00	5,00
04	B 16	B	östlich Biberweg	15.646	0,99	12,29
05	Biberweg	G	südlich B 16	134	0,00	7,46
06	<b>B 16</b>	B	<b>westlich Biberweg</b>	<b>15.662</b>	0,99	<b>12,25</b>

Vergleich:

	DTV	Lkw in 24 h
Feinstaubgutachten	16.845	2.456
Verkehrsgutachten	15.662	1.919
Abweichung in %	8%	28%

Anmerkung: Die Werte des Feinstaubgutachtens sind auf 7 Tage umgerechnet (Faktor 6/7)

**Die Abweichung des Schwerverkehrs innerhalb der Gutachten deckt sich genau mit der in dieser Stellungnahme im Mittel festgestellten Abweichung.**

**Die Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte hat plausibel und einer Prüfung standhaltend zu erfolgen.**

Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig

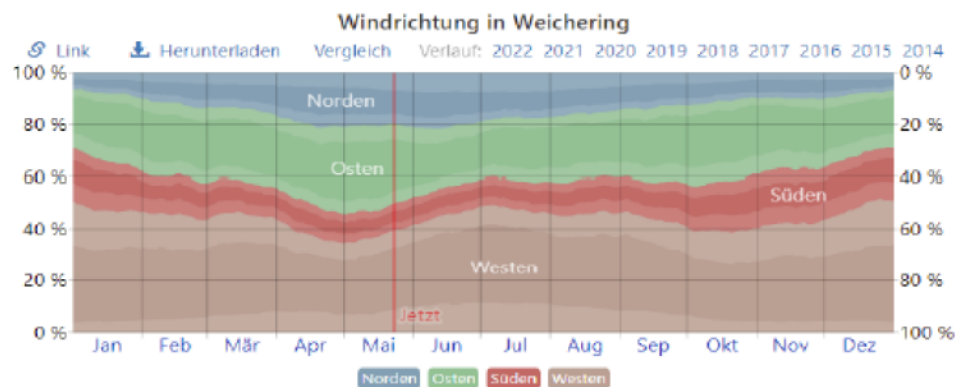
	<p>zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung. Daher wurde die Feinstaubanalyse nicht parallel mit dem Verkehrsgutachten fortgeschrieben, so dass abweichende Verkehrszahlen in den Unterlagen genannt sind.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>2. Bezug auf Dokument: „Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan vom 12. Mai 2023</b> als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname <i>5-04_schalltechnische-untersuchung</i></p> <p>Stellungnahme – Allgemein und zu den Punkten:</p> <p>5.6.1 Beurteilungsansätze 6 Verkehrslärm</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p>
<p>Allgemein: An mehreren Stellen wurden kritische Anmerkungen aus der 1. Auslegung vom 20. April 2022 des TÜV Rheinland entfernt oder entschärft. Dies entspricht nicht der neutralen Position, die der TÜV Rheinland bei der Verfassung eines Gutachtens einzunehmen hat. Beispiele: Punkt 4.3 Verkehrslärm:</p> <p>1. Auslegung S. 23:       » Bei Beurteilungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich. «</p> <p>2. Auslegung S. 23       entfallen</p> <p>1. Auslegung S. 23, 24: » Wenn es durch eine Planung zu Erhöhungen des Verkehrslärms in der Umgebung des Plangebiets kommt und dadurch gesundheitsgefährdende Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, ist eine Pegelerhöhung von weniger als 3 dB nicht zulässig.<sup>8</sup> In diesem Fall sind Lärmschutzkonzepte zu erarbeiten und zu bewerten. «</p> <p><small><sup>8</sup> Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, 13.03.2008, Az.: 7 D 34/07.NE.</small></p> <p>2. Auslegung S. 23,24: » Wenn es durch eine Planung zu Erhöhungen des Verkehrslärms in der Umgebung des Plangebiets kommt und dadurch gesundheitsgefährdende Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, ist dies in der Abwägung sorgfältig zu prüfen. Zu prüfen ist jedoch, ob eine wesentliche Änderung durch das Vorhaben entsteht und die Geräuschemissionen um 3 dB oder mehr erhöht werden. «</p>	<p>Die Gutachten wurden im Verlauf des Verfahrens fortgeschrieben, um die sich geänderten Sachverhalte abzubilden. Dies entspricht einer üblichen fachlichen Praxis im Rahmen der Bauleitplanung. Der Vorwurf der fehlenden Neutralität des Sachverständigen wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Gemeinde Weichering hat die Schalltechnische Untersuchung zudem durch das Büro Steger &amp; Partner einer Plausibilitätsprüfung unterzogen (Schreiben von Steger &amp; Partner vom 13.09.2023). Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt.</p>

<p>Der Informationsgehalt wurde zudem wesentlich reduziert:</p> <p>Anhang 3 Geräuschemissionen Verkehrslärm Die Tabelle auf S. 173 der 1. Auslegung A3.3 Straßenverkehr (ausschließlich B16) ist entfallen. Damit leidet die Nachvollziehbarkeit der aus den verkehrlichen Kennwerten errechneten Lärmimmissionswerte.</p>	<p>Bei der Betrachtung der Straßenverkehrsgeräusche wird nur noch die Kreisstraße im Änderungsbereich gesondert betrachtet, weil die Untersuchung des geänderten Abschnitts erforderlich ist (16. BImSchV). Eine weitere Differenzierung ist nicht erforderlich und würde insbesondere im Hinblick auf die Immissionen der Kreisstraße weitere Fragen aufwerfen, da zwischen „Kreisstraße“ und „Kreisstraße im Änderungsbereich“ unterschieden werden müsste, d.h. die Pegel für diesen Verkehrsweg wären nicht identisch.</p>
<p>Zu Punkt 5.6.1 Beurteilungsansätze:</p> <p>S. 45: <b>Meteorologische Korrektur</b></p> <p>» Bei der Bildung der Beurteilungspegel gemäß TA Lärm ist die meteorologische Korrektur <math>C_{met}</math> nach DIN ISO 9613-2 [4] zu berücksichtigen.</p> <p>Zur Berechnung der meteorologischen Korrektur <math>C_{met}</math> wird von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen (<math>C_0 = 2</math> dB) ausgegangen.<sup>21</sup> «</p> <hr/> <p><sup>21</sup> <math>C_{met}</math> ist ein statistischer Wert, der Windverhältnisse über das Jahr berücksichtigt (Mitwind / Querwind / Gegenwind). Es wurde mit <math>C_0 = 2</math> dB gerechnet, was eine Gleichverteilung des Windes aus allen Himmelsrichtungen berücksichtigt.</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">1798151_2023_936_21252920_12.docx</p> <p>Einwand: Eine gleichmäßige Verteilung des Windes entspricht NICHT den örtlichen Gegebenheiten. Das wurde bereits in der ersten Auslegung bemängelt:</p> <p>Private-Stellungnahme-03, S. 6:</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.</p> <p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p> <p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.</p> <p>Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:</p> <p>In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschemissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionsschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p>

**Einwand:**

**Die in Weichering vorherrschende Windrichtung ist WEST:**

Die vorherrschende durchschnittliche stündliche Windrichtung in Weichering ist das ganze Jahr über vom Westen.



Der Prozentsatz an Stunden, in denen die mittlere Windrichtung aus einer der vier Hauptwindrichtungen kommt, ausschließlich der Stunden, in denen die mittlere Windgeschwindigkeit unter 1,6 km/h liegt. Die leicht getönten Bereiche an den Grenzen stellen den Prozentsatz an Stunden dar, in denen der Wind aus den implizierten Zwischenrichtungen kam (Nordost, Südost, Südwest und Nordwest).

Quelle: <https://de.weatherspark.com/y/70262/Durchschnittswetter-in-Weichering-Deutschland-das-ganze-Jahr-%C3%BCber>

**Forderung:**

Die schalltechnisch ungünstige Situation ist auch für die meteorologische Korrektur zu berücksichtigen – die ganzjährig vorherrschende Windrichtung ist in Weichering Westen.

Die Entwurfsbilligung im Dokument 20230921\_abwaegungstabelle\_privat auf S. 18/19 besagt:

» C<sub>met</sub> ist ein statistischer Wert für Gewerbelärm, der Windverhältnisse über das Jahr berücksichtigt (Mitwind / Querwind / Gegenwind). Dabei sind auch Westwinde enthalten. Unabhängig davon hat die meteorologische Korrektur keinen Einfluss auf die berechneten Differenzpegel, da bei beiden Situationen (IS I und PLAN) die gleichen Wetterdaten verwendet werden. Für Verkehrslärm ist dies nicht anzuwenden. «

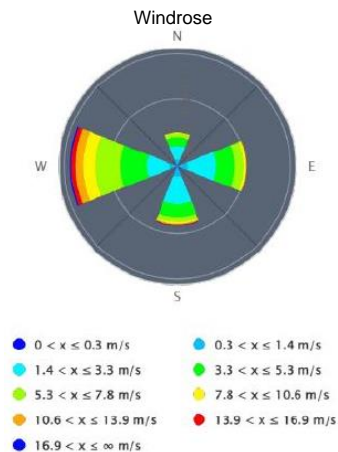
Die Abwägung geht fehl – Begründung:

Für die Beurteilungspegel sind die Absolutwerte im Vergleich mit den Immissionsrichtwerten entscheidend. In Tabelle 5.6 auf S. 47 des Dokuments 5-04\_schalltechnische-untersuchung sind die nächtlichen Beurteilungspegel des Gewerbelärms aufgeführt. Die Differenz zwischen den berechneten Beurteilungspegeln und Immissionsrichtwerten ist an den Immissionsorten Io 10, Io 11 und Io 12 gleich 0 dB(A), d.

h. der Grenzwert ist erreicht.

Die Lage der genannten Immissionsorte östlich vom geplanten Betriebsgelände erfordert die Berücksichtigung der tatsächlichen Windverteilung:

Das Dokument 5-07-1\_analyse-zu-feinstaubbindung untermauert auf S. 19 die Windverteilung in der oben genannten Stellungnahme. Eine korrekte Einberechnung der meteorologischen Korrektur ist damit wesentlich.



Technische Fachinformation

Zur Anwendung der meteorologischen Korrektur Cmet nach Nr. A.1.4 TA Lärm, LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Februar 2021 nennt für die genannte ISO C0-Werte nach einem vereinfachten Verfahren:

Tabelle: Werte für C<sub>0</sub> nach dem vereinfachten Verfahren

Wettersituation	C <sub>0</sub>
Nachts *)	0 dB
Anteil am Jahresmittel ist mindestens 60 %	0 dB
Schallausbreitungsgünstige Wetterlage (Mitwind oder Temperaturinversion) ist vorherrschend und der Schallausbreitungsgünstige Wetterlage ist vorherrschend und der Anteil am Jahresmittel ist kleiner als 60 %	1 dB
Querwind ist vorherrschend oder alle Windrichtungen sind annähernd gleich häufig	1,5 dB
Gegenwind ist vorherrschend und der Anteil am Jahresmittel ist kleiner als 40 %	2 dB
Gegenwind ist vorherrschend und der Anteil am Jahresmittel ist mindestens 40 %	3 dB



Der unter dem Link aufgeführten Verteilung der Windrichtungen in Weichering ist zu entnehmen (siehe auch Grafik auf vorheriger Seite), dass der Anteil an der schallausbreitungsgünstigen Wetterlage über 60 % beträgt. Der C<sub>0</sub>-Wert ist demnach 0 dB und nicht der vom TÜV Rheinland genannte Wert von 2 dB.

Die Bestimmung des meteorologischen Korrekturwertes ist zu korrigieren.

Siehe oben

Infolgedessen sind insbesondere die nächtlichen Immissionswerte der kritischen Immissionsorte im Immissionsgebiet 2 – Weichering (Außenbereich) mit I<sub>0</sub> 10 bis I<sub>0</sub> 14 als richtwertüberschreitend anzusehen.

Zu Punkt 6 Verkehrslärm:

Bezugnehmend auf die Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung 5-03\_verkehrsuntersuchung sind die der Verkehrsuntersuchung der Firma IGS entnommenen Verkehrsdaten nicht schlüssig.

Das Ergebnis der Stellungnahme bzgl. Verkehrsuntersuchung unterstützend, wird auf die Diskrepanz hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrs zwischen dem zuvor erwähnten Feinstaubgutachten und dem Verkehrsgutachten hingewiesen: Auf Seite 14 des Feinstaubgutachtens wird der Verkehr auf der B16 ohne DHL angegeben:

	LKW	PKW	GESAMT
<b>Fahrten in beide Richtungen, unterteilt nach PKW/LKW pro 24 h</b>	2.865	16.788	19.653

Tab. 06: Erwartete Verkehrszahlen Teilstück B 16.

» Auf Basis der Emissionen je Kilometer und der Teilstrecke von 5.800 Metern, sind auf der Bundesstraße die in Tab. 06 genannten Verkehre bis 2035 zu erwarten. Von den oben genannten Verkehrszahlen sind die Verkehre der Deutschen Post ausgeschlossen.«

Auf Seite 6 in Tabelle 7 des Verkehrsgutachtens wird der Verkehr auf der B16 ohne DHL angegeben:

Für die durch das Paketzentrum entstehende Verkehrsbelastung ist ausschließlich die erstellte Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 maßgeblich, die auch als Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung vom 12.05.2023 verwendet wurde.

Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung (auf der Grundlage der exakt gleichen Zahlen der Verkehrsuntersuchung) ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.

Querschnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %
01	Neuburger Straße	L	östlich Biberweg	945	5,19	3,17
02	Neuburger Straße	L	westlich Biberweg	902	5,43	3,10
03	Biberweg	G	nördlich B 16	40	0,00	5,00
04	B 16	B	östlich Biberweg	15.646	0,99	12,29
05	Biberweg	G	südlich B 16	134	0,00	7,46
06	<b>B 16</b>	<b>B</b>	<b>westlich Biberweg</b>	<b>15.662</b>	<b>0,99</b>	<b>12,25</b>

Vergleich:

	DTV	Lkw in 24 h
Feinstaubgutachten	16.845	2.456
Verkehrsgutachten	15.662	1.919
Abweichung in %	8%	28%

Anmerkung: Die Werte des Feinstaubgutachtens sind auf 7 Tage umgerechnet (Faktor 6/7)

**Aufgrund**

- a) des Ergebnisses in der Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung und
- b) der gleichen Abweichung der in den Gutachten verwendeten Daten zum lärmrelevanten Schwerverkehrs, ist die Lärmpegelberechnung auf plausible verkehrliche Kennwerte, die einer Prüfung standhalten, aufzubauen.

**Dabei ist zu beachten:**

Auch ohne gesetzliche Regelung der Lärmsanierung ist es nicht zulässig, Grundrechte zu beeinträchtigen. Zu hohe Lärmeinwirkungen können als „schädliche Umwelteinwirkungen“ das Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) oder die Nutzung des Eigentums (sog. eigentumsrechtlicher Eingriff nach Art. 14 GG) und somit Grundrechte beeinträchtigen. Wenn sich infolge eines Verkehrs- wege-Neubau- oder -Umbauvorhabens Gesamtbeurteilungspegel in gesundheitlich bedenklicher oder in eigentumsrechtlich kritischer Höhe weiter erhöhen, wären nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes [24] „unterschiedliche Lösungen“ denkbar, „um einen verfassungskonformen Zustand zu gewährleisten. Dazu könnte die Pflicht zählen, das neue Vorhaben zu unterlassen oder die Vorbelastung durch eine gleichzeitig eingeleitete Lärmsanierung zu verringern.“

Quelle: Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Stand 0.2007

Siehe hierzu:

Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshofes vom 20.06.1996, Az. 20 B 92.1055 (behandelt den Anspruch auf Schallschutz an der Strecke Nürnberg –Marktredwitz bei Lauf)

Der Gemeinde Weichering ist bekannt, dass entlang der Bundesstraße B 16 bereits heute die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sowie die Grenzwerte des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV im Bestand überschritten werden. Die Lärmbelastung entlang der B 16 wird sich durch den Verkehrslärm des Vorhabens erhöhen, weshalb im Rahmen der Zuständigkeit und der Möglichkeiten der Gemeinde Weichering in die Vorhabenplanung Lärmminierungs- bzw. Lärmschutzmaßnahmen einbezogen werden. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich insbesondere um den Einbau offener Asphalt auf der Kreisstraße, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kreisstraße und die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des Kreisverkehrs an der Kreisstraße. Die planende Gemeinde Weichering hat jedoch selbst keine Handhabe darüber, Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 16 zu ergreifen. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zur Verbesserung auch der Situation entlang der B 16 sind der Gemeinde daher bereits aus kompetenzrechtlichen Gründen nicht möglich.

<p>Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshof es vom 18.07.1996, Az. 8 C 5 96.1612 [22] (Klage gegen den Sofortvollzug der Planfeststellung der Südtangente Ochsenfurt)</p> <p>Allgemein wird wie bereits auf S. 1 dieser Stellungnahme aufgezeigt, die auch hier nicht neutral wirkende Einschätzung des TÜV Rheinland gerügt.</p> <p>So heißt unter 6.3.2 auf S. 76: <b>»Im Nachtzeitraum beträgt der Anstieg der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen in Maxweiler und Weichering maximal 3.5 dB. Anhand der gewählten farblichen Abstufung von 1 dB in der Rasterlärmkarte in <u>Abbildung 6.9</u> lässt sich erkennen, dass an keinem Immissionsort eine Erhöhung um mehr als 4 dB besteht. Innerhalb des Siedlungsbereichs Maxweiler sowie im Siedlungsbereich westlich der Ingolstädter Straße und südlich der Bachholzstraße in Weichering ist eine Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen von 3 – 4 dB zu erwarten (= wesentliche Erhöhung).</b> «</p> <p>Und auf S. 77: <b>»Geräuschimmissionen. In Zeiten ohne Bahnverkehr werden die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr verursacht, die an den drei Immissionsorten in Maxweiler um 8 – 10 dB unter den Beurteilungspegeln der Bahn liegen.</b> Der Verursacher des Gesamtpegels von gerundet und gemittelt 60 dB(A) nachts ist folglich der Bahnverkehr. «</p>	<p>Bei den angeführten Urteilen handelt es sich um Entscheidungen, welche unmittelbar den Bau oder wesentliche Änderungen von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen betreffen. Geändert wird im Rahmen der Vorhabenplanung lediglich die Kreisstraße selbst. Im Rahmen dessen hat die planende Gemeinde Weichering im Rahmen ihrer Kompetenzen und ihren Möglichkeiten Lärminderungs- bzw. Lärmschutzmaßnahmen in die Vorhabenplanung einbezogen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch die Beurteilungspegel der geänderten Kreisstraße sowohl tags als auch nachts an allen Immissionsorten eingehalten. Weitergehende öffentlich-rechtliche Ansprüche bzw. Lärmsanierungsansprüche bestehen nicht.</p>
<p>Für die Relativierung der Lärmzunahme wird der Schienenverkehr wohlwollend mitbetrachtet. Die Tabelle A 3.2 Straßenverkehr (ausschließlich Straßen) im Anhang 3 auf S. 196/197 zeigt, dass an allen Immissionsorten in Maxweiler die nächtliche Lärmzunahme nur durch den Straßenverkehr 4 – 5 dB beträgt. Nur durch die Einberechnung der dominanten Lärmspitzen durch den Bahnverkehr, kommen die in Tabelle A 3.1 aufgeführten, teilweise deutlich geringeren Lärmzunahmen, zustande.</p> <p>Angesichts von nächtlichen straßenbedingten Lärmpegeln im Immissionsgebiet Maxweiler, die den in der BImSchV genannten nächtlichen Grenzwert von 49 dB an 74 % der Immissionsorte überschreiten, darf die mehr als wesentliche zunehmende Lärmbelastung der Bürger, durch einen unabhängigen Prüfer nicht durch eine inkonsequente Deutung des Bahnverkehrs relativiert werden.</p>	<p>Die Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs sind in der gesamten Untersuchung mitberücksichtigt worden. Die Differenz von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall fällt aufgrund der – formal richtigen – Hinzunahme des Schienenverkehrs geringer aus, als wenn man ausschließlich Straßenverkehrsgeräusche berücksichtigen würde. Diese Vorgehensweise ist normkonform, sodass keine Anpassung erforderlich wird.</p> <p>Bei dem Grenzwert von 49 dB(A) handelt es sich um den Immissionsgrenzwert, der u.a. in der 16. BImSchV genannt wird. Diese Grenzwerte finden bei der Bewertung der geänderten Kreisstraße Beachtung (vgl. Kapitel 7, Se. 79-84).</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bbauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>3. Bezug auf Dokument: „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering“ vom 02. Mai 2023 als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname 5-07-1_analyse-zu-feinstaubbindung</b></p> <p><u>Beurteilung Emissionsausbreitung</u></p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst. Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung</p>



In der Einleitung heißt es:

» Durch die exponierte Lage zwischen den Gehölzstrukturen, der Bebauungsstruktur, sowie der vorherrschenden Windrichtung aus Westen, tritt mit hoher Wahrscheinlichkeit kein zusätzlicher Eintrag von Luftschadstoffen in die Siedlungsstrukturen auf.«

Einwand: Die vorherrschende Windrichtung spricht für den zusätzlichen Eintrag von Luftschadstoffen in die östlich des Paketzentrums gelegenen Siedlungsgebiete und den Kernort selbst.

Zur Beurteilung der Strecke, die die Emissionen bis zur Sedimentation zurücklegen können, ist die Sinkgeschwindigkeit der Partikel abzuschätzen:

Die Sinkgeschwindigkeit  $v_s$  wird nach der Gleichung aus S. 50 im Schlussbericht „Reifenabrieb – ein unterschätztes Umweltproblem?“ (Januar 2021, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) bestimmt

$$v_s = 0,0308 \cdot 10^6 \cdot d_a^2 \rho$$

$d_a$  gleich aerodynamischer Durchmesser  $\rho$  gleich Dichte des Partikels

Für die Grobpartikel wird ein mittlerer Durchmesser von 250  $\mu\text{m}$  angesetzt, für PM10 10  $\mu\text{m}$ .

Bei einer Partikeldichte von 950  $\text{kg/m}^3$  (Kautschuk) ergeben sich die Sinkgeschwindigkeiten:

$v_{\text{PM10}} = 3 \text{ mm/s}$  und  $v_{250} = 1,8 \text{ m/s}$

Es wird der große Einfluss der Partikelgröße deutlich. Die Grobpartikel, die die Schallschutzwand überwinden, sedimentieren demnach bei den oben genannten Windgeschwindigkeiten nach 35- 45 Metern. Eine Beeinträchtigung der Siedlungsgebiete ist für Grobpartikel demnach nicht zu erwarten.

Gesundheitlich ungleich bedenklicher und weit mobiler ist der PM10-Anteil. Bei den oben genannten Windgeschwindigkeiten sinkt der PM10-Feinstaub pro 100 Meter zwischen 3 und 5 cm ab. Das Potential des Transports über weite Entfernungen wurde zwar auf S. 18 im letzten Absatz angesprochen, jedoch nicht weiter bestimmt. Aus der Tabelle 5 auf Seite 14 kann der PM10-Anteil mit ca. 5 % berechnet werden. Dies entspricht der Angabe auf S. 18 letzter Absatz.

durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung. Daher wurde die Feinstaubanalyse nicht parallel mit dem Verkehrsgutachten fortgeschrieben, so dass abweichende Verkehrszahlen in den Unterlagen genannt sind.

Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration  $\text{PM}_{10}$  regelmäßig bei ca. 15 – 20  $\mu\text{g/m}^3$  im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50  $\mu\text{g/m}^3$ ) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.

Erwartete Emissionen (Ein- und Ausfahrt)	LKW (850mg/km)		PKW (132mg/km)		GESAMT	
	Anteil an PM10:	Anteil an Grobpartikeln:	Anteil an PM10:	Anteil an Grobpartikeln:	Anteil an PM10:	Anteil an Grobpartikeln:
pro Tag	93.291,75 mg = 93,29 g = 0,093 kg	1.772.543,25 mg = 1.772,54 g = 1,77kg	3.791,90 mg = 3,79 g = 0,004 kg	72.046,10 mg 72,05 g 0,072 kg	97.083,65 mg = 97,08 g = 0,097 kg	1.844.589,35 mg = 1.844,59 g = 1,85 kg
pro Jahr	34.051.488,80 mg = 34.051,49 g = 34,05 kg	646.978.286,00 mg = 646.978,29 g = 646,99 kg	1.384.043,50 mg = 1.384,04 g 1,38 kg	26.296.826,50 mg = 26.296,83 g 26,30 kg	35.435.532,30 mg = 35.435,53 g =35,44 kg	673.275.112 mg = 673.275,11g = 673,28 kg

Tab. 05: Erwartete Emissionen unterteilt nach PM10 und Grobpartikeln.

Bestimmung der Grundbelastung

**Wie der Erläuterung zur Tabelle 6 auf Seite 14 zu entnehmen ist, wurde der DHL-Verkehr auf der B16 NICHT mitbetrachtet - zur Beurteilung der Emissionsänderung durch das Bauvorhaben stellt dies ein Defizit dar.**

Einen konkreten Rechenfehler weist die Tabelle 7 auf, die die Grundbelastung durch die B16 für eine Teilstrecke quantifiziert. Die jährliche Feinstaubmenge in Tabelle 7 enthält die km-bezogenen Emissionen und nicht die in der Tabellenbezeichnung angebe Teilstück-Emission – die Werte wurden nicht mit 5,8 multipliziert.

**Die Grundbelastung am Beispiel des Teilstücks ist damit nicht korrekt wiedergegeben.**

Erwartete Emissionen (Ein- und Ausfahrt)	LKW (850mg/km)	PKW (132mg/km)	GESAMT
pro Tag	2.435.250 mg = 2.432,25 g =2,43 kg	2.216.016 mg =2.216,02 g =2,22 kg	4.651.266 mg =4.651,27 g =4,65 kg
pro Jahr	888.866.250 mg =888.866,25 g =888,87 kg	808.845.849 mg =808.845,85 g =808,85 kg	1.697.712.099 mg 1.697.712,10 g =1.697,71 kg

Tab. 07: Erwartete Staubemissionen Teilstück B 16.

Für die korrekte Bestimmung der Grundbelastung werden im Folgenden die Verkehrsströme und die Emissionen zwischen den kommunalen Grenzen der Gemeinde berechnet.

	Lkw	Pkw	
Emission Partikel in Gramm je km	0,850	0,132	
Prognose 2035			
Verkehr auf B16 ohne DHL	2.865	16.788	
tägliche DHL-Kfz östlich PZ im 7-Tage-Durchschnitt (DTV)	1.332	230	
tägliche DHL-Kfz westlich PZ im 7-Tage-Durchschnitt (DTV)	888	315	
Strecken auf Gemeindegebiet:			
östlich Knotenpunkt ND18/B16	5,23km		
westlich Knotenpunkt ND18/B16	0,23km		
jährliche Feinstaubemission auf Gemeindegebiet:			
ohne PZ auf B16	4.853kg	4.416kg	9.270kg
mit PZ auf B16	7.078kg	4.478kg	11.556kg
mit PZ im Plangebiet	7.680kg	4.505kg	12.185kg

Anmerkungen:

- Die Emission pro km ist der Tabelle 5 auf S. 14 entnommen.
- Der Verkehr auf B16 ohne DHL ist der Tabelle 6 auf S. 14 entnommen.
- Die Strecken mit DHL wurden anhand der Werte in Tabelle 2 auf S. 11 und den Angaben zur Verkehrsaufteilung im Verkehrsgutachten bestimmt. Die Umrechnung auf 7 Tage (DTV) erfolgte mit dem Faktor 6/7.
- Die Streckenangaben wurden mittels [geoportal.bayern.de](http://geoportal.bayern.de) bestimmt

Es ergibt sich auf dem Gemeindegebiet eine Zunahme der Partikelemissionen um 2,9 Tonnen je Jahr. Das entspricht einer Zunahme gegenüber ohne Paketzentrum um 32 %.

Beurteilung der vegetationsbedingten Sedimentation

Die jährliche Aufnahme durch die Bauwerksbegrünung (Dach und Fassade) wird in Tabelle 11 auf Seite 17 mit 140 kg angegeben. Dies entspricht 4,8 % der DHL-Emissionen und ist somit nicht von relevantem Einfluss. Zudem bleibt im Gutachten völlig unerwähnt, dass der Zeitraum mit den höchsten Emissionen zwischen KW 44 und KW 02 (s. S. 11) in die Vegetationspause fällt.

Nur zwei der 12 Kletterpflanzen behalten im Winterhalbjahr die Blätter. Der reduzierende Effekt der vertikalen Begrünung reduziert sich damit im Winterhalbjahr deutlich. Zudem ist die Transpiration und damit der Effekt auch bei immergrünen Pflanzen im Winter stark reduziert.

Inwieweit die dominierende Rolle der Dachbegrünung im Winter erhalten bleibt, ist abhängig von der Bepflanzung. Die Substratschicht mit 6 cm INKLUSIVE Drainageschicht auf der Frachthalle (siehe Planungsunterlage 2-2\_bebauungsplan\_festsetzungen\_20230921, S. 3), bietet der in Tab. 10 als „artenreiche Kraut-Gras-Sedum-Vegetation“ beschriebene Begrünung nicht die notwendigen Voraussetzungen:

Durchwurzelbare Aufbaudicke in cm		4	6	8	10	12	15	18	20	25	30	35	40	45	50	60	70	80	90	100	125	150	200		
Begrünungsarten und Vegetationsformen	Extensive Begrünungen	Moos-Sedum-Begrünung	■	■																					
		Sedum-Moos-Kraut-Begrünung	■	■	■																				
		Sedum-Kraut-Gras-Begrünung			■	■	■																		
	Einfache Intensivbegrünungen	Gras-Kraut-Begrünung					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■									
		Gras-Kraut-Begrünung					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		Wildstauden-Gehölz-Begrünung					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		Gehölz-Stauden-Begrünung					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Intensivbegrünungen	Gehölz-Begrünung					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		Rasen					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		Niedrige Stauden und Gehölze					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		Mittelhohe Stauden und Gehölze						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		hohe Stauden und Sträucher							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Große Sträucher und kleine Bäume									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Mittelhohe und hohe Bäume																				■	■	■	■		
hohe Bäume																							■		

Tab. 1: Aufbaudicken bei verschiedenen Begrünungsarten und Vegetationsformen (nach den FLL-Dachbegrünungsrichtlinien 2018)

Quelle: Bundesverband GebäudeGrün e. V., [www.gebaeudegruen.info](http://www.gebaeudegruen.info)

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass für die beschriebene Frachthallen-Begrünung eine durchwurzelbare Aufbaudicke von mind. 10 cm notwendig wäre. Die genannten 6 cm inklusive Drainageauflage ist selbst für eine Moos-Sedum-Begrünung suboptimal.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Festgesetzt ist eine Mindestdicke, so dass der Vorhabenträger ein System mit Erfüllung dieser Mindestanforderung aufbringen muss. Größere Schichtdicken sind jederzeit möglich. Die textliche Festsetzung wird auf 6 cm durchwurzelbare Schichtdicke (ohne Draineschicht) korrigiert.

Die Einschätzung auf Seite 19/20 ist im Winterhalbjahr mit trockener Luft und ohne Verdunstungsleistung des Laubwaldbestandes ebenfalls nicht schlüssig: » Die steigende Luftfeuchtigkeit im östlichen Gehölzbestand sorgt zudem für einen Zusammenschluss von Partikeln, wodurch schwerere Partikelagglomerate entstehen. Diese Partikelagglomerate sinken aufgrund ihres höheren Gewichts und größeren Durchmessers schneller ab. «

**In der Phase mit maximaler Feinstaubemission entfällt somit auch die angenommene Bindung und damit erleichterte Sedimentierung der Feinstaub durch Effekte der Vegetation.**

#### Beurteilung der Feinstaub-Immission

Der PM10-Anteil mit > 5 % entspräche bei einer Zunahme um 2,9 Tonnen Partikel-Emissionen einer PM10 (Feinstaub)-Menge von 140 kg je Jahr (siehe Emissionsgrundbelastung oben).

Die zuvor ermittelten Sinkgeschwindigkeiten von 3 bis 5 cm je 100 Meter bei durchschnittlichen Windstärken macht deutlich, dass der Ort Weichering komplett im Einflussbereich der Feinstaubemission (PM10-Anteil) liegt. Auf S. 18 des Gutachtens ist zu lesen:

» Wind beispielsweise, führt grundsätzlich zu einer Verdünnung und zu einem Abtransport des Feinstaubes. Darüber hinaus wird auch die Sedimentation erschwert. «

Das Gutachten bestätigt damit, dass die Emission des PM10-Anteils zu einer Verschlechterung der Atemluft im Siedlungsgebiet führen wird, da der Wind diese (wie unter Beurteilung der Emissionsausbreitung nachgewiesen) auch in Siedlungsgebiete trägt.

**Die abschließende Abschätzung der vollständigen Sedimentation noch vor den Siedlungsgebieten ist somit nicht korrekt und das Gutachten in sich nicht schlüssig.**

**Zudem weist das Gutachten fachliche Lücken und rechnerische Mängel auf.**

#### **4. Bezug auf Dokument: 2-2\_bebauungsplan\_festsetzungen\_20230921**

##### Thema Photovoltaik

Auf S. 2 unter Punkt 2.5 wird die Nutzung der Dachfläche für die Energiegewinnung in Kombination mit extensiver Dachbegrünung nicht flächig festgelegt. In 20230921\_abwaegungstabelle\_privat heißt es hierzu auf Seite 6:

Baurechtlich soll eine Bestückung mit Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung der großen Dachflächen (Frachthalle und Parkhaus) ermöglicht werden. Inwiefern eine Inbetriebnahme der Anlagen für erneuerbare Energiegewinnung der gesamten Dachfläche möglich ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgesehen werden. Da der Energiebedarf des Paketzentrums deutlich niedriger ist, als Energie durch die Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung bereitgestellt werden kann, ist dies abhängig von

» DPDHL benötigt zum Eigenbedarf ca. 750kWP, dies kann auf ca. 1/3 der Gesamtdachfläche der Frachthalle umgesetzt werden. DPDHL wird jedoch auch die restliche gesamte Dachfläche der Frachthalle und die Dachfläche des Parkhauses für eine zukünftige Nutzung mit PV ausstatten. Zusätzlich erzeugter Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist, so dass mit dem Vorhaben in der Gemeinde Weichering ein Beitrag zur Stromerzeugung aus regenerativer Energiequelle geleistet wird. Dazu wird für die Dachflächen der Frachthalle und des Parkhauses die verpflichtende Errichtung von Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung mit Planzeichen in der Planzeichnung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes und mit textlicher Festsetzung festgesetzt. «

Einwand:

Die Dachfläche der Frachthalle ist **mit Inbetriebnahme** des Paketzentrums flächig, wie in Punkt 2.5 beschreiben und wie in 3-01\_uebersichtslageplan-vep zeichnerisch festgelegt, abzüglich Abstandsflächen und Flächen für technische Aufbauten mit Photovoltaik auszustatten. Durch Nutzung der Dachflächen für regenerative Stromgewinnung ist der Druck auf landwirtschaftliche Flächen zu mindern. Die für eine zukünftige Nutzung vorbereitende Ausstattung genügt nicht!

Weiter wird hinsichtlich Dachfläche bemängelt:

Thema Dachbegrünung

Auf S. 3 unter Punkt 4.4 heißt es:

» In den gekennzeichneten Bereichen unter Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung ist in den Baufeldern der Frachthalle und des Parkhauses eine extensive Dachbegrünung mit einem durchwurzelbaren Substrataufbau von mindestens 6 cm (einschließlich Drainageschicht) vorzusehen. Die extensive Dachbegrünung ist als artenreiche Kraut-Gras-Sedum-Vegetation für Wildbienen und Schmetterlinge mit hohem Wildkräuteranteil und untergeordneten Sedum-Anteilen zu entwickeln. «

Einspeisemöglichkeiten in das Stromnetz. Hierfür sind die jeweiligen Netzbetreiber zuständig und nicht die Deutsche Post AG. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist bereits in der Entwurfsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beachtet worden, da laut zeichnerischer Festsetzung die gesamten Dachflächen des Parkhauses und der Frachthalle abzüglich Abstandsflächen und Flächen für technische Aufbauten mit PV-Anlagen bestückt werden müssen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Festgesetzt ist eine Mindestdicke, so dass der Vorhabenträger ein System mit Erfüllung dieser Mindestanforderung aufbringen muss. Größere Schichtdicken sind jederzeit möglich. Die textliche Festsetzung wird auf 6 cm durchwurzelbare Schichtdicke (ohne Draineschicht) korrigiert.

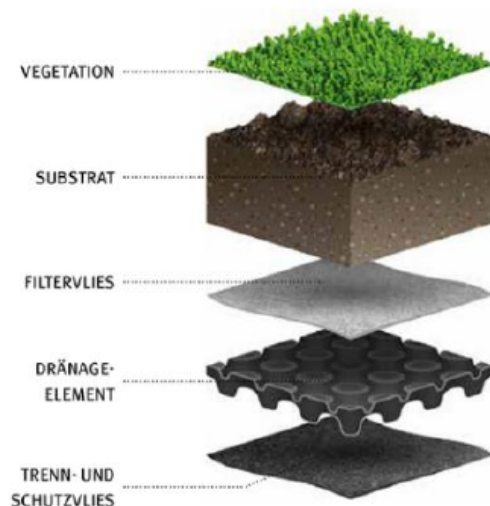
Für die beschriebene Vegetation ist die durchwurzelbare Substratschicht, die mit 6 cm INKLUSIVE Drainageschicht angegeben ist, völlig zureichend.

Forderung: Für eine Kraut-Gras-Sedum-Vegetation sind mindestens 10 cm durchwurzelbares Substrat, d. h. ohne Drainageschicht, notwendig (siehe Tabelle auf Seite 16 in dieser Stellungnahme).

Sollte wie auf S. 28 in 2-5\_begrueudung-vbp beschrieben der Aufbau nicht möglich sein, ist die Bezeichnung der Vegetationsform auf

- Moos-Sedum-Begrünung bei weniger als 6 cm durchwurzelbare Substrattiefe
- Sedum-Moos-Kraut-Begrünung bei 6 cm durchwurzelbare Substrattiefe zu ändern.

Eine entsprechende Anpassung der Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen (5-07-1\_analyse-zu-feinstaubbindung) muss in diesem Fall erfolgen.



<https://www.dachbegrueudung-ratgeber.de/wichtigste-produkte-dachbegrueudung>

**Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.**

**5 Bezug auf Dokument: 4-1\_umweltbericht**

Thema Überwachung

Auf S. 82 wird die Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen festgelegt:

Die Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung obliegt der Verkehrsüberwachung des Landkreises Neuburg – Schrobenhausen und wird von diesem bei Bedarf und somit zeitlich unbegrenzt entsprechend ihrem gesetzlichen Auftrag durchgeführt.

Die Veranlassung und Durchführung der Monitoringmaßnahmen erfolgt in Verantwortung der Gemeinde Weichering als Träger der kommunalen Planungshoheit. Die notwendigen Maßnahmen und deren Umsetzung werden soweit erforderlich im Durchführungsvertrag geregelt.

**3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen**

Themenkomplex	Zuständigkeit	Zeiträume	Maßnahme	Sinn und Zweck	Dokumentation
Schallschutzeinrichtungen	beauftragter Schallgutachter	Im ersten, dritten und fünften Jahr nach Inbetriebnahme des Paketzentrums	Überprüfung der dem Schalltechnischen Gutachten zugrundeliegenden prognostizierten Verkehrszahlen des Paketzentrums	Überprüfung der Prognosen des Schalltechnischen Gutachtens	Erstellung eines Prüfberichts
Kreisstraße ND 18, Offenporiger Asphalt,	Straßenbauverwaltung Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	Jährlich nach Inbetriebnahme des Paketzentrums	Ermittlung Zustand offenporiger Asphalt	Überprüfung Zustand offenporiger Asphalt	Erstellung eines Prüfberichts
Kreisstraße ND 18, Geschwindigkeitsbeschränkung	Verkehrsüberwachung Landkreis Neuburg - Schrobenhausen	Im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Paketzentrums	Geschwindigkeitsmessung auf der Kreisstraße ND 18	Überprüfung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung	Erstellung eines Messberichtes
Verkehrsmengen	beauftragter Verkehrsgutachter	Im ersten, dritten und fünften Jahr nach Inbetriebnahme des Paketzentrums	Überprüfung der Verkehrsbelastung im umliegenden Straßennetz	Überprüfung der Prognosen der Verkehrsuntersuchung bzw. der Wirksamkeit der Umbauten an den Knotenpunkten	Erstellung eines Prüfberichts
Feinstaubbelastung	beauftragter Feinstaubgutachter	Im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Paketzentrums	Messung der Feinstaubbelastung in den umliegenden Siedlungsbereichen	Überprüfung der Feinstaubauswirkungen auf die umliegenden Siedlungsbereiche	Erstellung eines Prüfberichts
Lichtemissionen	beauftragter Lichtgutachter	Im ersten Jahr nach Inbetriebnahme des Paketzentrums	Messung der Umgebungs-helligkeit in den umliegenden Siedlungs- und Biotopbereichen	Überprüfung der Lichtauswirkungen auf die umliegenden Siedlungs- und Biotop- und Waldbereiche	Erstellung eines Prüfberichts



Einwände:

- Die Verkehrsüberwachung der ND18 ist Teil der Lärmreduktion und damit wesentlich für die Einhaltung der Grenzwerte (siehe auch 2-5\_begrueudung-vbp S. 49). Eine Überwachung auf das erste Jahr der Inbetriebnahme des PZ zu begrenzen ist deshalb unzureichend. **Eine unbefristete Überwachung ist notwendig und die Anzahl der Messungen pro Jahr festzulegen.**
- Die Überprüfung der Verkehrsmengen, der Feinstaubbelastung und der Lichtemission darf nicht durch die Verantwortlichen, der im Rahmen der Bauleitplanung erstellten Gutachten erfolgen. **Die Unabhängigkeit der Kontrolle ist sicherzustellen.**

**6 Bezug auf Dokument: 2-5\_begrueudung-vbp**

6.1 Thema Abwägung der Lärmsituation

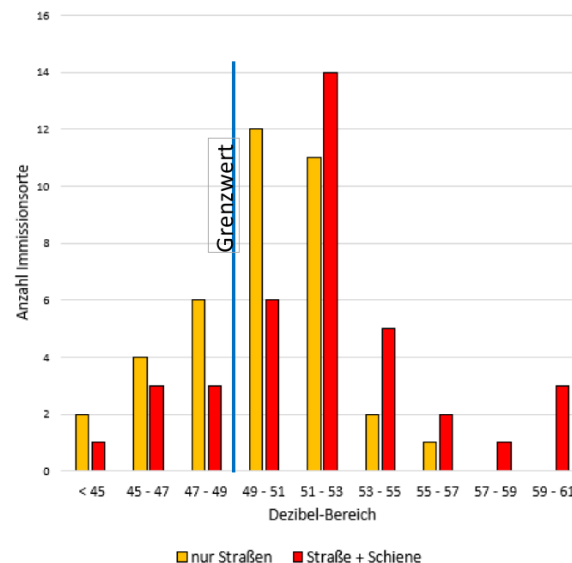
Auf S. 51 ist unter Punkt 9.4.4 Abwägung der Gesamtlärmsituation zu entnehmen:

» Der Gemeinde ist bewusst, dass Anwohner teilweise Beurteilungspegeln, die durch Verkehrslärm verursacht werden, von mehr als 45 dB(A), auch nachts, ausgesetzt sind. «

Diese Aussage verharmlost die Werte im Anhang 3 in den Tabellen A 3.1 und A 3.2 der Schalltechnischen Untersuchung 5-04\_schalltechnische-untersuchung

Das nebenstehende Diagramm zeigt die Verteilung der 36 Immissionsorte in Weichering und Maxweiler aufgeteilt auf die Lautstärkebereiche im Nachtzeitraum.

Es wird deutlich, dass bei den meisten Immissionsorten der Grenzwert, der in der 16. BImSchV für Wohngebiete im Nachtbereich aufgeführt ist, deutlich überschritten wird.



Bei dem Grenzwert von 49 dB(A) handelt es sich hier um den Immissionsgrenzwert, der u.a. in der 16. BImSchV genannt wird. Diese sind beim Bau oder wesentlicher Änderung von öffentlicher Straße anzuwenden. Geändert wird im Rahmen der Vorhabenplanung lediglich die Kreisstraße selbst. Im Rahmen dessen hat die planende Gemeinde Weichering im Rahmen ihrer Kompetenzen und ihren Möglichkeiten Lärminderungs- bzw. Lärmschutzmaßnahmen in die Vorhabenplanung einbezogen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden durch die Beurteilungspegel der geänderten Kreisstraße sowohl tags als auch nachts an allen Immissionsorten eingehalten. Weitergehende öffentlich-rechtliche Ansprüche bzw. Lärmsanierungsansprüche bestehen nicht. Die Grenzwerte der 16. BImSchV finden bei der Bewertung der geänderten Kreisstraße Beachtung (vgl. Kapitel 7 Schalltechnische Untersuchung TÜV Rheinland, Se. 79-84).

**Forderung: Die Lärmsituation ist den zu erwartenden Lärmpegeln entsprechend gebührend zu bewerten. Die Bundesimmissionsschutzverordnung ist nicht in den Abwägungsprozess der**

**Gemeinde einzubeziehen, da sie der tatsächlichen Lärmsituation - ob mit oder ohne Schienenverkehr – nicht gerecht wird.**

6.2 Thema Landesentwicklungsplan

Auf S. 57 ist unter Punkt 15.1 zum Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern 2020 zu entnehmen:

3. Siedlungsstruktur

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.*

» Mit der Ausweisung eines Sondergebietes nach § 11 BauNVO wird die Entwicklung eines Logistikunternehmens außerhalb der im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiche von Weichering ermöglicht. Der Vorhabenstandort verfügt über die Anschlussstelle „Maxweiler“ über eine direkte Anbindung an die Bundesstraße B 16 und von hier aus ebenfalls ohne Ortsdurchfahrt an die Bundesautobahn BAB A9. Eine Ausnahme ist vom Anbindegebot ist deshalb zulässig (vgl. Ziffer 14.1).«

Der Einwand in der Stellungnahme private-stellungnahme-03 unter Punkt 1 wird erneut aufgegriffen.

In der Entwurfsbilligung heißt es bzgl. Einwand zur 1. Auslegung (frühzeitige öffentliche Beteiligung):

Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass der Einwender die Ausnahme vom Anbindegebot als nicht erfüllt sieht. Die Gemeinde bleibt bei der Einschätzung, dass durch die Anbindung an die Bundesstraße als direktem Zubringer zur Bundesautobahn 9 eine Ausnahme vom Anbindegebot gem. Ziffer 3.3 Spiegelstrich 2 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) gegeben ist. Die Ausnahmen, die das Landesentwicklungsprogramm und das Raumordnungsgesetz vorsehen, sind somit aus gemeindlicher Sicht erfüllt.

Auch die Regierung von Oberbayern bestätigt schon in ihrer Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB vom 24.06.2022, dass die B16 die erforderlichen Anforderungen als Zubringer zur BAB A9 erfüllt, sodass auch aus ihrer Sicht die Ausnahme vom Anbindegebot hier Anwendung finden kann und das Anbindegebot der Planung folglich nicht entgegensteht. Die Festlegungen der Regierung von Oberbayern sind dabei aus den rechtlichen Gegebenheiten (Landesentwicklungsprogramm und Raumordnungsgesetz) abgeleitet und geben die kommunale Bauleitplanung als Planungsinstrument zur Umsetzung des Vorhabens vor, so dass eine raumordnerische Überprüfung des Vorhabens entbehrlich ist.

Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass die Abweichung vom Anbindegebot gegeben ist und die Vorhabenträgerin dies bereits im Vorfeld mit der Regierung von Oberbayern geklärt hat.

Zu 1:

» Die Regierung von Oberbayern bestätigt in ihrer Stellungnahme zum gegenständlichen Bauleitplanverfahren vom 24.06.2022, dass die B16 die erforderlichen Anforderungen als Zubringer zur BAB A9 erfüllt, sodass die Ausnahme vom Anbindegebot hier Anwendung finden kann und das Anbindegebot der Planung folglich nicht entgegensteht. Die Festlegungen der Regierung von Oberbayern sind dabei aus den rechtlichen Gegebenheiten (Landesentwicklungsprogramm und Raumordnungsgesetz) abgeleitet und geben die kommunale Bauleitplanung als Planungsinstrument zur Umsetzung des Vorhabens vor, so dass eine raumordnerische Überprüfung des Vorhabens entbehrlich ist.

Die B16 dient insgesamt als Zubringer zum geplanten Paketzentrum Weichering. Dabei werden 60% des Verkehrs vom Vorhabenstandort nach Osten direkt zur BAB A9 Anschlussstelle Manching fließen. 40% des Verkehrs richten sich ebenfalls auf der B16 nach Westen über Donauwörth zur B2 als Zubringer nach Augsburg oder nach Günzburg zur Anbindung an die BAB A8. Somit werden ausschließlich ausreichend leistungsfähige Bundes- und Bundesfernstraßen für den Verteilverkehr genutzt. «

**Die Konformität des Bauvorhabens mit dem LEP Bayern wird weiterhin nicht gesehen.**

### 6.3 Thema Raumbedeutsamkeit

Einwand: Die Überprüfung der erheblichen Raumbedeutsamkeit liegt nicht vor. Das wurde bereits in der ersten Auslegung bemängelt. In der Entwurfsbilligung heißt es dazu:

» Die Festlegungen der Regierung von Oberbayern sind dabei aus den rechtlichen Gegebenheiten (Landesentwicklungsprogramm und Raumordnungsgesetz) abgeleitet und geben die kommunale Bauleitplanung als Planungsinstrument zur Umsetzung des Vorhabens vor, so dass eine raumordnerische Überprüfung des Vorhabens entbehrlich ist. «

**Die erheblich Raumbedeutsamkeit wird weiterhin gesehen.**

Aus Sicht der Gemeinde Weichering wird eine überörtliche Raumbedeutsamkeit des Vorhabens nicht gesehen. Diese Sichtweise wird von der Regierung von Oberbayern bestätigt:

Auf Nachfrage (Mail vom 11.05.2021) teilte die Regierung von Oberbayern mit, dass kein Raumordnungsverfahren zur Durchführung des Projekts notwendig ist. Das Bayerische Landesplanungsgesetz sieht nach Art. 24 Abs. 1 vor, dass ein Raumordnungsverfahren bei Vorhaben notwendig wird, wenn von einer erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit auszugehen ist. Die Einschätzung aus landesplanerischer Sicht durch die Regierung von Oberbayern als zuständige Beurteilungs- und Genehmigungsbehörde ist jedoch, dass hier keine erhebliche überörtliche Bedeutsamkeit vorliegt, somit auch kein Raumordnungsverfahren notwendig ist.

Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass die Ziele der Landesplanung nicht berührt sind und die Vorhabenträgerin dies bereits im Vorfeld mit der Regierung von Oberbayern geklärt hat.

<p><b>Würdigung FNP: Die Gemeinde Weichering hält an der Flächennutzungsplanänderung fest. Die Darstellung im Flächennutzungsplan legt grundsätzlich die beabsichtigte Planung der Gemeinde auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung dar. Detailfragen werden dann bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes geklärt bzw. in die Planung aufgenommen. Der Abwägung der Anregungen auf Flächennutzungsplanebene zum Anbindegebot sowie zur Raumbedeutsamkeit wird zugestimmt; sie führt zu keiner Änderung der Planunterlagen zur Flächennutzungsplanänderung.</b></p>	
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich. Zur Lärmsituation wird auf die Würdigung unter Ziffer 2 verwiesen.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 7:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</b></p>	
<p>8. Private Stellungnahme 8 mit Schreiben 08.11.2023 <span style="float: right;">vBP</span></p>	
<p>hiermit erheben wir Einspruch gegen die verbindliche Bauleitplanung und den Bau des DHL-Paketzentrums Weichering.                  Im Wesentlichen verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 27.06.2023. Die nach wie vor Ihre Gültigkeit hat und in keinem Punkt berücksichtigt wurde.</p>	
<p>Im aktuellen Umweltgutachten ist von erheblichen Umweltauswirkungen, die ermittelt wurden die Rede. Alle genannten Schutzgüter (Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Flächen und Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Menschen und deren Gesundheit) werden durch den Bau und Betrieb des DHL-Paketzentrums mittel bis erheblich beeinträchtigt. Es wird dann immer auf die Vorteile für die Gemeinde Weichering (Arbeitsplätze, Gewerbesteuererinnahmen) verwiesen, die die ganzen Belastungen und Beeinträchtigungen rechtfertigen, aber nie in ihrer Höhe und Garantie genannt werden und somit auch nur aus der Luft gegriffen Argumente sein können. Und dafür wird den Bürgern einer anderen Gemeinde und den eigenen Bürgern eine enorme umwelttechnische und gesundheitsgefährdende Belastung aufgebürdet. In der Summe ist das vor allem für die Bewohner von Maxweiler durch die Verkehrsführung von der B16 über die Anschlussstelle Maxweiler schalltechnisch und lufttechnisch eine enorme Dauerbelastung und damit eine einschneidende Verringerung der Lebensqualität.                  Durch den vierspurigen Ausbau der B16, durch das DHL Paketzentrum quasi erzwungen wird, wird mit der geplanten Anschlussstelle der Lärm bis auf 50 m an den Ort herangeführt und die heute schon rot gekennzeichneten Bereiche (Schallpegel steigt unzulässig um mehr als 3 dB) in den Ort verlagert. Ohne das Paketzentrum könnte beim vierspurigen Ausbau auf diese Art der Ausfahrtgestaltung oder sogar ganz auf diese Anschlussstelle verzichtet werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurden die Projektwirkungen aufgrund der bei der Planung zu berücksichtigenden Anregungen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit deutlich minimiert, da vielen Anregungen nachgekommen wurde. Die Gemeinde Weichering bleibt daher im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit bei ihrer Entscheidung für das Paketzentrum Weichering.</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (beschlossen 2016) enthält bereits den vierspurigen Ausbau der B 16 zwischen A9 (Anschlussstelle Manching) und Neuburg als Maßnahme im vordringlichen Bedarf. Die Ausbauentcheidung des Bundes liegt somit weit vor dem Beginn der vorhabenbezogenen Bauleitplanung und wurde nicht erst durch die Vorhabenplanung hervorgerufen.                  Sofern der Ausbau der Bundesstraße vorgenommen wird, wird in diesem - vom Bau des Paketzentrums getrennten Verfahren – vom Straßenbaulastträger geprüft werden müssen, ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auch die Anbindung des Paketzentrums und die Gestaltung der Anschlussstelle fällt in den Verantwortungsbereich des Straßenbaulastträgers im Falle eines 4spurigen Ausbaus.</p>

<p>Bisher wurde von der Gemeinde Weichering kein neutrales Gutachten vorgelegt, welches die Auswirkungen dieser Situation auf die Wertentwicklung der Immobilien in Maxweiler und Weichering aufzeigt und wie bei einer Entwertung durch den Bau und Betrieb des Paketzentrums die Eigentümer von der Gemeinde Weichering oder der DHL entschädigt werden sollen. Dies kann für die Gemeinde Weichering am Ende eine enorme Belastung bedeuten.</p> <p>Fazit: Es sind keine großen Vorteile für die Gemeinde Weichering nachgewiesen und für uns auch nicht erkennbar. Für die Bewohner von Maxweiler ergibt sich nur eine gravierende Verschlechterung der Umweltbedingungen, Verschandelung eines Landschaftsschutzgebietes, Entwertung des Eigentums und eine dauerhafte Lärmbelastung durch das überproportional gestiegene Verkehrsaufkommen rund um die Uhr, vor allem durch die an- und abfahrenden LKW.</p> <p>Es fehlt hier ganz klar eine ganzheitliche Betrachtung der gesamten Belastungen und Auswirkungen beim Bau und Betrieb des geplanten DHL-Paketzentrums für die in der Nähe wohnenden Bürger. Wir sehen hier nur eine unnötige und sinnlose Belastung von Bürgern und erheben Einspruch. Dieses Bauvorhaben ist abzulehnen!</p> <p>Anlage: Einspruch vom <del>27.06.2023</del>-berichtigt: 27.06.2022</p> <p>Einspruch vom 27.06.2022: <i>hiermit erheben wir Einspruch gegen die Bauleitplanung und den Bau des DHL-Paketzentrums Weichering.</i></p> <p><i>Der Bau und der Betrieb des DHL-Paketzentrums Weichering verändern und beeinflussen unsere Lebensqualität hier in Maxweiler auf massive Weise und unzumutbar negativ, Bezüglich Lärm, Umweltbelastung und Verkehrsaufkommen sind wir heute schon durch den Verkehr auf der B16, den Flugplatz Zell und die Bundesbahn bis an die Grenzen belastet. Durch das geplante Vorhaben werden diese Grenzen durch den Bau und den Betrieb des Paketzentrums und den dazugehörigen überproportional gesteigerten PKW- und vor allem LKW-Verkehr in vielen Bereichen deutlich und gesundheitsgefährdend dauerhaft überschritten. Dieses Vorhaben wird den Wert unserer Immobilien um mindestens 30% verringern, wofür keine Kompensation vorgesehen ist. Deshalb darf dieses Projekt in keinem Fall umgesetzt werden, da dies quasi einer stillen Teil-Enteignung durch die Gemeinde Weichering gleich zu setzen ist.</i></p> <p><i>Die Lärmbelästigung ist heute nachts schon so stark, dass man fast nicht mehr bei geöffnetem Fenster, was in der heißen Sommerzeit zwingend notwendig ist, schlafen kann. Jede weitere Zunahme diese Belastung ist daher abzulehnen. Das Lärm- Gutachten geht hier viel zu fahrlässig mit den dortigen Zahlen um. Es zeigt nur, dass heute schon Grenzen überschritten werden. Lt. Verkehrsgutachten werden zwischen 22:00 Uhr und 06:00 bis zu 690 LKW's in das Paketzentrum einfahren. Das sind pro Stunde ca. 85 LKW und damit alle 50 s ein LKW. Und da diese ja einige Zeit auf der B16 und dem Zubringer bis zum Paketzentrum fahren und ebenso zusätzlich noch LKW's ausfahren, kommt es hier zu einem dauerhaften unzumutbaren Geräusch von mehreren LKW's gleichzeitig und das die ganze Nacht. Diese Belastung ist um ein Vielfaches höher, als die Heutige durch die B16 in diesem Nachtzeitraum!</i></p>	<p>Eine Entschädigung ist bisher nicht vorgesehen, weil hierfür keine Rechtsgrundlage besteht. Weder nach den §§ 39 ff. BauGB noch nach den Grundsätzen der Amtspflichtverletzung besteht ein Anspruch auf Entschädigung. Auch die §§ 93 ff. BauGB kommen nicht als taugliche Anspruchsgrundlage in Betracht, da die Bürger nicht enteignet werden. Der Tatbestand der Enteignung wird durch die Planung und Realisierung des Vorhabens nicht erfüllt.</p> <p><i>Die weitere Stellungnahme entspricht inhaltlich der Stellungnahme zum Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB vom 27.06.2022. Die dazu formulierte Abwägung vom 21.09.2022 wird aufrechterhalten. Auf das Abwägungsprotokoll der Gemeinderatssitzung vom 21.09.2023 zur privaten Stellungnahme Nr. 5 wird verwiesen.</i></p> <p><i>Die Hinweise zur Systematik und inhaltlichen Bearbeitung der Schalltechnischen Untersuchung werden zur Kenntnis genommen. Der Gutachter hat zu den einzelnen Anregungen und Einwendungen nochmals Stellung genommen und die inhaltlichen Aussagen der Untersuchung auf der Grundlage der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung und des aktualisierten Vorhaben- und Erschließungsplanes aktualisiert und inhaltlich konkretisiert. Die Inhalte der Untersuchung sind mit den gängigen EDV-gestützten Rechenprogrammen auf dem anerkannten Stand der Technik erarbeitet worden. Die sich demnach, unter Berücksichtigung der Vorbelastung des Raumes durch die Bahnlinie Ingolstadt-Neuoffingen und der Bundesstraße B16, aus dem Betrieb des Paketzentrums sowie der künftigen Verkehrsbelastung im Knotenbereich der Bundesstraße 16 mit der Kreisstraße ND 18 (Anbindung Maxweiler) und aus der Nutzung der Kreisstraße ND 18 als Zufahrt zum Paketzentrum ergebenden immissionsschutztechnischen Konfliktsituationen werden erkannt und gewürdigt. Die sich ergebende Belastung mit teilweiser Verschärfung des</i></p>
--	--

*Weiterhin wird im Gutachten von Spitzenwerten, vor allem in der Nacht, die angeblich erlaubt sind, gesprochen. Die Frage dort, wie häufig mit diesen außerordentlichen Lärmpegelspitzen zu rechnen ist, wird dort aber nicht erwähnt. Dieses Gutachten ist eindeutig nicht ausführlich genug. Betrachtet man auch noch die deutlich permanent stärkere Lärmbelastung am Tage ist in der Summe von einer dauerhaften unzumutbaren Verschlechterung der aktuellen Situation auszugehen.*

*Durch die Emissionen der Flugzeuge und des heutigen Straßenverkehrs werden besonders im Sommer die Belastungen durch Feinstaub und Stickoxide besonders hoch. Ein weiterer Faktor dazu ist die Landwirtschaft. Durch den Bau und den Betrieb des Paketzentrums ist hier mit einer extremen Verschlechterung der Situation im Bereich Umwelt durch das permanent hohe Verkehrsaufkommen zu Tage und zur Nacht zu rechnen, was in Extremsituationen gesundheitsgefährdend werden kann. Im Gutachten wird das in keiner Weise, vor allem auch nicht in der Bauphase mit seiner starken Staubentwicklung, berücksichtigt.*

**Fazit:**

*In allen Gutachten wird von einer Verschlechterung der Situation für uns, sei es bzgl. Umwelt, Verkehr oder Lärm, ausgegangen. Nirgends werden diese teilweise erheblichen Verschlechterungen für die Bewohner Maxweilers zusammengefasst und bewertet. In unseren Augen führt die Summe der Mehrbelastungen in allen Bereichen zu einer unerträglichen Situation in Sachen Lebensqualität. Dies ist in unseren Augen nicht zulässig, da wir persönlich hier schon seit über 30 Jahren wohnen und es nicht sein kann, dass hier auf Kosten unserer Gesundheit ein Paketzentrum von der Gemeinde Weichering genehmigt wird. In den ganzen Gutachten wird in keiner Weise von Gegenmaßnahmen gesprochen. Wir haben das wohl, nach Meinung der Gutachter, der DHL und der Gemeinde Weichering hinzunehmen. Das sehen wir völlig anders und erheben Einspruch. Dieses Bauvorhaben ist abzulehnen!*

*immissionsschutztechnischen Konfliktes ist der Gemeinde bewusst. Unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger aufgezeigten Maßnahmen (u.a. Lärmschutzwände am Paketzentrum, Vorfahrtsänderung am Knoten Maxweiler) wird die Entwicklung im Ergebnis für vertretbar gehalten, da an den maßgeblichen Immissionsorten insgesamt keine Gesundheitsgefährdung entsteht. Maßgeblich für das Vorhaben ist daher die Neufassung der Schalltechnischen Untersuchung vom 12.05.2023. Die Gemeinde Weichering hat die aktualisierte Schalltechnische Untersuchung zudem durch das Büro Steger & Partner einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt. Im Weiteren liegt die aktualisierte Fassung der Schalltechnischen Untersuchung den Unterlagen zur öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 und zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 bei.*

*Die Hinweise zur Systematik und inhaltlichen Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung werden zur Kenntnis genommen. Der Gutachter hat zu den einzelnen Anregungen und Einwendungen nochmals Stellung genommen und die inhaltlichen Aussagen der Untersuchung auf der Grundlage einer ergänzenden Verkehrszählung am 19.07.2022 sowie unter Einarbeitung des Prognosehorizontes für die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 16 im Jahr 2035 (Angaben des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt) aktualisiert und inhaltlich konkretisiert. Die Inhalte der Untersuchung sind mit den gängigen EDV-gestützten Rechenprogrammen auf dem anerkannten Stand der Technik erarbeitet worden. Die sich demnach aus der künftigen Verkehrsbelastung im Knotenbereich der Bundesstraße 16 mit der Kreisstraße ND 18 (Anbindung Maxweiler) und aus der Nutzung der Kreisstraße ND 18 als Zufahrt zum Paketzentrum ergebenden verkehrlichen Konfliktsituationen werden erkannt und gewürdigt. Die vom Vorhabenträger aufgezeigten baulichen Maßnahmen zur Ertüchtigung der bestehenden Verkehrsanlagen werden als ausreichend angesehen um die aufgezeigten Konfliktsituationen vertretbar zu lösen. Maßgeblich für das Vorhaben ist daher die Neufassung der*

	<p><i>Verkehrsuntersuchung vom 05. Mai 2023, die im Weiteren den Unterlagen zur öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 und zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 beiliegt.</i></p> <p><i>Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration <math>PM_{10}</math> regelmäßig bei ca. <math>15 - 20 \mu\text{g}/\text{m}^3</math> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei <math>50 \mu\text{g}/\text{m}^3</math>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 von keiner Überschreitung des Tagesgrenzwertes auszugehen.</i></p> <p><i>Da entsprechend der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss vom 05.05.2023) mit dem Vorhaben ein erhöhtes Verkehrsaufkommen am Standort einhergeht ist mit erhöhten Luftschadstoffen zu rechnen. Die Vorhabenträgerin hat daher die Vertiko GmbH, Buchenbach-Himmelreich beauftragt, das auftretende Verkehrsaufkommen, die damit einhergehenden Feinstaubemissionen, sowie den Einfluss der geplanten Bauwerksbegrünungen zu analysieren. Dabei wurde mit Hilfe einer Windsimulation die mögliche Verteilung von Feinstaubpartikeln unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windrichtung aus Westen beurteilt. Die Analyse der Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering (Vertiko GmbH, Buchenbach-Himmelreich vom 02.05.2023) kommt abschließend zu folgendem Ergebnis (S. 23): Am Standort Weichering treten vorwiegend Westwinde auf. Der geringe Anteil an Feinstaub wird mit großer Wahrscheinlichkeit durch den vorherrschenden Westwind auf dem Gelände des Paketzentrums und den östlich angrenzenden Gehölzstrukturen sedimentieren. Die Lärmschutzwand LSW 6 sorgt für eine Barriere und eine Umlenkung des Luftstroms. Dadurch werden Verwirbelungen erzeugt und der Großteil der Stäube bleibt auf dem Grundstück des Paketzentrums. Eine Gefährdung der umliegenden</i></p>
--	--

	<p><i>Siedlungsstrukturen ist durch das Paketzentrum Weichering daher nicht zu erwarten.</i></p> <p><i>Mit der kommunalen Bauleitplanung verfolgt die Gemeinde Weichering das Ziel, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung eines Paketzentrums der Deutschen Post zu ermöglichen. Damit werden im Rahmen des kommunalen Selbstverwaltungsrechts die bei der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigenden spezifizierten öffentlichen Belange der Wirtschaft (§ 1 Abs. 6 Nr. 8a BauGB), die Belange der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8c BauGB) sowie die Belange des Postwesens (§ 1 Abs. 6 Nr. 8d BauGB) verfolgt. Die Gemeinde entscheidet damit im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung und Ausübung ihrer Planungshoheit über die Festlegung eines geeigneten Standortes zur Ansiedlung eines Paketzentrums unter Berücksichtigung sämtlicher im Rahmen der Bauleitplanung abwägungsrelevanter Belange i.S.d. § 1 Abs. 5, Abs. 6 BauGB.</i></p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 8:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>9. Private Stellungnahme 9 mit Schreiben vom 10.11.2023 <span style="float: right;">FNP / vBP</span></p>	
<p><b>I.</b>          Unser Mandant ist Eigentümer des Anwesens xxx und von den zu erwartenden, erheblichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „DHL Paketzentrum“ in der Gemeinde Weichering in mehrerlei Hinsicht unmittelbar betroffen.</p> <p><b>II.</b>          Die ausgelegten Unterlagen zum Bebauungsplan und zur 4. Änderung des Flächennutzungsplans haben wir uns durchgesehen.</p> <p><b>1.</b>          Danach ist zunächst festzustellen, dass das Grundstück unseres Mandanten nicht im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes oder der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes liegt. Dennoch ist unser Mandant von dem geplanten Vorhaben (DHL-Paketzentrum) und der vorbereitenden Aufstellung des Bebauungsplanes „Paketzentrum Weichering“ und der parallelen Änderung des</p>	<p>Die Ausführungen zur Betroffenheit werden zur Kenntnis genommen.</p>



<p>Flächennutzungsplanes unmittelbar betroffen. Konkret wird das Vorhaben unzumutbare Immissionen gegenüber dem Anwesen unserer Mandanten auslösen. Dies führt insbesondere zu einer Verletzung der Art. 14 und 2 Abs. 2 GG.</p> <p><b>2.</b> Namens und im Auftrag unseres Mandanten erheben wir deshalb nachfolgende Einwendungen:</p>	
<p><b>2.1 Verkehrsentwicklung</b> Eine Abwägung in Bezug auf die Verkehrsentwicklung wäre aus verschiedenen selbst tragenden Gründen fehlerhaft. Es läge ein Verstoß gegen §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB vor.</p> <p>Diese bestimmen, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten sind. Weiter sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.</p> <p>Das Gesetz beschreibt hier das Gebot der gerechten Interessenabwägung. Dieses ist insbesondere dann verletzt, wenn in die Abwägung Belange nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge eingestellt werden müssen. Es ist ferner verletzt, wenn die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt werden oder wenn der Ausgleich, der zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Gemeinhin werden diese Abwägungsfehler als Abwägungsausfall, Abwägungsdefizit, Abwägungsfehlschätzung und Abwägungsdisproportionalität bezeichnet (vgl. <i>Dirnberger</i> in: BeckOK BauGB, 59. Ed. 1.8.2021, BauGB, § 1 Rn. 136; <i>Söfker</i> in: EZBK, 150. EL Mai 2023, BauGB, § 2 Rn. 140, 141).</p> <p>Unter Anwendung dieses Maßstabes leidet die vorzunehmende Interessenabwägung in Bezug auf die Verkehrsentwicklung insbesondere an einem Abwägungsdefizit.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan (Ziffer 9.3) wird ausgeführt, dass durch die Errichtung des Paketzentrums keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsverlauf im umliegenden Straßennetz zu erwarten sind.</p> <p>Die Tatsachengrundlage, um eine derartige Feststellung treffen zu können, liegt nicht vor. Die Verkehrsentwicklung wurde nicht ausreichend ermittelt, sodass keine fehlerfreie Abwägung möglich ist.</p> <p>Diese krankt insbesondere an den folgenden Punkten:</p>	<p>Für das Vorhaben wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt, die alle entstehenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrsentwicklung im umliegenden Straßennetz aufzeigt. Hierbei wurde durch einen Prognoseplanfall die Verkehrsentwicklung ausreichend berücksichtigt. Im Ergebnis sind alle erforderlichen Maßnahmen aufgezeigt um die Leistungsfähigkeit des Netzes aufrecht zu erhalten bzw. zu erreichen.</p> <p>Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass durch die vorhabenbedingte Verkehrsentwicklung Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz entstehen, sieht die planerischen Lösungen entsprechend der Verkehrsuntersuchung jedoch als ausreichend an.</p> <p>Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschluss schreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p>
<p><b>2.1.1 Begründung zum Bebauungsplan, Ziffer 9.3, Stand 21.09.2023</b> Bereits aus den Ausführungen unter Ziffer 9.3 ergibt sich, dass im direkten Vergleich von Analyse- und Prognosefall 2035 am Kreuzungspunkt B16/Biberweg, in den vormittäglichen Spitzenstunden, für den Geradeausfahrstreifen im Norden eine Verschlechterung von der Kategorie B zu C anzunehmen ist. Dies zeigt bereits, dass negative Auswirkungen zu erwarten sind.</p>	<p>Durch das geplante Paketzentrum entsteht ein Mehrverkehr, welches sich auch in den Qualitätsstufen bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen auswirken kann. Eine befriedigende Qualitätsstufe (QSV C) zieht aber keine starke Beeinträchtigung des Verkehrsflusses nach sich.</p>

<p><b>2.1.2 Ziffer 2.2. Verkehrsaufkommen des Paketzentrums (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023, 20N043 E)</b>                  Die Tabelle 1, die das Verkehrsaufkommen des geplanten Paketzentrums darstellt, ist nicht nachvollziehbar. Die in Tabelle 1 angegebenen Werte der Prognoseberechnung können nicht plausibel nachvollzogen werden, da die Berechnungsgrundlage nicht offengelegt wird.</p>	<p>Das Neuverkehrsaufkommen aus Tabelle 1 der Verkehrsuntersuchung wurde von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt und basiert auf Erfahrungswerten aus anderen Paketzentren.</p>
<p><b>2.1.3 Ziffer 2.3. Verteilung der Verkehre im öffentlichen Straßennetz (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023, 20N043 E)</b>                  Die Ausführungen unter Ziffer 2.3. sind zum Teil widersprüchlich und erlauben ebenfalls keine fehlerfreie Abwägung. Es ist unklar, wie der LKW-Quellverkehr tatsächlich verläuft.                  Unter Ziffer 2.3. wird ausgeführt:   <i>„Die Verteilung der LKW-Verkehre erfolgt <b>direkt zur nächstmöglichen Autobahnanschlussstelle</b>. [...] Die LKW-Quellverkehre fahren zu 100 % in Richtung B 16, das bedeutet vom neu geplanten Kreisverkehr aus in Richtung Westen. Hier fahren <b>40 %</b> bereits am Knotenpunkt KP03 auf die B 16 <b>in Richtung Westen</b>. Die restlichen <b>60 %</b> fahren bis zum KP 04, um dort <b>in Richtung Ost</b> auf die B 16 aufzufahren.“</i>                  (Fett- und Kursivdruck durch Unterzeichner)                   Die Ausführungen sind widersprüchlich. Die nächstmögliche Autobahnanschlussstelle ist die Nr. 63 an die BAB 9 bei Manching. Diese ist ca. 13 km Luftlinie entfernt. Die BAB 8 und BAB 6 liegen weiter entfernt. Ausgehend hiervon sollte der LKW-Quellverkehr zu 100 % in Richtung Osten zur Anschlussstelle 63 verlaufen. Dies ist jedoch gemäß den Ausführungen unter Ziffer 2.3 nicht der Fall. Es erfolgt vielmehr eine Aufteilung des LKW-Quellverkehrs. Daher ist unklar, wie der Verlauf des LKW-Quellverkehrs geplant bzw. erwartet wird.                   Dieser Umstand ist abwägungsrelevant und abschließend zu ermitteln. Sollte keine Aufteilung erfolgen, d. h. der LKW-Quellverkehr zu 100 % in Richtung Osten erfolgen, ist am KP 04 ein 40 % höheres Verkehrsaufkommen für den LKW-Quellverkehr zu erwarten. Diese wäre einer neuen Beurteilung der Leistungsfähigkeit zugrunde zu legen.                  Die Verteilung der PKW-Quellverkehre im Prognoseplanfall stimmt am Knotenpunkt B 16 / Biberweg nicht mit den verkehrsrechtlich erlaubten Abbiegevorgängen überein, vgl. Bild 5 in <b>Anlage 2</b>.</p>	<p>Die Verteilung des Neuverkehrsaufkommens der Verkehrsuntersuchung wurde vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellt und basiert auf Erfahrungswerten aus anderen Paketzentren.                   Es ist richtig, dass die Verteilung der Pkw-Verkehre (Bild 5 der Verkehrsuntersuchung) noch ein Linksabbiegen vom Biberweg auf die B 16 in FR Osten bzw. ein Rechtseinbiegen von der B 16 aus FR Osten in den Biberwegdarstellt. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Textlich und in den Berechnungen ist diese Fahrbeziehung nicht mehr berücksichtigt und der entsprechende Verkehr an der Rampe zur bzw. von der B 16 weiter westlich berücksichtigt.</p>
<p><b>2.1.4 Ziffer 3. Zukünftiges Verkehrsaufkommen (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023, 20N043 E)</b>   <b>a) Ausbau der Bundesstraße (B 16) nicht berücksichtigt</b>                  Die Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens, ohne Berücksichtigung des zukünftigen vierstreifigen Ausbaus der Bundesstraße B 16, ist unvollständig und erlaubt keine fehlerfreie Abwägung. Da nicht abgeschätzt werden kann, ob es bei einer allgemeinen Verkehrssteigerung von 5,6 % verbleibt oder ob die Strecke vermehrt genutzt wird, indem der Verkehr auf der B 16 gebündelt wird.</p>	<p>Da für den 4-streifigen Ausbau der Bundesstraße 16 lediglich der vordringliche Bedarf im Bundesverkehrswegeplan vermerkt ist und die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie das Planfeststellungsverfahren noch ausstehen, liegt keine konkret zu berücksichtigende Planung vor. Ob und wann ein vierstreifiger Ausbau der Bundesstraße 16 umgesetzt wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.</p>

<p>Eine Verkehrsuntersuchung im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt, mit Stand vom 03.08.2022, bestätigte, dass eine höhere allgemeine Verkehrssteigerung zwischen St 2043 und B 13 zu erwarten ist, vgl. <b>Anlage 4</b>. Die allgemeine Verkehrsprognose für den LK Neuburg-Schrobenhausen liegt schon bei 10 % bis 13,5 %. Lediglich Ingolstadt verzeichnet 5,5 %.</p> <p>Das Gutachten bestätigt auch, dass durch den Ausbau der B 16 eine Verkehrsbündelung auf der B 16 zu erwarten ist. Denn aufgrund des Ausbaus nimmt die B 16 an entsprechender Attraktivität zu. Es wird auf dem Streckenabschnitt der B 16 zwischen St 2043 und B 13 mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 19.000 bis 27.000 Kfz am Tag gerechnet. Es wird Verkehrsanstieg von 25 % bis 41 % erwartet.</p>	<p>Die allgemeine Verkehrssteigerung hat auf Basis der Verkehrserhebung vom 19.07.2022 als Zielgröße für Prognose-Null-Fall die Werte aus Abbildung 16 der Verkehrsuntersuchung des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt berücksichtigt.</p>
<p><b>b) Zukünftiges Verkehrsaufkommen unvollständig</b>          Weiter wird in Ziffer 3. des Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, mit Stand vom 05.05.2023, ausgeführt, dass es zu einer allgemeinen Verkehrssteigerung von 827 Kfz kommen würde. Diese würde sich zusammensetzen aus 692 PKW und 135 Schwerverkehr. Mit Hinblick auf die Tabellen 6 und 7 ist dieses Ergebnis nicht nachvollziehbar. Unter dem Querschnitt 6 (B 16 westlich Biberweg) fallen für den Analysefall 14.834 und für den Prognose-Null-Fall 15.662 Kfz an. Die Differenz liegt bei 828 Kfz. Ausgehend von einem Anteil des Schwerverkehr (SV) von 12,25 % ergeben sich hier 726 PKW und 101 Fahrzeug für den Schwerverkehr.          Mit Blick auf den Prognoseplanfall ergeben sich 17.373 Kfz/24 h DTV westlich des Biberwegs, sodass eine Steigerung vom 1.711 zum Prognose-Null-Fall vorliegt, vgl. Tabelle 8. Vergleicht man die 24 h Werte für LKW-Ein- und LKW-Ausfahrten – 2.590 – in Tabelle 1, die alle über die B 16 und alle westlich des Biberwegs erfolgen, ist nicht nachvollziehbar, wie es insgesamt bei QS 06 zu einer Verkehrszunahme von 1.711 Kfz/24 h DTV kommen kann. Es ist daher unklar, ob die Prognoseberechnung falsch ist oder ob der LKW-Quell- und Zielverkehr anders geleitet wird, als er in Bild 4 dargestellt wird.</p>	<p>Der Vergleich zwischen DTV-Werten (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die den Verkehr eines gesamten Jahres im Durchschnitt berücksichtigt und mit Faktoren ermittelt wird) und der absoluten Verkehrssteigerung im Prognose-Null-Fall, die sich lediglich auf die Verkehrserhebung eines Tages bezieht, ist nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. Die absolute Verkehrssteigerung wird mittels Saison- und Wochenfaktoren für den DTV abgemindert, da dieser für die Lärmberechnung über ein gesamtes Jahr maßgebend ist. Ebenso sind die Neuverkehre der Deutschen Post, die die Tagesverkehre im Starkverkehr darstellen für die die Worst-Case-Betrachtung im Prognose-Planfall mittels Saison- und Wochenfaktoren für den DTV abgemindert worden und somit nicht vergleichbar.</p>
<p><b>2.1.5 Ziffer 4.2.2 Knotenpunkt Biberweg / B 16 (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023, 20N043 E)</b></p> <p><b>a) Coronafaktor nicht nachvollziehbar</b>          Die Hochrechnungen anhand des Coronafaktors sind nicht nachvollziehbar und erlauben keine fehlerfreie Abwägung. Der genaue Rechenweg wird nicht offengelegt.</p> <p>Vergleicht man die Verkehrserhebung vom <b>19.07.2022</b> für die Spitzenstunde – Vormittag 07:00-08:00 Uhr – mit der Analysefalldarstellung in Bild 8 (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH Stand 05.05.2023), fällt auf, dass die gemessenen Zahlen jeweils um den Faktor 1,05 multipliziert wurden (Bsp. 530 x 1,05 = 556,5). Es ist daher anzunehmen, dass es sich bei <b>1,05</b> um den Corona-Faktor handelt, der im Gutachten nicht näher beschrieben wird.</p> <p>Vergleicht man die Verkehrserhebung vom <b>04.02.2021</b> für die Spitzenstunde – Vormittag 07:00– 08:00 Uhr – mit der Analysedarstellung im Bild 8 (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH Stand: 19.04.2022) fällt auf, dass ein wesentlich höherer Faktor gewählt wurde. So ergeben sich für die gemessenen 447 in der Darstellungsanalyse 641. Dies entspricht einem Faktor von ca. <b>1,43</b>.</p>	<p>In der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum geplanten PZ Weichering vom 05. Mai 2023 ist die Verkehrszählung aus Juli 2022 zugrunde gelegt worden. Hintergrund ist der, dass bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Februar 2021 die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsbelastungen höher lagen als bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Juli 2022. Beide Verkehrserhebungen sind mit einem sog. Corona-Faktor hochgerechnet worden. Allerdings hat sich herausgestellt, dass die Daten aus Februar 2021 überschätzt worden sind, d.h. ein zu hoher Corona-Faktor angenommen wurde, da die Erfahrungen aus weiteren im Jahr 2022 erhobenen Werten zeigen, dass durch die Corona-Pandemie durch mehr Home-Office und weniger Präsenztermine geringerer Kfz-Verkehr auf den Straßen zu verzeichnen ist. Diese Erfahrung konnte erst in den Corona-Faktor zur Verkehrserhebung aus Juli 2022 einfließen, sodass mögliche Verzerrungen der Verkehrsbelastungen aufgrund der Corona-Pandemie beseitigt werden konnten. Daher sind die Verkehrsbelastungen im Analysefall an den untersuchten Knotenpunkten in der aktuellen</p>

<p>Unklar ist, weshalb bei der erstmaligen Analysedarstellung mit Stand vom 19.04.2021 ein wesentlich höherer Faktor gewählt wurde. Dies lässt an der Richtigkeit beider Berechnungen zweifeln, sodass die Leistungsfähigkeit des Analysefalls und auch der des Prognosefalls nicht eindeutig nachvollzogen werden kann.</p> <p>Dieser Umstand ist abwägungsrelevant, da beim ursprünglichen Gutachten (Stand: 19.04.2022) dem Verkehrsablauf noch teilweise schlechtere Qualitätsstufen (QSV) zugewiesen wurden. Die Zweifel werden verstärkt, wenn man den Prognose-Planfall betrachtet. Im Gutachten mit Stand vom 19.04.2022 waren teilweise noch Knotenpunkte mit QSV D zu verzeichnen, die teilweise jetzt eine Verkehrsqualität von A verzeichnen, vgl. Bild 17.</p>	<p>Verkehrserhebung aus Juli 2022 teilweise geringer als bei der Verkehrserhebung aus Februar 2021</p>
<p><b>b) Pauschale Umrechnung der falschen Abbiegebeziehungen</b>                  Die Reaktion auf die falschen Abbiegebeziehungen am Knotenpunkt B 16 / Biberweg ist nicht ausreichend. Die pauschale Verrechnung von 5 % der Verkehre, die am Biberweg auf bzw. von der B 16 fahren, über die Rampen, die weiter östlich die B 16 liegen, spiegelt das tatsächliche Abbiegeverhalten nicht wieder. Es ist unklar, welche und wieviel Verkehrsteilnehmer tatsächlich die verkehrsrechtlichen Regelungen nicht einhalten oder einhalten werden.</p> <p>Im Übrigen ändert die Umrechnung nichts an der Tatsache, dass die Missachtung durch die Verkehrsteilnehmer weiter anhalten wird bzw. sich noch verstärken wird. Sollte keine Änderung am Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu verzeichnen sein, indem bspw. der Verkehrsverlauf an diesem Punkt verändert oder eingeschränkt wird, ist die Umrechnung lediglich formeller Natur und ändert nur die Prognose, nicht aber den tatsächlich anfallenden Verkehr. Der PKWQuellverkehr im Prognose-Planfall geht von ebendieser Missachtung durch die Verkehrsteilnehmer weiter aus, vgl. Bild 5 in <b>Anlage 2</b>.</p>	<p>Es ist richtig, dass die Verteilung der Pkw-Verkehre (Bild 5 der Verkehrsuntersuchung) noch ein Linksabbiegen vom Biberweg auf die B 16 in FR Osten bzw. ein Rechtseinbiegen von der B 16 aus FR Osten in den Biberwegdarstellt. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Textlich und in den Berechnungen ist diese Fahrbeziehung nicht mehr berücksichtigt und der entsprechende Verkehr an der Rampe zur bzw. von der B 16 weiter westlich berücksichtigt.</p> <p>Pauschale Annahmen für widerrechtliches Abbiegen können in einer Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt werden, da die Berechnungen auf den tatsächlich vorhandenen Abbiegebeziehungen beruhen.</p>
<p><b>2.1.6 Ziffer 6 Verkehrskennwerte (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023, 20N043 E)</b>  <b>a) Querschnittbetrachtung unvollständig</b>                  Die Ausführungen unter Ziffer 6. sind zum Teil unvollständig und erlauben keine fehlerfreie Abwägung. Die verkehrlichen Kennwerte in Tabelle 6 können nicht nachvollzogen werden, da ein Vergleich mit der Referenzstelle 72339488 zum Teil zu erheblichen Abweichungen führt. Es ist deshalb ein weiterer Querschnitt auf der B 16 westlich der Auffahrt auf Höhe Maxweiler zu ergänzen, um eine Vergleichbarkeit mit der Zählstelle 72339488 zu ermöglichen, vgl. <b>Anlage 3</b>. Zudem ist ein Vergleich mit den Messungen der Referenzstelle vorzunehmen.</p> <p>Die Zweifel an der Richtigkeit bzw. mangelnden Nachvollziehbarkeit der Tabelle 6 begründen sich wie folgt:                  Für die Zählstelle 72339488 wurden in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022 die folgenden Werte gemessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 2019: DTV 15073, SV 2321 (15,39 %)</li> <li><input type="checkbox"/> 2020: DTV 12606, SV 2261 (17,93 %)</li> <li><input type="checkbox"/> 2021: DTV 13352, SV 2417 (18,10 %)</li> <li><input type="checkbox"/> 2022: DTV 12700, SV 1984 (15,62 %)</li> </ul>	<p>Die Auswahl der Querschnitte zur Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte deckt den Einwirkungsbereich des Paketzentrums ausreichend ab.</p> <p>Die Werte der Zählstelle 72339488 zeigen 2022 im Vergleich zu den Vorjahren geringerer Ergebnisse. Die Verkehrserhebung vom 19.07.2022 ist mit besagter Zählstelle auf der B 16 westlich des Plangebietes verglichen worden. Im Ergebnis weist der Kfz-Verkehr höhere Belastungen auf. Der geringere Schwerverkehr ist innerhalb der vertretbaren Abweichungen, die zwischen Verkehrserhebungen liegen können. Auf Grund der unterschiedlichen Verkehrseinschränkungen während und nach der Coronapandemie haben sich erwiesenermaßen die vorhandenen Verkehrsbelastungen, die Zusammensetzungen im Verkehr sowie die Randbedingungen für Verkehrsprognosen geändert.</p>

<p>Im Analysefall Tabelle 6 (Stand 19.04.2022) wird als DTV-Wert 14.871 bei 17,07 % SV angegeben, sodass sich ein Schwerverkehr von 2.538 ergibt.</p> <p>Im Analysefall Tabelle 6 (Stand 05.05.2023) wird als DTV-Wert 14.834 bei 12,25 % SV angegeben, sodass sich ein Schwerverkehr von 1.817 ergibt.</p> <p>Vergleicht man die Werte der Tabelle 6 zwischen den verschiedenen Versionen des Verkehrsgutachtens der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, d. h. den Stand vom 19.04.2022 mit dem Stand vom 05.05.2023, ergeben sich zum Teil erhebliche Differenzen. Der DTV-Wert zeigt eine Differenz von 37; beim Schwerverkehr (SV) ergibt sich eine Differenz von 721 (= 2538 – 1817). Eine Abnahme des Schwerverkehrs um 721 Fahrzeuge, bei fast gleichbleibendem DTV-Wert, scheint nicht nachvollziehbar.</p> <p>Vergleicht man die Werte der Tabelle 6 mit den Werten der Zählstelle 72339488, fällt auf, dass in den Jahren 2019 bis 2022 für den Schwerverkehr Werte von 1984 bis zu 2417 erreicht wurden. In den Jahren 2005 bis 2016 wurden Werte für den Schwerverkehr von 2064 bis 3060 erreicht. Ein Schwerverkehr von unter 2000 Kfz wurde zuletzt im Jahr 2000 und davor erreicht. Eine Abnahme des Schwerverkehrs auf die Werte vor dem Jahr 2000 ist kaum zu erwarten, wenn bereits mit einem Verkehrszuwachs von 5,6 % gerechnet wird.</p>	
<p><b>b) Widerspruch zur Feinstaubanalyse</b>          Die dargestellten Werte werden weiter in Zweifel gezogen, wenn ein Vergleich mit der Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering, Stand 02.05.2023, gezogen wird. Dort wird auf Seite 19 ausgeführt:</p> <p><i>„Auf Basis der Emissionen je Kilometer und der Teilstrecke von 5.800 Metern, sind auf der Bundesstraße die in <b>Tab. 06</b> genannten Verkehre bis <b>2035 zu erwarten</b>. Von den oben genannten <b>Verkehrszahlen</b> sind die Verkehre der <b>Deutschen Post ausgeschlossen</b>.“</i>          (Fett- und Kursivdruck durch Unterzeichner)</p> <p>Im Tabellenverzeichnis wird die IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH als Quelle angegeben.</p> <p>Es werden die folgenden Werte prognostiziert: 19.653 Fahrten in beide Richtungen in 24 h, davon 2.865 LKW und 16.788 PKW. Dabei werden die zusätzlichen Verkehre der DHL nicht eingerechnet, d. h. es wird der Prognose-Null-Fall dargestellt. Vergleicht man diese Werte mit der Tabelle 7 im Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023, gibt diese für den Prognose-Null-Fall für QS 06 lediglich einen DTV-Wert von 15.662 an. Es liegt eine Differenz von 3.991 Kfz vor.</p> <p>Sollten die prognostizierten Ein- und Ausfahrten des geplanten Paketzentrums (Tabelle 1 Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023) mit den Werten der Analyse zur Feinstaubbindung addiert werden, ergeben sich die folgenden Werte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 23.013 Fahrten in 24 h (= 19.653+3.356),</li> <li><input type="checkbox"/> 5.455 LKW (= 2.865 + 2.590),</li> </ul>	<p>Auf die Abwägung zu Ziffer 2.1.5 a wird verwiesen.</p> <p>Für die durch das Paketzentrum entstehende Verkehrsbelastung ist ausschließlich die erstellte Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 maßgeblich, die auch als Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung vom 12.05.2023 verwendet wurde.</p> <p>Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung (auf der Grundlage der exakt gleichen Zahlen der Verkehrsuntersuchung) ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.</p>

<p>□ 17.554 PKW (= 16.788 + 766). Die Tabellen wurden der Übersichtlichkeit halber in <b>Anlage 5</b> dargestellt.</p> <p>Es ist insgesamt festzustellen, dass die Verkehrswerte zweifelhaft und nicht nachvollziehbar sind.</p> <p>Bereits ein Vergleich mit der Referenzstelle 72339488 ist nicht möglich, sodass weder die Analyse, noch der Prognose-Nullfall oder die Prognose nachvollzogen werden können. Weiter widersprechen die Werte auch anderen Gutachten. Zudem zeigt auch die Zählstelle, dass die Verkehrsentwicklung in der Coronapandemie (2020 bis 2022) starken Schwankungen unterliegt. Eine Prognose ist bis zur Normalisierung des Verkehrs kaum möglich.</p> <p>Es ist daher unklar, welche Verkehrsentwicklung tatsächlich zu erwarten ist. Eine Abwägung kann so nicht fehlerfrei getroffen werden.</p>	
<p><b>2.1.7 Ampel Neuburg a. D. Donau – Marienheim</b> Die Ampel an der B 16 auf Höhe Neuburg a. D. Donau – Marienheim wurde im Verkehrsgutachten nicht untersucht. Die Zählstelle 7233 9474 hat in den Jahren 2018 bis 2022 DTV-Werte von 16104 bis 18421 ermittelt. Davon verteilen sich ca. 1764 bis 2229 auf den Schwerverkehr. Aufgrund des Umstandes, dass sich ca. 40 % des LKW-Verkehrs und 35 % des PKW-Verkehrs in Richtung Westen verlegen, ist diese Querungshilfe im Verkehrsgutachten zu untersuchen.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Das Staatliche Bauamt Ingolstadt hat als zuständiger Baulastträger für die Bundesstraße den Belang der Verkehrsüberlastung der B16 durch das geplante Paketzentrum nicht geltend gemacht. Die B16 ist Teil des höherrangigeren Verkehrsnetzes der Region und ist in der Lage das Aufkommen des überörtlichen Verkehrs auch unter Berücksichtigung einer Steigerung durch das Paketzentrum aufzunehmen, zumal die B16 nur durch den Geradeausverkehr zur/von der Anschlussstelle Maxweiler belastet wird. Vorhabenbedingt ist der Lieferverkehr des Paketzentrums ab der Anschlussstelle Maxweiler auf die B16 als Vermischung mit dem allgemeinen Verkehr auf dem höherrangigen Verkehrsnetz zu werten, so dass zusätzliche Belastungen von Knotenpunkten im weiteren Verlauf der B16 nach Westen oder Osten dem allgemeinen Mischverkehr zuzurechnen sind und in der Bauleitplanung zum Vorhaben unbewertet bleiben können, da bauleitplanerisch nur die zusätzlichen Belastungen am Erschließungsort zu prüfen sind. Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Maxweiler wurde als Erschließungsort im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan geprüft und wird dort durch ergänzende Ausbaumaßnahmen verbessert um den zusätzlichen Belastungen gerecht zu werden.</p> <p>Die untersuchten Knotenpunkte berücksichtigen die Anbindungen der Verkehre auf die B 16 sowie das Straßennetz zu diesen Anbindungen zur B 16 und somit nicht weitere Knotenpunkte westlich des Untersuchungsgebietes, da sich die Verkehre dann im Straßennetz verteilen. Der genannte Knotenpunkt wurde vom Straßenbaulastträger nicht zur Untersuchung gefordert.</p>

<p><b>2.1.8 Zusatzverkehr durch Kläranlage nicht geprüft</b>                  Es wurde nicht untersucht, ob durch die neu eingeplante Kläranlage zusätzlicher Verkehr anfällt. Aufgrund des eingeplanten Pumpensumpfs ist anzunehmen, dass der Klärschlamm nicht am Ort des Anfalls verbleibt, sondern abtransportiert wird.</p>	<p>Nach Informationen des Fachplaners für die Kläranlage hat der Schlammspeicher eine rechnerische Kapazität von ca. 6 Monaten bei Volllast. Geht man davon aus, dass der Behälter bei ca. 80 % Füllstand entleert wird, erfolgt eine Entleerung 2–3-mal im Jahr, mit je maximal 4 LKW-Fahrten (somit max. 12 LKW-Fahrten pro Jahr). Die Anlieferung von Chemikalien für die Phosphatfällung ist maximal zweimal im Jahr erforderlich. Hinzu kommt die Entsorgung des Rechengutes mit ca. 4-6 Fahrten pro Jahr. D.h. hier kommt es zu maximal 20 LKW-An- und Abfahrten pro Jahr. Hinzu kommen gelegentliche PKW-Fahrten für externes Wartungspersonal.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>2.2 Belange des Immissionsschutzes (Lärm)</b>                  Eine Abwägung in Bezug auf die Belange des Immissionsschutzes wäre aus verschiedenen selbst tragenden Gründen fehlerhaft. Es läge ein Verstoß gegen §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB vor.</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                  Die Gemeinde Weichering ist sich der Vor- wie auch Nachteile bewusst. Insbesondere ist sich die Gemeinde Weichering darüber bewusst, dass immissionsschutzrechtliche Belange insbesondere des Lärms berührt werden.                   Die Gemeinde Weichering verfolgt mit der Bauleitplanung primär das städtebauliche Ziel, die öffentlichen Belange der Wirtschaft nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB zu fördern. Durch das Vorhaben sollen ca. 400 qualifizierte Arbeitsplätze in den Bereichen Verwaltung, Technik und Logistik, sowie 10 Ausbildungsplätze ermöglicht werden, was auch dem städtebaulichen Ziel der Schaffung von Arbeitsplätzen nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 c) BauGB dient. Eine detaillierte Überprüfung der Investitionsentscheidung der Vorhabenträgerin ist dabei städtebaulich nicht erforderlich. Die Gemeinde Weichering berücksichtigt allerdings in besonderem Maße, dass die Bauleitplanung zur Schaffung des Baurechts für ein Paketzentrum der</p>

	<p>Deutschen Post dient, damit handelt es sich um eine systemrelevante Einrichtung der Grundversorgung. Nach § 2 Abs. 1 PTSG (Post- und Telekommunikationssicherstellungsgesetz) ist die Deutsche Post DHL gesetzlich dazu verpflichtet, die Postversorgung aufrechtzuerhalten. Aufgrund der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung insbesondere im Hinblick auf die Nutzung des Online-Handels ist die Vorhabenträgerin gezwungen, Kapazitäten für die Umsetzung ihrer gesetzlichen Verpflichtung zu schaffen. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden insoweit auch die Belange des Postwesens nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 d) BauGB gefördert.</p>
<p><b>2.2.1 Folgefehler durch Heranziehung des Verkehrsgutachtens</b>                  Die schalltechnische Untersuchung des TÜV Rheinland Energy GmbH mit Stand 12.05.2023, gründet auf den Verkehrszahlen, die durch das Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023 geliefert wurden. Wie oben bereits dargestellt wurde, ist das Gutachten unvollständig und widersprüchlich. Es ist daher anzunehmen, dass das Verkehrsgutachten insgesamt fehlerhaft ist und nicht als Abwägungsgrundlage herangezogen werden kann. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Feinstaubanalyse hinzuweisen, die 19.653 Fahrten in beide Richtungen in 24 h prognostiziert. Davon sind 2.865 LKW und 16.788 PKW.</p> <p>Diese Fehler setzen sich in der schalltechnischen Untersuchung fort, da nach eigener Aussage der schalltechnischen Untersuchung unter Ziffer 1, die Inhalte des Verkehrsgutachtens die wesentlichen Grundlageninformationen zur schalltechnischen Ermittlung und Bewertung des Verkehrslärms darstellen. Die Ziffer 9.4.2.2. greift die Zahlen des Verkehrsgutachtens (2590 LKW-Fahrten) ebenfalls auf.</p>	<p>Wie bereits in der Abwägung zu Ziffer 2.1 erläutert, wurde das Verkehrsgutachten sachlich richtig und methodisch einwandfrei erstellt, was auch durch eine Plausibilitätsprüfung bestätigt wurde. Es konnte somit für die schalltechnische Untersuchung als taugliche Grundlage herangezogen werden.</p>
<p><b>2.2.2 Veränderung des maßgeblichen Geschosses</b>                  Die schalltechnische Untersuchung beschreibt, dass die Schallausbreitungsberechnung jeweils auf die vom Lärm am stärksten betroffenen Fenster (maßgebliches Geschoss) erfolgen soll. In diesem Zusammenhang ist nicht nachvollziehbar, warum am Immissionsort 1 (Io 1) – Am Bahndamm 3 vom 2. Obergeschoss zum 1. Obergeschoss herabgesetzt wurde, vgl. <b>Anlage 6</b>.</p> <p>Vergleicht man die aktuelle Fassung mit dem Stand vom 20.04.2022, wird deutlich, dass es am Io 1 im 2. OG zu einer weiteren Überschreitung der 60.0 dB(A) kommt. Nachts werden 60 dB(A) als gesundheitsgefährdender Pegelwert angesehen. Dieser Wert wird bereits im Ist-Zustand erreicht, vgl. <b>Anlage 6</b>.</p> <p>Der Übersichtlichkeit halber haben wir Ihnen auch die Gesamtlärmdarstellung im Prognoseplanfall dargestellt. Hierbei wird ersichtlich, dass aufgrund der Änderung des maßgeblichen Geschosses die 60.0 dB(A) in der Nacht gerade so eingehalten werden. Bei 60 dB(A) beginnt auch die absolute Unzumutbarkeit (vgl. <i>Wahlhäuser</i> in: Bishopink/Külmann/Wahlhäuser, Der sachgerechte Bebauungsplan 5. Aufl. Rn 903).</p>	<p>Hier wird Bezug auf die Schalltechnische Untersuchung Version 5 vom 20.04.2022 Bezug genommen – der Immissionsort 1 in Maxweiler im 2. OG ist aufgrund eines Fensters im Dachstuhl enthalten.</p> <p>Diese Version lag nur wenige Stunden am ersten Tag der ersten Auslegung aus.</p> <p>Bei Überprüfung der genehmigten Bauantragsunterlagen wurde jedoch festgestellt, dass sich im 2. OG (Spitzboden im Dachstuhl) kein genehmigter, schützenswerter Aufenthaltsraum befindet, so dass dieses Geschoss bei der Betrachtung des Io 1 wegen Nichtbetroffenheit entnommen wurde. Grundlage der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § Abs. 1 BauGB bildete die Schalltechnische Untersuchung vom 20.04.2022.</p>



### 2.2.3 (Kaum) spürbare Veränderung der Gesamtverkehrsgeräuschimmission

Es kommt zu spürbaren Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen.

Unter Ziffer 9.4.2.2. der Begründung wird ausgeführt, dass am Tag in den schutzbedürftigen Gebieten in Maxweiler kaum spürbare Veränderungen der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen zu verzeichnen sein werden. Es wird von maximal 1 dB am Tag und 3 - 4 dB nachts ausgegangen.

Betrachtet man aber in Anhang 3 Tabelle A. 3.2 den Straßenverkehr wird deutlich, dass Zuwächse von 4.0 bis 4.9 dB(A) zu verzeichnen sind. Bei 3 dB(A) verdoppelt sich die Schallenergie. Eine Zunahme von 8 bis 10 dB(A) wird subjektiv als Verdoppelung der Lautheit empfunden. Es kann also nicht von einer kaum spürbaren Veränderung gesprochen werden.

Weiter wird unter Ziffer 9.4.2.3 der Begründung ausgeführt, dass alle Immissionsgrenzwerte, die durch die 16. BImSchV für Straßen und Schienenwege vorgegeben werden, vgl. §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 16. BImSchV, eingehalten werden. Dies ist der schalltechnischen Untersuchung ebenfalls nicht zu entnehmen. Im Gegenteil, die Werte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV werden überschritten.

Für allgemeine Wohngebiete setzt die 16. BImSchV tags 59 dB(A) und 49 dB(A) nachts fest. Vergleicht man die Beurteilungspegel in Anhang 3 Tabellen A.3.1 und A.3.2 bei Tag und bei Nacht ergeben sich im Planfall Überschreitungen. Es finden sich mehrere Immissionsorte, die tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) überschreiten. Als Beispiel kann lo 1 – Am Bahndamm 3 genannt werden. Kein anderes Ergebnis zeigt sich in Anhang 4, Tabelle A. 4.1, vgl. **Anlage 7**.

Dessen ungeachtet sind die Werte maßgeblichen Werte, für die eine Gesundheitsgefährdung angenommen wird, von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts auf 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts abzusenken (vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.04.2018 – 9 A 16.16 Rn. 86, ZUR 2018, 623).

Die vom BVerwG angesetzten Grenzwerte sind ausgehende von Anhang 3 Tabelle A. 3.1 und Anhang 4 mehrfach überschritten. Der Übersichtlichkeit halber haben wir Ihnen die Überschreitungen der Immissionswerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV gelb und die gesundheitsgefährdenden Überschreitungen rot umrandet in **Anlage 7** markiert.

Die zitierte Aussage, dass kaum spürbare Veränderungen zu verzeichnen sind, bezog explizit auf den Tagzeitraum, an dem eine Steigerung von bis zu 1 dB zu erwarten ist. Für den Nachtzeitraum wurde eine abweichende Einschätzung getroffen.

Die Immissionsgrenzwerte finden bei der Bewertung der geänderten Kreisstraße Beachtung (vgl. Kapitel 7, Se. 79-84).

Der Beschluss stellt lediglich einen Hinweisbeschluss des Bundesverwaltungsgerichtes dar, also eine Aussage, die über das für die Entscheidungsbegründung Erforderliche hinausgeht, ohne dass das Urteil auf dieser Aussage beruht. Er bezieht sich auf den konkreten Einzelfall. Eine Umsetzung der Anpassung der Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung ist bislang hingegen nicht erfolgt. Damit stellen die darin genannten Werte der Gesundheitsgefährdung keine allgemeingültigen Grenzen dar. Auch in der 16. BImSchV werden 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als Obergrenze für eine wesentliche Änderung genannt. Darüber hinaus wurde im Schallgutachten ausgearbeitet, dass die hohen Verkehrslärmpegel in Maxweiler aufgrund der Nähe zur Bahnstrecke auftreten (S. 76-77 der Schalltechnischen Untersuchung) und der Anteil der Straßenverkehrsgeräusche ca. 8 dB unter den Pegeln der Bahn liegen (vgl. S. 77 der Schalltechnischen Untersuchung). Der Wert von 60 dB(A) wird an 3 Immissionsorten (aufgerundet) im Prognose-Nullfall bereits erreicht – bei Betrachtung des Summenpegels der Verkehre und auch bei der Gesamtlärmdarstellung wird der Pegel gerundet nicht noch weiter erhöht (Anhang A3.1, S. 196 und Anhang A4.1, S. 200 der Schalltechnischen Untersuchung).

<p>Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass es den Eindruck macht, als wenn dB(A) und dB als Werte miteinander gemischt werden, vgl. <b>Anlage 7</b>. In Anhang 3 A.3.1 werden für den Nullfall und Planfall dB(A) Werte angegeben. Die Differenz aber in dB dargestellt. Die Maßeinheiten können nicht direkt miteinander verglichen werden. Hier ist fraglich, ob hier lediglich ein Schreibfehler vorliegt, oder tatsächlich ein inhaltlicher Fehler.</p>	<p>Die genannte Absenkung der maßgeblichen Werte für die Gesundheitsgefährdung sind richterlich nicht entschieden und stellen keine gesetzliche Grundlage dar. Sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch im Lärmgutachten ist bezogen auf die möglichen Belastungen durch den Verkehr zum bzw. vom Paketzentrum und den Betrieb des Paketzentrums vom jeweils ungünstigsten Fall (Worst-case-Betrachtung) ausgegangen worden. Damit ist die höchstmögliche Verkehrsbelastung des Straßennetzes und damit verbunden die höchst mögliche Auslastung der technischen Anlagen des Paketdienstes mit dem damit verbundenen Verkehrs- und Gewerbelärm in die Abwägung eingestellt worden.</p> <p>Hier liegt kein inhaltlicher Fehler vor. Geräuschimmissionen (Beurteilungspegel beim Gewerbelärm und Immissionspegel beim Verkehrslärm) werden grundsätzlich in „dB(A)“ und Pegeldifferenzen in „dB“ angegeben.</p>
<p><b>2.2.4 Militärischer Flugplatz</b> Der militärische Flugplatz Neuburg a.D. Donau wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Zwar liegt das Plangebiet außerhalb der Lärmschutzzonen, aber die Lärmeinwirkung der Kampfflugzeuge ist noch im Plangebiet und an umliegenden Immissionsorten wahrzunehmen.</p>	<p>Der Militärflugplatz in Neuburg wurde in der Untersuchung nicht berücksichtigt, da hier im Regelbetrieb ausschließlich Ausbildungsflüge tagsüber stattfinden. Sowohl das Bauvorhaben als auch die in der Untersuchung betrachteten Immissionsorte befinden sich nicht im Einflussbereich des Flugplatzes, sodass auf die Hinzunahme des Fluglärms (im Schnitt 6 Flüge pro Tag nach Auskunft der Bundeswehr, s. Gutachten S. 11 und S. 90, Quelle [27]) verzichtet werden kann. Flüge von Verkehrsflugzeugen (Reiseflüge) von umliegenden Großflughäfen liegen ebenfalls nicht im Einflussbereich des Untersuchungsraums.</p>
<p><b>2.2.5 Lärmschutz- und Lärminderungsmaßnahmen nicht ausgeschöpft</b> Die Maßnahmen zur Verringerung des anfallenden Lärms an den umliegenden Immissionsorten wurden nicht ausgeschöpft. Es sind an dieser Stelle mit Hinblick auf den zukünftigen Ausbau der B 16 weitere Maßnahmen zu ergreifen. Denkbare Ansatzpunkte sind die Knotenpunkte KP 04 und KP 03. Weiter ist eine weitere Lärmschutzwand an der Bahnstrecke südlich Maxweiler vorzusehen und die Lärmschutzwände 1 LSW 1 und LSW 2 ebenfalls auf 11,1 m zu erhöhen. Gerade vor dem Hintergrund, dass 100 % des LKW-Ziel- und LKW-Quellverkehrs über diesen Kreisverkehr verlaufen sollen. Bei dem PKW-Ziel- und PKW-Quellverkehr verhält es sich ähnlich. Weiter spricht auch der Ausbau der B 16 dafür, da eine Bündelung des Verkehrs zu erwarten ist. Es besteht insoweit auch eine Sanierungsverpflichtung nach § 41 Abs. 1 BImSchG.</p>	<p>Die Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände wegen der Geräusche des Paketzentrums; Geschwindigkeitsreduzierung und lärmarme Asphaltdeckschichten wegen der Geräusche durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen) wurden so dimensioniert, dass die gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.</p>

### 2.2.6 Fehlerhafte Ausgleichsentscheidung

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1, Nr. 7 lit. c) BauGB werden in der Gesamtlärmsituation in einer Art und Weise bewertet, die zum objektiven Gewicht der Belange außer Verhältnis steht, sog. Abwägungsdisproportionalität.

Insbesondere wird nicht ausreichend berücksichtigt, dass es nicht nur zu Überschreitungen von 45 dB(A) sondern 49 dB(A) nachts kommt, vgl. **Anlage 6**. Im Planfall finden sich für den Gesamtverkehr Beurteilungspegel von nachts bis 59.9 dB(A). In Summe ergeben sich teilweise Pegel von 60 dB(A) (lo 1 und lo 1b). Nachts werden 60 dB(A) als gesundheitsgefährdender Pegelwert angesehen. Nach Maßgabe des BVerwG ist diese Schwelle auf 57 dB(A) nachts abzusenken (vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.04.2018 – 9 A 16.16 Rn. 86, ZUR 2018, 623).

Unter Gesamtschau der widerstreitenden Interessen werden die Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB nicht beachtet. Darin liegt zugleich ein Verstoß gegen Art. 14 und Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG. Der Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner wird als zu gering erachtet, als dass er die Belange der Wirtschaft, des Postwesens und des Verkehrs überwiegen könnte.

Das Urteil stellt lediglich einen Hinweisbeschluss des Bundesverwaltungsgerichtes dar, also eine Aussage, die über das für die Entscheidungsbegründung Erforderliche hinausgeht, ohne dass das Urteil auf dieser Aussage beruht. Er bezieht sich auf den konkreten Einzelfall. Eine Umsetzung der Anpassung der Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung ist bislang hingegen nicht erfolgt. Damit stellen die darin genannten Werte der Gesundheitsgefährdung keine allgemeingültigen Grenzen dar. Auch in der 16. BImSchV werden 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als Obergrenze für eine wesentliche Änderung genannt. Darüber hinaus wurde im Schallgutachten ausgearbeitet, dass die hohen Verkehrslärmpegel in Maxweiler aufgrund der Nähe zur Bahnstrecke auftreten (S. 76-77 der Schalltechnischen Untersuchung) und der Anteil der Straßenverkehrsgeräusche ca. 8 dB unter den Pegeln der Bahn liegen (vgl. S. 77 der Schalltechnischen Untersuchung).

Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan auch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Bundesstraße B16 einhergeht. Ebenfalls bekannt ist, dass es in größeren Entfernungen außerhalb des Untersuchungsraums Wohnnutzungen gibt, welche heute bereits erheblichen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr auf der B16 ausgesetzt sind. U.a. davon betroffen ist der Ortsteil Bruck der Stadt Neuburg, wo sich Wohnbaugrundstücke unmittelbar an die Straße angrenzend befinden und die Entfernungen zwischen den Wohnhäusern und der Straße teilweise nur ca. 10 m betragen. Die Überschreitung der „Zumutbarkeitsschwelle“ von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts besteht aufgrund der Nähe der Wohnbebauung bereits im Bestand (Prognose-Nullfall) und entzieht sich von vornherein einer Konfliktlösung durch die hier planende Gemeinde Weichering. Überschreitet bereits die Vorbelastung die Schwelle der Gesundheits- und Eigentumsgefährdung, so sind die Auswirkungen nicht dem hinzutretenden Vorhaben zuzurechnen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 25.04.2018 - 9 A 16.16., ZUR 2018, 623). Stattdessen wäre für die Bundesstraße B16 bereits im Bestand eine Lärmsanierung durch den verantwortlichen Straßenbaulastträger erforderlich. Insofern hat nicht die hier planende Gemeinde Weichering, sondern der Straßenbaulastträger der B 16 aufgrund der Vorbelastung für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen Sorge zu tragen. Der geplante 4-streifige Ausbau der Bundesstraße wird in einem vom Vorhaben der Deutschen Post getrennt laufenden Verfahren durch den Straßenbaulastträger bearbeitet und wird in dieser Untersuchung zum Verkehrslärm nicht berücksichtigt. Im

	<p>Verfahren zum Ausbau der Bundesstraße wird zu prüfen sein, ob die Immissionsschutzanforderungen der 16. BImSchV eingehalten werden, andernfalls sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>2.3 Feinstaubbelastung nicht hinreichend ermittelt; Maßnahmen zur Bindung nicht ausreichend</b>                  Unter Ziffer 9.6. der Begründung wird ausgeführt, dass eine Gefährdung der umliegenden Siedlungsstrukturen durch das Paketzentrum nicht zu erwarten ist. Die Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung mit Stand vom 02.05.2023 erlaubt keine derartige Feststellung, da sie unvollständig ist. Eine Abwägung ist nicht fehlerfrei möglich. Zudem zeigt sie gerade, dass mit einer signifikanten Erhöhung der Feinstaubbelastung zu rechnen ist.</p> <p>Insbesondere ist festzustellen, dass die Bindung von 139,88 kg Feinstaub jährlich, bei einem Anfall von 2.406,42 kg jährlich, ca. 5,8 % entspricht. Eine spürbare Verbesserung durch entsprechende Begrünungsmaßnahmen ist nicht zu erwarten. Die Luftqualität wird nachhaltig verschlechtert. Die geplanten Maßnahmen sind nicht ausreichend, um die Feinstaubbelastung zu senken. Es sind weitere Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Zudem wurde nicht berücksichtigt, dass im Zeitraum des höchsten Emissionsanfalls, d. h. in den Wintermonaten, eine Vegetationspause für die meisten Pflanzen eintritt. Die Bindung von Feinstaub wird in diesem Zeitraum erheblich reduziert. Es kann daher angenommen werden, dass die tatsächlichen Werte unter 139,87 kg jährlich liegen. Dies stellt die Effektivität der Maßnahme weiter in Frage.</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst. Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.</p> <p>Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>

**2.4 Verletzung des Anbindegebots; Raumbedeutsamkeit**

Gegen das Anbindegebot des Landesentwicklungsprogramm Bayerns (LEP) 2020 wird verstoßen. Darin liegt ein Verstoß gegen § 1 Abs. 4 BauGB (vgl. *Dirnberger* in: BeckOK BauGB, 59. Ed. 1.8.2021, BauGB, § 1 Rn. 61.3).

Die Ausnahme, dass ein Logistikzentrum auf einen unmittelbaren Anschluss an eine Autobahnanschlussstelle, Zubringer oder vierstreifig ausgebaute Straße angewiesen ist, liegt hier nicht vor. Insbesondere auch deshalb, da 40 % des LKW-Ziel- und LKW-Quellverkehrs nach Westen über die B 16 verläuft. Ein nicht nur unerheblicher Teil des Verkehrs ist somit nicht auf den Anschluss an die BAB 9 angewiesen.

Die erhebliche Raumbedeutsamkeit des Vorhabens wurde nicht geprüft, Art. 24 BayLplG.

Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass der Einwender die Ausnahme vom Anbindegebot als nicht erfüllt sieht. Die Gemeinde bleibt bei der Einschätzung, dass durch die Anbindung an die Bundesstraße als direktem Zubringer zur Bundesautobahn 9 eine Ausnahme vom Anbindegebot gemäß Ziffer 3.3 Spiegelstrich 2 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) gegeben ist. Die Ausnahmen, die das Landesentwicklungsprogramm und das Raumordnungsgesetz vorsehen, sind somit aus gemeindlicher Sicht erfüllt.

Auch die Regierung von Oberbayern bestätigt schon in ihrer Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB vom 24.06.2022, dass die B16 die erforderlichen Anforderungen als Zubringer zur BAB A9 erfüllt, sodass auch aus ihrer Sicht die Ausnahme vom Anbindegebot hier Anwendung finden kann und das Anbindegebot der Planung folglich nicht entgegensteht. Die Festlegungen der Regierung von Oberbayern sind dabei aus den rechtlichen Gegebenheiten (Landesentwicklungsprogramm und Raumordnungsgesetz) abgeleitet und geben die kommunale Bauleitplanung als Planungsinstrument zur Umsetzung des Vorhabens vor, so dass eine raumordnerische Überprüfung des Vorhabens entbehrlich ist.

Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass die Abweichung vom Anbindegebot gegeben ist und die Vorhabenträgerin dies bereits im Vorfeld mit der Regierung von Oberbayern geklärt hat.

Aus Sicht der Gemeinde Weichering wird eine überörtliche Raumbedeutsamkeit des Vorhabens nicht gesehen. Diese Sichtweise wird von der Regierung von Oberbayern bestätigt:

Auf Nachfrage (Mail vom 11.05.2021) teilte die Regierung von Oberbayern mit, dass kein Raumordnungsverfahren zur Durchführung des Projekts notwendig ist. Das Bayerische Landesplanungsgesetz sieht nach Art. 24 Abs. 1 vor, dass ein Raumordnungsverfahren bei Vorhaben notwendig wird, wenn von einer erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit auszugehen ist. Die Einschätzung aus landesplanerischer Sicht durch die Regierung von Oberbayern als zuständige Beurteilungs- und Genehmigungsbehörde ist jedoch, dass hier keine erhebliche überörtliche Bedeutsamkeit vorliegt, somit auch kein Raumordnungsverfahren notwendig ist.

	<p>Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass die Ziele der Landesplanung nicht berührt sind und die Vorhabenträgerin dies bereits im Vorfeld mit der Regierung von Oberbayern geklärt hat.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Anlagen:                  01: Vollmacht                  02: Seite 7 der Verkehrsuntersuchung IG Stolz mbH vom 05.05.2023                  03: Zählstelle 72339488 der B 16: Ausdruck aus dem Bayerischen Straßeninformationssystem                  04: Seiten 1-4, 26, 31-34, 56-57 der Verkehrsuntersuchung PB Consult GmbH vom 03.08.2022                  05: Seite 5, 14, 35 der Verkehrsuntersuchung IG Stolz mbH vom 05.05.2023  <b>06: Seite 68, 182 der Schalltechnischen Untersuchung TÜV Rheinland Energy GmbH vom 20.04.2022 Version _05</b>                   Seite 200 der Schalltechnischen Untersuchung TÜV Rheinland Energy GmbH vom 12.05.2023                  07: Seiten 196-297, 200 der Schalltechnischen Untersuchung TÜV Rheinland Energy GmbH vom 12.05.2023</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Fassung der Schalltechnischen Untersuchung nicht um die korrekte (und aktuelle) Fassung im Rahmen der ersten Auslegung handelt, sondern um eine Vorgängerversion.</p>
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 9:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:                  Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:                  Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</b></p>	
<p>10. Private Stellungnahme 10 mit Schreiben vom 09.11.2023</p>	<p>vBP</p>
<p>Durch die Flächenentnahme aus dem Landschaftsschutzgebiet und dem Bau des DHL-Zentrums werden wertvolle Grün- und Ackerflächen versiegelt. Im Bericht steht, dass die Fläche durch die Hereinnahme von mehreren kleinen Flächen mit einer Gesamtfläche von 15,96 Hektar kompensiert sei. Irgendwie verstehe ich das Ergebnis nicht. Wir haben jetzt 14,89 Hektar, die von DHL bebaut werden und 15,96 Hektar, die jetzt nicht bebaut und zu 59,16 Prozent landwirtschaftlich genutzt werden. Nach dem Bau haben wir um 14,89 Hektar (oder knapp 21 Fußballfelder) weniger Grünfläche von der 76,7 Prozent, also 11,4 Hektar (16 Fußballfelder), landwirtschaftlich genutzt waren, weniger. Herauskommen wird also eine große zusammenhängende Fläche und Hereingenommen werden viele kleine Flächen. Somit hat zwar das Landschaftsschutzgebiet eine etwas größere Gesamtfläche, wir alle aber deutlich weniger Grünfläche und landwirtschaftlich genutzte Fläche. Zusätzlich werden auf der B16 in Spitzenzeiten statt etwas mehr als 2.000 LKW pro Tag insgesamt fast 4.000 LKW pro Tag auf der B16 an Weichering vorbeifahren, da die maximal 1.295 DHL LKW ja hin und zurück fahren. Somit werden beinahe doppelt so viele LKWs Feinstaub durch Abgase und Reifenabrieb auf die Gärten und Felder entlang der B16 verteilen.</p>	<p>Der Einwand bezieht sich nicht auf das vorliegende Bebauungsplan- und Flächennutzungsplanänderungsverfahren, sondern das bereits durchgeführte Verfahren zur Änderung des Landschaftsschutzgebietes. Die Änderung der Landschaftsschutzgebietsverordnung ist im Amtsblatt des Landkreises Neuburg-Schrobenhausen vom 15.11.2023 mittlerweile veröffentlicht worden und damit in Kraft getreten. Dabei wurde mit dem Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen auch Einvernehmen über die Fläche und Gestaltung der Einbringungsflächen erzielt.</p>

<p>Bitte verhindern Sie den Lärm, die Luft- und Bodenverschmutzung und die vielen Staus auf der B16. Auch werden in regelmäßigen Abständen die LKW durch Weichering fahren, da die LKW-Fahrer immer Ausweichrouten finden. Die Pausen werden sicherlich nicht immer auf dem DHL-Gelände gemacht werden, da es im Umfeld, z.B. Naherholungsgebiet, sicherlich schönere Pausenplätze gibt.</p> <p>Die Gutachten beruhen auf fraglichen Unterlagen. Auch die Steuereinnahmen werden bei weitem nicht die Größenordnung erreichen, die Sie sich erhoffen – auch das ist Ihnen bereits dargelegt worden.</p> <p>Leider habe ich das Gefühl, dass Sie meinen nicht mehr zurück zu können. Aber es ist sicherlich möglich und für viele in Weichering, Lichtenau und im Landkreis wäre es die richtige Entscheidung.</p>	<p>Im Durchführungsvertrag wird die Zufahrt zum Paketzentrum geregelt, sodass eine An- und Abfahrt durch Weichering unterbunden wird.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 10:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>11. Private Stellungnahme 11 mit Schreiben vom 21.10.2023 <span style="float: right;">vBP</span></p>	
<p>bereits am 24.06.2023 hatte ich im Rahmen der ersten Auslegung zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die Anregungen wurden von Ihnen zum Teil aufgenommen und in der Abwägung behandelt. Bei der Gemeinderatssitzung am 21.09.2023 im Gasthaus Vogelsang wurden die Ergebnisse der Abwägung vorgetragen und vom Gemeinderat mehrheitlich beschlossen.</p> <p>Dabei wurde auch zu meiner Stellungnahme vorgetragen und die Abwägung dargestellt. Allerdings wurde zum Punkt anzunehmende Lärmgrenzwerte für die Muna-Siedlung in der Abwägung nur vorgetragen, dass „die Einstufung als Mischgebiet“ richtig vorgenommen worden sei und daher die Lärmgrenzwerte für Mischgebiete anzusetzen sind.</p> <p>In meiner Stellungnahme vom 24.06.2023 habe ich jedoch bereits ausgeführt, dass ich auch davon ausgehe, dass -rein rechtlich gesehen- die Einstufung als Mischgebiet wohl nicht zu beanstanden wäre: „Es mag rechtlich gesehen durchaus zutreffend sein, hier davon auszugehen, dass die Grenzwerte für Mischgebiete anzuwenden seien.“</p> <p><b>Es geht mir vielmehr darum, dass -unbeschadet der allgemeinen rechtlichen Vorschriften- die Gemeinde im Zuge des Bebauungsplanverfahrens im Rahmen Ihrer Planungshoheit auch über diese Allgemeinen Grenzwerte zum Schutze der Bürger strengere Grenzwerte festsetzen kann, ebenso wie es ja der Gemeinde als Träger der Planungshoheit möglich ist, Dachneigungen usw. festzusetzen.</b></p> <p><b>Daher habe ich in meiner Einwendung vom 24.06.2023 ausgeführt:</b>  <b>„Dennoch sind wir der Meinung, dass gerade im Hinblick der nächtlichen Lärmimmissionen, die sich sehr nachteilig auf den Schlaf auswirken (Zitat aus dem Gutachten S. 23 „Bei</b></p>	<p>Die Gemeinde Weichering kennt den Schutzstatus der Muna-Siedlung. Die Muna-Siedlung ist als Splittersiedlung im Randbereich des Kernortes Weichering zu beurteilen. Dabei handelt es sich um eine historisch gewachsene Siedlung landwirtschaftlicher Prägung, in der alle Gebäude Kontakt zum Außenbereich besitzen. Diese Einstufung wurde im Rahmen eines Verwaltungsstreitverfahrens auch vom Verwaltungsgericht München vorgenommen. Das Gericht hat dazu festgestellt, dass nach der Historie der Siedlung und deren Umgriff dort kein weiteres Baurecht entstehen soll. Darum ist für alle Gebäude immissionschutzrechtlich in jedem Fall eine Zwischenwertbildung erforderlich, so dass die Lärmgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht ansetzbar sind. Eine bauplanungsrechtliche Veränderung der Siedlung insbesondere die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) ist im Hinblick auf die Randlage zum Außenbereich städtebaulich nicht erforderlich. Für das Wohnen im Außenbereich (Immissionsgebiet 2) werden deshalb Immissionsrichtwerte von Mischgebieten (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) angesetzt. Die Unterstellung, dass die Wohnbebauung als sogenannte „Schwarzbauten“ eingeordnet</p>

<p><b>Beurteilungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich", hier zumindest von der Gemeinde als Auflage ein niedrigerer Wert (Wohngebiet WA) auf dem Wege einer Auflage vorgegeben werden muss.</b>  <b>Dies ist die Gemeinde Weichering denjenigen ihrer Bürger schuldig, die am meisten von dem geplanten Vorhaben beeinträchtigt werden, nämlich die Bewohner der Muna-Siedlung. Im Hinblick auf die großen Investitionen ist die Verbesserung des Lärmschutzes, etwa durch eine Erhöhung und Verbesserung der Lärmschutzwände, durchaus zumutbar."</b>  <b>Diese Forderung will ich hiermit an dieser Stelle wiederholen und beantrage, dass über diese Frage der Gemeinderat separat abstimmt.</b>  <b>Hierzu stelle ich den Antrag an den Gemeinderat, dass die Gemeinde im Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering" festsetzen solle, dass die für allgemeine Wohngebiete anzusetzenden Lärmgrenzwerte auch für das Mischgebiet Muna/Weingasse einzuhalten sind.</b>          Ich bitte um zeitnahe Mitteilung, wann dieser Antrag vom Gemeinderat behandelt werden wird.          Sollte der Gemeinderat oder die Verwaltung die Meinung vertreten, dass der Antrag nicht zulässig wäre oder der Behandlung im Gemeinderat nicht bedarf, bitte ich ebenfalls um Mitteilung.          Wir behalten uns vor, dann einen Bürgerantrag gem. Art. 18b GO einreichen.</p>	<p>werden, ist nichtzutreffend. Nachdem keine Bauunterlagen vorliegen, kann den Gebäuden nur der Schutzstatus zugewiesen werden, der rechtlich vorgesehen ist. Für Splittersiedlungen sind – ganz unabhängig davon, ob Baugenehmigungen vorliegen oder nicht – die Mischgebietswerte einzuhalten. Ohne dass Splittersiedlungen selbst Mischgebiete sein müssen, werden sie wie solche behandelt, weil der Schutzanspruch in einer solchen Lage vermindert ist und die TA Lärm keinen eigens für Wohnen im Außenbereich definierten Immissionsrichtwert kennt.</p> <p>An der im Lärmgutachten vorgenommenen Einstufung als Mischgebiet wird daher festgehalten.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregung wird zugestimmt. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 11:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>12. Private Stellungnahme 12 mit Schreiben vom 09.11.2023 <span style="float: right;">FNP / vBP</span></p>	
<p><b>1 Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieursgesellschaft Stolz mbH, 05. Mai 2023</b></p> <p><u>Einwendung 1-1:</u>          Auf Seite 2 Bild 4 ist die Verteilung der Lkw-Verkehre für den sog. Prognose-Planfall 2035 dargestellt. Demnach ist festzustellen, dass eine Aufteilung in 60% Richtung Osten und 40% Richtung Westen zu erwarten ist.          Diese Darstellung steht im Widerspruch zu Tabelle 5 auf Seite 24 in [2].          Daraus ist zu entnehmen, dass eine Aufteilung in 80% Richtung Osten und 20% Richtung Westen zu erwarten ist.          Die hier festgestellte Differenz ist mit 20% sehr hoch und hat einen wesentlichen Effekt auf die schalltechnische Untersuchung gemäß [3]. Ebenso ist mit einem anderen Lärmverhalten an der B 16 und damit der negativen Folgen auf die Ortsteile Weichering und Lichtenau zu rechnen.          Ich bitte hiermit die Differenzen zu erläutern.          Welche der aufgezeigten Werte für die Aufteilung des LKW-Verkehrs sind korrekt?</p>	<p>Die in der im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt erarbeiteten Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 16 verwendeten Zahlen zum Verkehrsaufkommen des Paketzentrums wurden von der Vorhabenträgerin (Deutsche Post AG) im November 2020 an die bearbeitende Firma PB Consult übermittelt. Mittlerweile wurde die Planung für das Paketzentrum durch die Vorhabenträgerin konkretisiert, wodurch auch konkretere Verkehrszahlen ermittelt werden konnten. Ebenfalls wurden die Verkehrsströme entsprechend der Netzplanung der Vorhabenträgerin angepasst. Die im Bauleitplanverfahren für das Paketzentrum verwendeten Verkehrszahlen sind dementsprechend die aktuellen Werte.</p>



<p><u>Einwendung 1-2:</u>                  In Kapitel 6 werden die verkehrlichen Kennwerte diskutiert. Die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) wird auf Basis der Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 durchgeführt. Diese ist Anlage 1 b zu entnehmen.                  In Anlage 1 b fehlt die Tabelle für die Zählstelle 02. Damit ist das Dokument unvollständig und weitere Schlussfolgerungen sind unsachgemäß.                  Ich bitte um Mitteilung der Messwerte für die Zählstelle 02 und Korrektur des Dokuments</p>	<p>Die Daten für den Knotenpunkt Biberweg / B 16 sind in Anlage 1b der Verkehrsuntersuchung enthalten.</p>
<p><u>Einwendung 1-3:</u>                  In Kapitel 6 werden die verkehrlichen Kennwerte diskutiert. Die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) wird auf Basis der Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 durchgeführt. Diese ist Anlage 1 b zu entnehmen.                  In Anlage 1 b sind in der Tabelle auf Seite 79/122 die Zählwerte für die Zählstelle 03 aufgelistet. Auffällig ist, dass keine Werte für die Zeiten von 12:00 - 14:00 Uhr und 19:00 - 06:00 Uhr vorliegen. Dieses trifft ebenso für alle übrigen Zählstellen zu.                  Gemäß den Ausführungen auf Seite 34 sind für die sog. Nachwerte ebendiese Messwerte von 06:00 - 22:00 Uhr erforderlich.                  Hieraus folgt, dass sämtliche weiteren Ausführungen vor allem die Ergebnisse in den Tabellen 6 — 8 auf Seite 35 hinsichtlich der nächtlichen verkehrlichen Werte in Gänze in Frage zu stellen sind. Welche Datengrundlage wird für die Berechnung der Werte in den Tabellen 6 — 8 genutzt?                  Gemäß Anlage 1 b, welche nach den Ausführungen von Kapitel 6 hierfür genutzt wurde, liegen keine Messwerte hierzu vor.</p>	<p>Die Verkehrserhebung vom 19.07.2022 wurden als 24-Stunden-Erhebung durchgeführt. Die Belastungen des 24-Stunden-Blocks sind Anhang 1b zu entnehmen. Zusätzlich wurden in Anhang 1b die morgendliche, mittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde dargestellt, da sowohl die morgendliche als auch die nachmittägliche Spitzenstunde als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen gedient haben. Da die Darstellung der Stundenwerte im Vormittagsbereich von 06.00 – 12.00 Uhr und im Nachmittagsbereich von 14.00 – 19.00 Uhr gewünscht war, wurden diese in den Anhang 1b in Tabellenform zusätzlich aufgenommen, direkt hinter den 24-Stunden-Werten. Somit sind die Verkehrszählung und der Anhang vollständig.</p>
<p><u>Einwendung 1-4:</u>                  Gemäß der Verkehrszählung von 2021 auf der B 16 mit Messtelle 7234 9108 wird der DTV mit 12335 Kfz pro 24h angegeben. [4]                  Im Vergleich hierzu werden die Werte für den Prognose-Nullfall (ohne Paketzentrum) in Tabelle 7 auf Seite 35 für Querschnitt 04 mit 15646 Kfz/24h angegeben.                  Ich bitte diese Abweichungen zwischen dem errechneten Prognose-Nullfall (ohne Paketzentrum) in Tabelle 7 und den tatsächlichen derzeit offiziell gültigen Messwerten zu erläutern.                  Offensichtlich führt die Anwendung des sog. Corona-Faktors zu sichtlichen Abweichungen und ist damit stark zu hinterfragen.                  Es wird um Korrektur der Verkehrsuntersuchung gebeten.</p>	<p>Ein Vergleich zwischen Querschnitt der Verkehrsuntersuchung mit der Messtelle 72349108 ist nicht zu ziehen, da durch die Rampe der B 16 südlich von Weichering die Verkehrsmengen auf der B 16 beeinflusst werden. Daher wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung immer der Vergleich der Verkehrsmengen zur Messtelle 72339488 (westlich des Plangebietes) herangezogen.</p>
<p><u>Einwendung 1-5:</u>                  Tabelle 1 auf Seite 5 zeigt die prognostizierten Ein- und Ausfahrten des geplanten Paketzentrums. So ist mit 2590 Lkw-, 766 Pkw-Fahrten und einer Gesamtsumme von 3356 Fahrten pro Tag zu rechnen.                  Im Vergleich werden die Werte in Tabelle 4 auf Seite 23 [2] wie folgt angegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2744 Lkw-Fahrten / Tag</li> <li>• 448 Pkw-Fahrten / Tag</li> <li>• 3192 Gesamtfahrten / Tag</li> </ul>	<p>Die in der im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt erarbeiteten Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 16 verwendeten Zahlen zum Verkehrsaufkommen des Paketzentrums wurden von der Vorhabenträgerin (Deutsche Post AG) im November 2020 an die bearbeitende Firma PB consult übermittelt. Mittlerweile wurde die Planung für das Paketzentrum durch die Vorhabenträgerin konkretisiert, wodurch auch konkretere Verkehrszahlen ermittelt werden konnten. Ebenfalls wurden die</p>

<p>Wie sind diese Abweichungen zu erklären? Vor allem hinsichtlich der Lkw-Fahrten besteht eine Differenz von 154 Fahrten. Diese ist kritisch zu betrachten, da Lkw-Fahrten bzgl. der Lärmbetrachtung anders gewichtet werden.</p>	<p>Verkehrsströme entsprechend der Netzplanung der Vorhabenträgerin angepasst. Die im Bauleitplanverfahren für das Paketzentrum verwendeten Verkehrszahlen sind dementsprechend die aktuellen Werte.</p>
<p><u>Fazit 1 zur Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 05.Mai 2023 [11]</u> Die Verkehrsuntersuchung stellt eine wesentliche Grundlage für das Kapitel 6 „Verkehrslärm“ und Kapitel 7 der schalltechnischen Untersuchung [3] dar. Aufgrund mangelnder Messwerte, der Anwendung von offensichtlich realitätsfremden Korrekturfaktoren und kritisch zu hinterfragenden Annahmen bzgl. der Verkehrsaufteilung sind die Aussagen und Schlussfolgerungen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 gänzlich in Frage zu stellen. Meiner Einschätzung nach ist eine Nutzung als wesentliche Grundlage für das Kapitel 6 „Verkehrslärm“ und Kapitel 7 der schalltechnischen Untersuchung [3] <b>nicht</b> sachgerecht.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung ist nach dem aktuellen Stand der Technik erstellt worden. Die Verkehrserhebung entspricht den Vorgaben des FGSV-Regelwerkes „Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)“ ist mit einer Zählstelle auf der B16 westlich des Plangebietes abgeglichen worden und der Coronafaktor ist entsprechend der Literatur ermittelt worden. Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>2 Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, 12. Mai 2023 [3]</b></p> <p><u>Einwendung 2-1:</u> Gemäß den Ausführung von 1 und dem Fazit 1 entbehrt der Bericht den Grundlagen für die Ausführungen, Rechnungen und Bewertungen in Kapitel 6 und 7. Ich bitte um Neuberechnung und -bewertung mit den korrigierten Verkehrsdaten.</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen: Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die</p>

	<p>verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschluss schreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei. Eine Änderung der Verkehrsuntersuchung ist im Ergebnis der durchgeführten Prüfungen nicht erforderlich.</p>
<p><u>Einwendung 2-2:</u>          Gemäß [5] Plausibilitätsprüfung der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ vom 13.09.2023 wurden die Versionen vom 13.12.2021 und <b>12.04.2023</b> bewertet und als sachgerecht eingeschätzt.          Die Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, <b>12. Mai 2023</b> wurde demnach <b>nicht</b> auf Plausibilität geprüft.          Demnach sind die Ergebnisse aus [5] unerheblich für die weitere Betrachtung und ebenso für die weiteren Abwägungen des Gemeinderates nicht nutzbar.          Eine Plausibilitätsprüfung der vorliegenden und veröffentlichten Version [3] vom 12.05.2023 ist erforderlich und zeitnah durchführen.          Dieses ist jedoch ist nur zweckmäßig, wenn zuvor eine Prüfung der Verkehrskennwerte bzw. der Verkehrsuntersuchung [1] durch einen unabhängigen Sachverständigen durchgeführt wurde. Siehe hierzu Fazit 1 und Einwendung 2-1.</p>	<p>Im Laufe des Verfahrens wurden die Berichte fortgeschrieben. Gegenüber der Version vom 12.04.2023 (TÜV-Bericht Nr. 936/21252920/10) wurden weitere Fassungen (/11 und /12) angefertigt. In dem Bericht mit der Endung /11 wurden im Vergleich zum Bericht mit der Endung /10 lediglich Begrifflichkeiten geändert sowie redaktionelle Änderungen vorgenommen. In dem Bericht mit der Endung /12 wurden die Lagepläne mit Grundrissen im Bereich des Bürogebäudes auf den Seiten 17, 30 und 69 durch Lagepläne ohne Grundrisse ausgetauscht. Alle o.g. Berichte beschreiben den Stand Mai 2023. Anlagenbeschreibungen, Ergebnisse und Bewertungen haben sich nicht geändert und sind in allen drei Berichten identisch. Dazu hat es im September ein Schreiben von TÜV Rheinland an den AG gegeben (EuL/21260866/02).</p> <p>Im Schreiben zur Schalltechnischen Untersuchung (Auslegungunterlage 5.5) wurde unter Buchstabe b) klargestellt, dass sich der ausgelegte TÜV Bericht Nr. 936/21252920/12 gegenüber der geprüften Version 936/21252920/10 lediglich durch Begrifflichkeiten, redaktionelle Änderungen sowie die Entnahme von Grundrissen unterscheidet. Somit ist die Plausibilitätsprüfung des Berichts Nr. 936/21252920/10 zur Beurteilung der Plausibilität vollkommen ausreichend.</p>
<p><u>Einwendung 2-3:</u>          Die meteorologische Korrektur <math>C_{met}</math> geht gemäß Ausführung auf Seite 45 von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen aus.          Diese Annahme entspricht weder der Realität, noch stellt sie bzgl. der Beurteilungspegel der Immissionsgebiete 2 und 3 auf den Seiten 46ff. den ungünstigsten Fall (Worst-case-scenario) dar. Dieses wurde bereits im Rahmen der ersten Auslegung durch meine Stellungnahme vom 31.05.2022 kritisiert</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.          Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der</p>

<p>und die korrekte im Gemeindegebiet Weichering vorliegende Hauptwindrichtung West aufgezeigt. Mit Bezug auf die Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering, Vertiko GmbH, 02.03.2023 [6] wird auf Seite 19 ebenso der Sachverhalt der vorrangig herrschenden Windrichtung und Windstärke dargestellt.</p> <p>Aus den Ausführungen und der Abbildung 06 Windrose ist klar ersichtlich, dass mit stärkeren Winden und einer maximalen Windgeschwindigkeit aus Westrichtung zu rechnen ist.</p> <p>Die meteorologische Korrektur <math>c_{met}</math> mit einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen ist daher unsachgemäß und inkonsistent im Vergleich zu [6].</p> <p>Es wird zeitnah eine Neuberechnung unter Berücksichtigung der am Standort Weichering vorherrschenden Wind-Verhältnisse und Umweltbedingungen gebeten.</p>	<p>TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p> <p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.</p> <p>Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:</p> <p>In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschimmissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p>
<p><u>Einwendung 2-4:</u> Welche Werte wurden im Rahmen der Berechnungen für den Luftdämpfungskoeffizienten genutzt? Stellt dieser den schlimmsten anzunehmenden Fall dar? Falls Nein, wieso wird nicht der schlechteste Fall betrachtet?</p>	<p>Zur Berücksichtigung des Luftdämpfungskoeffizienten <math>\alpha</math> wurde auf Tabelle 2 der DIN ISO 9613-2 zurückgegriffen. Ermittelt wurde der Luftdämpfungskoeffizient bei der Temperatur von 10°C und relativer Feuchte von 70%. Diese Berechnungseinstellung entspricht am ehesten den örtlichen Gegebenheiten.</p>
<p><u>Einwendung 2-5:</u> Tabelle 4.3 auf Seite 22 beinhaltet die Orientierungswerte (OW) und Immissionsgrenzen gemäß 16. BImSchV für den Verkehrslärm. Demnach liegt der Grenzwert nachts von 22:00 - 06:00 Uhr für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete bei 54 dB (A). Abbildung 6.6 auf Seite 65 zeigt grafisch die Verkehrsimmissionen nachts für den Gesamtlärm aus Straßen- und Schienenlärm (22:00 - 06:00 Uhr). Am rechten unteren Rand ist ersichtlich, dass ein Gebäude der Muna-Siedlung mit bis zu 60 dB (A) belastet ist. Daraus ist ersichtlich, dass hier eine Überschreitung des Grenzwertes von 54 dB (A) vorliegt. Demnach liegt eine Gesundheitsgefährdung für die Anwohner vor. Diese Tatsache steht den Ausführung der ersten Abwägungssitzung des Gemeinderates vom 21.09.23 [7] entgegen. Es sind umgehend Maßnahmen zum Lärmschutz der betroffenen Bevölkerung einzuleiten. Die Abwägung vom 21.09.23 ist somit ergo in Teilen unzulässig, da eine Überschreitung des Grenzwertes vorliegt.</p>	<p>Die Gebäude am Biberweg liegen im Übergangsbereich der Pegelbereiche 50-55 dB(A) und 55-60 dB(A). Am südlichsten Gebäude liegt ein Immissionspegel von 55.4 dB(A) im Prognose-Planfall vor.</p> <p>Bei dem Grenzwert von 54 dB(A) handelt es sich hier um den Immissionsgrenzwert, der u.a. in der 16. BImSchV genannt wird. Diese Grenzwerte finden bei der Bewertung der geänderten Kreisstraße Beachtung (vgl. Kapitel 7, Se. 79-84). Die Grenzen der Gesundheitsgefährdung liegen bei 60 dB(A) nachts und werden im vorliegenden Fall nicht überschritten</p> <p>Hinweis zu den Rasterlärmkarten: Der Pegel der Rasterlärmkarte (Visualisierung der Lärmsituation) kann vor einem Gebäude um bis zu 3 dB höher liegen als bei einer Einzelpunktberechnung, da die Reflexion der eigenen Fassade in der Rasterlärmkarte nicht unterdrückt werden kann. Dagegen wird bei Einzelpunktberechnungen</p>

	<p>die Reflexion an der eigenen Fassade unterdrückt (Anmerkung der RLS19, S. 6: „Die Ausbreitungspfade, deren letzte Reflexion an der zum Immissionsort gehörenden Fassade liegt, werden nicht berücksichtigt.), weshalb sich gegenüber der Rasterlärnkarte niedrigere Pegel ergeben.</p>
<p><u>Einwendung 2-6:</u>                  Die Grafik in Abbildung 6.9 auf Seite 72 stellt den sog. Differenzpegel — Gesamtverkehr (nachts 22:00 — 06:00 Uhr) zwischen dem Prognose-Nullfall 2035 und dem Prognose-Fall dar.                  Aus der Grafik wird ersichtlich, dass in weiten Teilen für das Siedlungsgebiet der Teichstraße und Weicherstraße eine Pegeldifferenz von <math>3 \leq 4</math> dB vorliegt. Einzelne Gebäude in der Weingasse sind mit einer Pegeldifferenz von <math>4 \leq 5</math> dB belastet.                  Dieses steht im Widerspruch zur Aussage auf Seite 76: „Im Nachtzeitraum beträgt Anstieg der Gesamtverkehrsimmissionen in Maxweiler und Weichering maximal 3.5 dB.“                  Diese Aussage ist nicht korrekt und stimmt nicht mit den Informationen der Abbildung 6.9 überein. Ich bitte um Neubewertung und Korrektur der dargestellten Fehler.</p>	<p>Die Beobachtung der Einwendung ist nicht richtig, es wurde aus gutachterlicher Sicht die Farbskala falsch interpretiert. Eine Erhöhung von 4-5 dB tritt nur im Nahbereich der geänderten Kreisstraße (Verlegung im Osten, Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Westen inkl. Brückenbereich) auf.</p>
<p><u>Einwendung 2-7:</u>                  Gemäß den Ausführungen auf Seite 44 wird für gewisse Immissionsorte zu gewissen Zeiten ein Zuschlag von 6dB zu berücksichtigen. Diese Zuschläge werden den Ausführungen nach in den Tabellen in Kapitel A2.5 Seite 101ff. berücksichtigt.                  In den Tabellen ab Seite 101ff ist in der Spalte <math>K_R</math> jedoch nicht der Wert 6 dB berücksichtigt. Es wird um Erläuterung und ggf. Korrektur gebeten.</p>	<p>Der Zuschlag wurde zu den jeweiligen Mittelungspegeln der Teilzeiten für alle Immissionsorte in Allgemeinen Wohngebieten (WA) berücksichtigt, in denen die Geräusche auftreten. Der Zuschlag beträgt nur dann die vollen + 6dB, wenn ein Ereignis ausschließlich innerhalb der Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit auftritt (6:00 – 7:00 und 20:00 – 22:00 Uhr). Der Zuschlag sinkt anteilig, wenn die Geräusche auch in den anderen Zeitstunden (7:00 – 20:00 Uhr) auftreten. Dies wurde in der Ausbreitungsberechnung für alle Schallquellen berücksichtigt.</p>
<p><u>Einwendung 2-8:</u>                  Gemäß den Ausführungen auf Seite 44 wird für gewisse Immissionsorte zu gewissen Zeiten ein Zuschlag von 6dB zu berücksichtigen. Weiterhin wird erläutert, dass die Beurteilung nur für Werk-tage vorgenommen wurde, da sonntags kein Betriebsgeschehen herrsche. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Betrieb von Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten <b>grundsätzlich</b> nicht vor 22:00 Uhr.                  Eine Einschätzung als „grundsätzlich“ bedeutet, dass ein Betrieb von Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten vor 22:00 Uhr üblicherweise zwar nicht erfolgt, jedoch durchaus möglich ist.                  Es ist nicht die Rede davon, dass ein Betrieb von Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten vor 22:00 Uhr nicht gänzlich ausgeschlossen ist.                  Eine Kontrollmöglichkeit für die Gemeinde entfällt ebenso.                  Demnach sind diese Lärmquellen m.E. nach an Sonn- und Feiertagen zwischen 20:00 — 22:00 Uhr hier zu berücksichtigen, um den ungünstigsten Fall abzudecken.                  Es wird um Korrektur und Neuberechnung gebeten.</p>	<p>Im Gutachten wurde erläutert (S. 8-9), dass Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten an Sonn- und Feiertagen nicht vor 22:00 Uhr beginnen (Ende des Tagzeitraums nach TA Lärm). Im Tagzeitraum ist nach Angaben der Deutschen Post sonntags allenfalls Personal zur Wartung der Technik oder Sicherheitspersonal vor Ort (keine Lkw-Bewegungen). Selbst wenn einzelne Lkw-Bewegungen an Sonntagen vor 22:00 Uhr erfolgen sollten (ausgeschlossen laut Betriebsbeschreibung), sind die auf den Tageszeitraum von 6:00 – 22:00 Uhr bezogenen Geräuschimmissionen an Sonntagen deutlich niedriger als an Werktagen. Insofern erübrigt sich die gesonderte Betrachtung von Sonn- und Feiertagen.                  Eine Kontrollmöglichkeit besteht dadurch, dass die Betriebsbeschreibung sowohl Anlage des Durchführungsvertrages als auch Bestandteil der Baugenehmigung sein wird, sodass ein Verstoß gegen die Betriebszeiten von der Baugenehmigungsbehörde unterbunden werden kann.</p>

<p><u>Einwendung 2-9:</u> Dem Anhang 4 A4.1 sind folgende Daten zu entnehmen:</p> <table border="1" data-bbox="120 256 920 403"> <thead> <tr> <th>Immissionsort</th> <th>Straßenverkehr LrN</th> <th>Summe LrN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>lo 10 — Biberweg 2</td> <td>53.4</td> <td>54.1</td> </tr> <tr> <td>lo 11 - Biberweg 6</td> <td>54.0</td> <td>54.7</td> </tr> <tr> <td>lo 12 - Biberweg 8</td> <td>55.3</td> <td>55.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Es zeigt sich, dass am lo 11 und 12 der Grenzwert nachts von 22:00 — 06:00 Uhr für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete von 54 dB (A) gemäß Tabelle 4.3 überschritten ist. Der lo 10 ist mit einem Wert von 53.4 dB (A) bereits sehr grenzwertig. Ebenso zeigt sich, dass die Summe LrN für alle drei Lärmimmissionsorte Lo 10 - 12 &gt; 54 dB (A) ist. Dieser Sachverhalt wird in den Bewertungen des Berichts nicht berücksichtigt. Diesbezüglich bestehen jedoch gesundheitliche Bedenken. In der Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt [8] „Umweltwissen — Lärm — Hören, messen und bewerten“ vom Februar 2017 sind nachfolgend zitierte Bewertungen auf Seite 6 zu entnehmen. <i>„Unter 60 dB(A): Bei Werten unter 60 dB(A) wird von Belästigungen und erheblichen Belästigungen gesprochen. Hier leiden das psychische und soziale Wohlbefinden sowie die Schlafqualität. Ab 45 dB(A): Änderungen der Schlafstadien bei Pegeln über 45 dB(A) lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen. Ab 25 (A): Erholsamkeit des Schlafes verringert. Der Schlaf wird häufig bereits bei Dauerschallpegeln ab 25 dB(A) als gestört empfunden.“</i></p> <p><u>Einwendung 2-10:</u> Es erfolgt keine Berücksichtigung des Fluglärms in der Gesamtlärmanalyse im Anhang 4 A4.1. Es wird um Korrektur und Neuberechnung inklusive Fluglärm gebeten.</p>	Immissionsort	Straßenverkehr LrN	Summe LrN	lo 10 — Biberweg 2	53.4	54.1	lo 11 - Biberweg 6	54.0	54.7	lo 12 - Biberweg 8	55.3	55.8	<p>Bei dem Grenzwert von 54 dB(A) handelt es sich hier um den Immissionsgrenzwert, der u.a. in der 16. BImSchV genannt wird. Diese Grenzwerte finden bei der Bewertung der geänderten Kreisstraße Beachtung (vgl. Kapitel 7, Se. 79-84 der Schalltechnischen Untersuchung).</p> <p>Der Militärflugplatz in Neuburg wurde in der Untersuchung nicht berücksichtigt, da hier im Regelbetrieb ausschließlich Ausbildungsflüge tagsüber stattfinden. Sowohl das Bauvorhaben als auch die in der Untersuchung betrachteten Immissionsorte befinden sich nicht im Einflussbereich des Flugplatzes, sodass auf die Zunahme des Fluglärms (im Schnitt 6 Flüge pro Tag nach Auskunft der Bundeswehr, s. Gutachten S. 11 und S. 90, Quelle [27]) verzichtet werden kann. Flüge von Verkehrsflugzeugen (Reiseflüge) von umliegenden Großflughäfen liegen ebenfalls nicht im Einflussbereich des Untersuchungsraums.</p> <p>Nach dem Fluglärmgesetz sind die äquivalenten Dauerschallpegel in den Lärmschutzzonen 1 und 2 zu berechnen. Die genannten Immissionsorte liegen außerhalb dieser Zonen.</p>
Immissionsort	Straßenverkehr LrN	Summe LrN											
lo 10 — Biberweg 2	53.4	54.1											
lo 11 - Biberweg 6	54.0	54.7											
lo 12 - Biberweg 8	55.3	55.8											
<p><u>Einwendung 2-11:</u> Insgesamt ist mit Bezug auf die Schalltechnischen Untersuchung [3] festzustellen, dass hinsichtlich des sog. Gesamtlärms gemäß Anhang 4 A4.1 keinerlei Bewertungen im Haupttext erfolgen. Aus juristischer Perspektive kann dieses durchaus korrekt sein, jedoch geht es an der Realität vorbei.</p>	<p>Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von</p>												

<p>Die Bevölkerung wird einem Gesamtlärm ausgesetzt werden, unabhängig von juristischen Spitzfindigkeiten und den Unterscheidungen zwischen den Lärmquellen.                  Die Spalte Gesamtlärm Summe LrN (nachts) zeigt, dass sämtliche Immissionsorte &gt; 45 dB (A) liegen. Zum großen Teil liegen die Werte &gt; 50 dB (A) mit Spitzenwerten bis zu 60 dB (A).                  In der Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt [8] „UmweltWissen — Lärm — Hören, messen und bewerten“ vom Februar 2017 sind nachfolgend zitierte Bewertungen auf Seite 6 zu entnehmen.  <i>„Unter 60 dB(A): Bei Werten unter 60 dB(A) wird von Belästigungen und erheblichen Belästigungen gesprochen. Hier leiden das psychische und soziale Wohlbefinden sowie die Schlafqualität.                  Ab 45 dB(A): Änderungen der Schlafstadien bei Pegeln über 45 dB(A) lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen.</i>                  Im Rahmen der Sorgfaltspflicht der Gemeinde und des Gemeinderates muss die Gesundheit und Gesunderhaltung der Bevölkerung an oberster Stelle stehen.                  Diesem Sachverhalt muss im Rahmen der zweiten Auslegung folgenden Abwägung ausreichend Rechnung getragen werden.                  Im Rahmen der Abwägung der ersten Auslegung vom 21.09.2023 [7] wurde der Sachverhalt gar nicht berücksichtigt.                  Es wird hiermit eine gesamtheitliche Betrachtung gefordert, welche unter Berücksichtigung der Gesundheit der Bevölkerung die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung betrachtet.                  Andernfalls ist von einer vorsätzlichen Missachtung der Sorgfaltspflicht der Gemeinde und des Gemeinderates auszugehen.</p> <p><u>Einwendung 2-12:</u>                  Die Berechnung der <math>C_{met}</math> in den Tabellen S. 104ff. ist mit der auf Seite 102 angezeigten Formel, realistischen Werten und <math>C_o = 2</math> dB nicht nachvollziehbar.                  Ich bitte um Bereitstellung der genutzten Werte für <math>h_s</math>, <math>h_r</math> und <math>d_p</math> für jede einzelne Zeile in den Tabellen. Des Weiteren wird hiermit für jede einzelne Zeile eine Begründung für die jeweils genutzten Werte für <math>h_s</math>, <math>h_r</math> und <math>d_p</math> eingefordert.</p>	<p>Verkehrsgerauschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung besteht nicht.                  Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Thematik der Gesamtlärmbetrachtung wird auch im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, insbesondere des BUND Naturschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen, des Landesbunds für Vogelschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen und der Stadt Neuburg behandelt. Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgerauschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung besteht nicht.                  Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200-201 der Schalltechnischen Untersuchung) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist ausgutachterlicher Sicht nicht erforderlich.</p> <p>Die Höhe jeder Schallquelle (<math>h_s</math>) kann der Tabelle A2.3 mit den Geräuschemissionen entnommen werden (Spalte Z). Die Höhe wird ohne Nachkommastelle angegeben. Um Klarheit hinsichtlich der Modellierung zu schaffen, teilen wir mit, dass alle Schallquellen mit der Höhe 1 m über dem Hof angesetzt worden sind. Dies entspricht dem akustischen Schwerpunkt fahrender Lkw und Rangierfahrzeuge. Die Höhe des Aufpunktes <math>h_r</math> (= Immissionsort) richtet sich nach der Geschosshöhe. Der Wert <math>d_p</math> ist für jede Schallquelle für jeden Immissionsort angegeben und bezieht sich auf den Abstand von Schallquelle und Immissionsort – siehe Spalte „s in m“ auf den Seiten 104 – 195 der Schalltechnischen Untersuchung.</p>
<p><u>Einwendung 2-13:</u>                  Die Gesamtlärmanalyse im Anhang 4 A4.1 zeigt für die Lärmimmissionsorte lo 1 und lo 1 b einen Wert von exakt 60.0 dB (A).                  Rein mathematisch betrachtet ist ein derartiges Ergebnis natürlich rechnerisch möglich.                  Im Hinblick auf die Grenzwerte stellt sich hierbei jedoch die Frage wie exakt und zuverlässig das genutzte Berechnungsmodell ist. Es werden hierzu keinerlei Aussagen gemacht.                  D.h. bei Annahme entsprechender Toleranzen, welche in technischen Bereichen durchaus Anwendung finden, wären auch Ergebnisse &gt; 60.0 dB zu erwarten.</p>	<p>Die Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen werden für jeden Immissionsort für den Verkehrslärm mit Nachkommastelle angegeben, für den Gewerbelärm finden sich in der Schalltechnischen Untersuchung) mathematisch korrekt gerundete Beurteilungspegel (Kapitel 5.6.2, S. 46-48 der Schalltechnischen Untersuchung), die Ergebnisse mit Nachkommastellen für jede Lärmquelle auf den Seiten 104 – 195 der Schalltechnischen Untersuchung (Anhang).</p>

<p>Dieses ist kritisch zu hinterfragen. Es wird um exakte Darlegung der Berechnung für die Lärmimmissionsorte lo 1 und lo 1 b gebeten. Ferner wird die Mitteilung erbeten, welche Annahmen bei diesen Berechnungen getroffen wurden.</p> <p>Ist das genutzte Berechnungsmodell auf dem Stand der Technik? Welche Software wurde genutzt?</p>	<p>Die Berechnungen wurden für den Gewerbelärm und Verkehrslärm nach den heranzuziehenden Normen und Richtlinien durchgeführt (DIN ISO 9613-2 in Verbindung mit TA Lärm sowie RLS19 und Schall03 in Verbindung mit 16. BImSchV). Die Geräuschemissionen aller Schallquellen sind in der Schalltechnischen Untersuchung (siehe Textteil, Kapitel 5.3.2, Seiten 36- 83 für den Gewerbelärm; Kapitel 6.1., Seiten 58-59 für den Straßenlärm, Kapitel 6.1.2, Seite 61 für den Schienenlärm) aufgeführt.</p> <p>Gerechnet wurde mit einem dem Softwareprodukt Soundplan, für das vom Hersteller eine Konformitätserklärung vorliegt (siehe Schalltechnische Untersuchung Kapitel 5.4 Seite 38)</p>
<p><u>Fazit 2 zu Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, 12. Mai 2023 [31</u></p> <p>Aufgrund der mangelhaften Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 05.Mai 2023 [1] ist die wesentliche Grundlage für eine sachgerechte und korrekte Erstellung der schalltechnischen Untersuchung nicht gegeben. Damit ist das Dokument in Gänze in Frage zu stellen und für weitere Betrachtungen nicht geeignet.</p> <p>Die zu erwartende Gesamtlärmbelastung für die Bevölkerung ist nicht berücksichtigt und bewertet. Hier sind Gesamtwerte zu erwarten, welche über den gesetzlichen Grenzwerten liegen.</p> <p>Ferner weist die Untersuchung diverse deutliche Mängel auf, so wird beispielsweise eine gleichmäßige Windverteilung angenommen, was weder der Realität, noch dem ungünstigsten Fall für Weichering entspricht.</p> <p>Es wird dringend eine Neuberechnung und Neuausgabe gefordert.</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.</p> <p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p> <p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.</p> <p>Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:</p> <p>In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschemissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionsschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p> <p>Die Thematik der Gesamtlärmbetrachtung wird auch im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, insbesondere des BUND Naturschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen,</p>



	<p>des Landesbunds für Vogelschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen und der Stadt Neuburg behandelt. Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung besteht nicht.</p> <p>Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200-201 der Schalltechnischen Untersuchung) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist ausgutachterlicher Sicht nicht erforderlich.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>3 Generelle Einwendungen</b>                  Die Auslegung und das Vorgehen der Gemeinde entbehrt einer gesamtheitlichen und vollumfänglichen Betrachtung der Projektes.                  In den vorliegenden Unterlagen werden lediglich Einzelaspekte betrachtet, welche direkt vom DHL Paketzentrum ausgehen bzw. dadurch verursacht werden. Im Hinblick auf das Planungsfeststellungsverfahren mag dieses ausreichend sein, jedoch erfüllt es nicht die Pflichten der Gemeinde für das öffentliche Wohl einzutreten.                  Eine weitergehende Betrachtung der Situation wurde meiner Kenntnis nach bis Dato nicht vorgenommen.                  Es fehlen aus meiner Sicht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bewertung von Nutzen gegenüber Nachteilen</li> <li>2. Gesamtlärmbelastung für OT Weichering und OT Lichtenau</li> <li>3. Lärmschutzkonzept B16</li> <li>4. Feinstaubanalyse B16</li> </ol>	<p>Für das Paketzentrum Weichering wird eine Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans durchgeführt, kein Planfeststellungsverfahren.</p>
<p><u>Einwendung 3-1</u> Fehlende Bewertung von Nutzen gegenüber Nachteilen                  Wann und wo ist eine Abwägung sämtlicher entstehender Nachteile des Projektes gegenüber den zu erwartenden Vorteilen erfolgt?                  Die Abwägungsveranstaltung am 21.09.23 [7] diente lediglich der Abwägung der eingegangenen Einwände der ersten Auslegung.</p>	<p>Die Gemeinde Weichering ist sich der positiven wie negativen Auswirkungen des Vorhabens bewusst, verfolgt die Planung jedoch weiter. Die städtebauliche Erforderlichkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplans i.S.d. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB steht hier außer Frage, auch liegen die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Abwägung des Gemeinderats vor. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB verlangt, dass die zur Erforderlichkeit des Plans sowie</p>

Eine entsprechende Entscheidungsmatrix stellt eine wesentliche Grundlage für die Fortführung eines Projektes dieser Größenordnung dar. Diese ist gewissenhaft, vollumfänglich und transparent für die Bevölkerung durchzuführen.

Es wird zeitnah um Veröffentlichung der gesamtheitlichen Abwägung sämtlicher entstehender Nachteile des Projektes gegenüber den zu erwartenden Vorteilen gefordert.

seiner einzelnen Festsetzungen herangezogenen Zielsetzungen städtebaulich gerechtfertigt sein müssen. Die Planung muss vernünftigerweise geboten sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.02.1993 – 8 C 46.91, Rn. 21; Beschluss vom 25.02.2015 – 4 VR 5.14, Rn. 16; VGH Mannheim, Urteil vom 09.12.2020 – 3 S 1749/16, Rn. 40). Was i.S.d. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB „vernünftigerweise geboten“ ist, ergibt sich dabei nicht aus der Sicht eines Dritten. Der Einwender verkennt, dass im Rahmen der Bauleitplanung die Standortbestimmung durch die planende Gemeinde ein Akt politischer Planung ist, der von einem auf die örtlichen städtebaulichen Erfordernisse ausgerichteten gestalterischen Willen des gemeindlichen Vertretungsorgans getragen ist. Welche städtebaulichen Ziele sich die planende Gemeinde hierbei setzt, liegt grundsätzlich in ihrem planerischen Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt sie, diejenige „Städtebaupolitik“ zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht (BVerwG, Urteil vom 26.03.2009 – 4 C 21.07, Rn. 17).

Die Gemeinde Weichering hat die in § 1 Abs. 5 BauGB angeführten Grundsätze der Bauleitplanung und den Zielkatalog des § 1 Abs. 6 BauGB im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung hinreichend berücksichtigt. Die Gemeinde Weichering verfolgt mit der Bauleitplanung primär das städtebauliche Ziel, die öffentlichen Belange der Wirtschaft nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB zu fördern. Durch das Vorhaben sollen ca. 400 qualifizierte Arbeitsplätze in den Bereichen Verwaltung, Technik und Logistik, sowie 10 Ausbildungsplätze ermöglicht werden, was auch dem städtebaulichen Ziel der Schaffung von Arbeitsplätzen nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 c) BauGB dient. Eine detaillierte Überprüfung der Investitionsentscheidung der Vorhabenträgerin ist dabei städtebaulich nicht erforderlich. Die Gemeinde Weichering berücksichtigt allerdings in besonderem Maße, dass die Bauleitplanung zur Schaffung des Baurechts für ein Paketzentrum der Deutschen Post dient, damit handelt es sich um eine systemrelevante Einrichtung der Grundversorgung. Nach § 2 Abs. 1 PTSG (Post- und Telekommunikationssicherungsgesetz) ist die Deutsche Post DHL gesetzlich dazu verpflichtet, die Postversorgung aufrechtzuerhalten. Aufgrund der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung insbesondere im Hinblick auf die Nutzung des Online-Handels ist die Vorhabenträgerin gezwungen, Kapazitäten für die Umsetzung ihrer gesetzlichen Verpflichtung zu schaffen. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden insoweit auch die Belange des Postwesens nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 d) BauGB gefördert.

<p><u>Einwendung 3-2</u> Fehlende Analyse der Gesamtlärmbelastung durch das Vorhaben          Wie bereits in Kapitel 2 aufgezeigt wurde, fehlt eine Bewertung der Gesamtlärsituation für die gesamte Ortschaft Weichering und Lichtenau. Der Weicheringer Nordosten und der Lichtenauer Süden sind ohne jeglichen Lärmschutz dem Verkehrslärm der B16 ausgesetzt.          Es ist durchaus davon auszugehen, dass in gewissen Ortsteilen die gesetzlichen Grenzwerte nicht eingehalten werden. Insbesondere nachts ist mit erheblichen Lärmzuwächsen aufgrund des nächtlichen LKW-Verkehrs zu rechnen.          Meinerseits wurde bereits mehrfach gegenüber der Gemeindeverwaltung Weichering die Notwendigkeit der Erstellung eines unabhängigen Gutachtens zur Bewertung des vor allem nächtlichen Verkehrslärms angezeigt. Diesbezüglich liegt bisher nach wie vor kein Ergebnis vor.          In diesem Zusammenhang ist es fragwürdig, wie eine Abwägung und die Fortführung des Vorhabens ohne diese ganz wesentliche Informations-Grundlage erfolgen konnte und kann.          Es wird dringend die Erstellung eines Gesamtlärmgutachtens gefordert.          Dieses Gutachten muss ebenfalls die Gesamtlärsituation für beide Ortschaften beinhalten und bewerten.          Die Gemeindeverwaltung Weichering kommt aus meiner Sicht bisher nicht in Gänze Ihrer Sorgfaltspflicht nach, da mögliche Gesundheitsgefährdungen der Bevölkerung im Entscheidungsprozess nicht betrachtet wurden und werden.</p>	<p>Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärbetrachtung besteht nicht.          Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Thematik der Gesamtlärbetrachtung wird auch im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, insbesondere des BUND Naturschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen, des Landesbunds für Vogelschutz Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen und der Stadt Neuburg behandelt. Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärbetrachtung besteht nicht.          Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200-201 der Schalltechnischen Untersuchung) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist ausgutachterlicher Sicht nicht erforderlich.</p>
<p><u>Einwendung 3-3</u> Lärmschutzkonzept B16          Basierend auf dem Lärmgutachten als Ergebnis der Einwendung 3-2 muss die Gemeindeverwaltung ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen und ein Lärmschutzkonzept erstellen.          Dieses Lärmschutzkonzept ist zeitnah zu veröffentlichen.          Eine Fortführung des Projekts DHL-Paketzentrum erscheint mir nicht zweckmäßig ohne sich ausreichend Gedanken über einen Lärmschutz zu machen.          Vor dem Hintergrund der Sorgfaltspflicht und des Handels für das Gemeinwohl ist dies ggf. juristisch sogar äußerst fragwürdig</p>	<p>Die Gemeinde Weichering hat zwischenzeitlich außerhalb der Bauleitplanung zum Paketzentrum die Thematik „Lärmschutz an der B16“ im Gemeinderat behandelt. Im Ergebnis ist das Planfeststellungsverfahren zum 4-spurigen Ausbau der B16 abzuwarten um den dort festgelegten Lärmschutz bewerten und bei Bedarf durch ergänzende kommunale Maßnahmen, im Sinne der betroffenen Bürger Weicherings, verbessern zu können.          Grundsätzlich wäre für die Bundesstraße B16 bereits im Bestand eine Lärmsanierung durch den verantwortlichen Straßenbaulastträger erforderlich. Insofern hat nicht die hier planende Gemeinde Weichering, sondern der Straßenbaulastträger der B 16 aufgrund der Vorbelastung für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen Sorge zu tragen.</p>
<p><u>Einwendung 3-4:</u> Feinstaubanalyse B16          Basierend auf den aktuellen Verkehrszahlen wird ein Gutachten zur Feinstaubbelastung für die B16 gefordert.</p>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.</p>

<p>Dieses Gutachten zur Feinstaubbelastung ist zeitnah zu veröffentlichen. Eine Fortführung des Projekts DHL-Paketzentrum erscheint mir nicht zweckmäßig ohne die Gefährdung durch Feinstaub betrachtet zu haben.</p>	<p>Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.</p> <p>Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben.</p> <p>Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Vor dem Hintergrund der Sorgfaltspflicht und des Handels für das Gemeinwohl ist dies ggf. juristisch sogar äußerst fragwürdig Eine Beantwortung meiner Fragestellungen wird bis spätestens 22.12.2023 erbeten</p>	

<p><b>Quellen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>[1] Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieursgesellschaft Stolz mbH, 05.Mai 2023</li> <li>[2] Verkehrsuntersuchung B 16 - 4-streifiger Ausbau zwischen der St 2043 und der B 13, PB Consult, 03.08.2022</li> <li>[3] Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, 12. Mai 2023</li> <li>[4] <a href="https://www.basis.bayern.de">https://www.basis.bayern.de</a></li> <li>[5] Plausibilitätsprüfung der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“, 6186/L3/hu, 13.09.2023, Steger &amp; Partner GmbH</li> <li>[6] Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering, Vertiko GmbH, 02.03.2023</li> <li>[7] Gemeinderatssitzung Weichering vom 21.09.23</li> <li>[8] Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt „UmweltWissen — Lärm — Hören, messen und bewerten“ vom Februar 2017</li> </ul>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 12:</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.</b></p>	
<p>13. Private Stellungnahme 13 mit Schreiben vom 31.10.2023 <span style="float: right;">FNP / vBP</span></p>	
<p><b>Kindergarten</b>                  Mein Hinweis auf die Möglichkeit einen Kindergarten in der verbindlichen Bauleitplanung vorzuschreiben wurde mit der Abwägung, dass ein Kindergarten / KiTa nicht vorgesehen ist behandelt. Diese Abwägung ist zu unpräzise. Warum ist ein Kindergarten / KiTa nicht vorgesehen? Weil es die DHL nicht möchte? Oder sieht die Gemeinde Weichering keinen Bedarf an zusätzlichen Kindergarten- bzw. KiTaplätzen? Aufgrund des geplanten Paketzentrums wird ein erheblicher Zuzug in die Region stattfinden. Die zusätzlichen Bewohner in der Region erhöhen den Bedarf an Kinder- bzw. KiTa —Plätzen. Sind diese zusätzlichen Plätze in der momentanen Planung berücksichtigt? Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung besteht die Möglichkeit einen Kindergarten / KiTa verbindlich vorzuschreiben.</p> <p><b>Verkehrsuntersuchung</b>                  Die zusätzliche Verkehrsbelastung mit 2590 Lkw- und 766 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden ist unverhältnismäßig hoch. Dieser zusätzliche Verkehr ist der Bevölkerung nicht zuzumuten und ist auch durch die vielleicht entstehenden Arbeitsplätze nicht zu rechtfertigen. Insgesamt stellt diese erhebliche Verkehrsbelastung eine Verschlechterung der Lebensqualität in Weichering für die bereits lärmgeplagte Bevölkerung dar.</p>	<p><b>Zu Kindergarten</b>                  Vorsorgeeinrichtungen wie Kindergärten dienen dem lokalen Bedarf und sollten daher zentral im Gemeindegebiet angesiedelt werden, wo der Bedarf besteht. Eine Ansiedlung eines Kindergartens oder Kindertagesstätte innerhalb eines Logistikbetrieb mit extrem hohen Schwerlastverkehrsabteils ist aus gemeindlicher Sicht nicht wünschenswert.</p> <p><b>Zu Verkehrsuntersuchung</b>                  Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass mit der Ansiedlung eines Paketzentrum eine Verkehrssteigerung auf der B 16 einhergeht. Eine bedeutende Gefahr für die Gesunderhaltung und tiefgreifende Verschlechterung der Lebensqualität für die Bevölkerung</p>

	<p>Weicherings wird aufgrund der gutachterlich belegten Auswirkungen des Vorhabens nicht gesehen.          Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.</p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Feinstaubbelastung</b>          Wieso wurde keine Betrachtung der zusätzlichen Feinstaubbelastung durch den erheblichen LKW-Verkehr an der B16 erstellt? Es gibt Anwohner, auch mit kleinen Kindern, welche in unter 100m Entfernung zur B16 wohnen. Wieso werden mögliche Gefahren für die Gesundheit der Bevölkerung hier nicht geprüft?</p>	<p><b>Zu Feinstaubbelastung</b>          Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst.          Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung.          Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in</p>

	<p>innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine Grenzwertüberschreitungen gesehen werden. Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben.</p> <p>Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Schalltechnisches Gutachten</b></p> <p>Das Lärmgutachten geht von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen aus. Das zeigt, dass überwiegend Westwind im Gemeindegebiet herrscht. Das deckt sich ebenso mit meiner persönlichen Erfahrung.</p> <p>Wieso wird es nicht berücksichtigt, dass der Wind den Lärm genau in Richtung der Wohngebiete Muna-Siedlung und Weichering treibt? Das Gutachten berücksichtigt also nicht den schlimmsten Fall für die Bevölkerung. Das Gutachten sagt außerdem nichts über den Gesamtlärm aus, dem die Bevölkerung ausgesetzt werden wird. Die Bevölkerung ist ja bereits äußerst lärmgeplagt. B16, Fluglärm, LKW-Lärm durch Fa. Scherm, Kiesabbau, Bahnstrecke und nun auch noch 2500 LKW-Fahrten ohne einen ausreichenden Lärmschutz an der B16 sind uns nicht mehr zuzumuten.</p>	<p><b>Zu Schalltechnisches Gutachten</b></p> <p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p> <p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.</p> <p>Durch die Annahme einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen wird unterstellt, dass der Wind aus jeder Richtung kommen kann und somit der ungünstigste Fall angenommen. Damit werden alle im Umfeld vorhandenen Siedlungsflächen einer möglichen Betroffenheit durch eine Mitwindsituation gleichbehandelt und keiner Windrichtung der Vorrang eingeräumt was zu einer Ungleichbehandlung der in entgegengesetzter Richtung vorhandenen Siedlungsgebiete führen würde.</p> <p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der</p>

	<p>Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:                  Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich witterungsbedingt unterschiedlichen Lärmverteilung bewusst.                  Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:                  In Maxweiler wird es -0.4 bis -0.7 dB leiser, in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB. Damit fallen die Geräuschimmissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionsschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nach TA Lärm überschritten.</p> <p>Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärbetrachtung besteht nicht.                  Die im Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200-201 der Schalltechnischen Untersuchung) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist ausgutachterlicher Sicht nicht erforderlich.</p>
<p>Ist unsere Gesundheit weniger wert als ein paar Arbeitsplätze? Ist es nicht bereits laut genug? Im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen herrscht fast Vollbeschäftigung, diese zusätzlichen Arbeitsplätze würden anderen Orts deutlich sinnvoller genutzt werden können. Ich bezweifle die Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens, der Verkehrsuntersuchung und des Feinstaubgutachtens.</p>	<p>Die Gemeinde Weichering kann die Planungshoheit nur im eigenen Gemeindegebiet ausüben und befürwortet die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Gemeindegebiet. Die Prüfung der Sinnhaftigkeit der Arbeitsplätze des Paketzentrums in einem anderen Landkreis obliegt der Gemeinde Weichering nicht.                  Zur Prüfung der Richtigkeit des schalltechnischen Gutachtens hat die Gemeinde Weichering bereits zum Entwurf der</p>



	<p>Bauleitplanunterlagen vom 21.09.2023 durch das Büro Steger &amp; Partner eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Lärmgutachter (TÜV) die seinen konkreten Ermittlungen zugrunde gelegten Prämissen sachgerecht angewandt hat. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten. Das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung und das Emissionspotential des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Schalltechnischen Untersuchung i. d. F. vom 12.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei. Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Verkehrsgutachter (IGS) die Ausgangs- und Prognosedaten der Verkehrsentwicklung methodisch korrekt ermittelt hat und der gesamt vorhabenbedingte Verkehr auf der B16 abgewickelt werden kann. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei. Zum Feinstaubgutachten wird auf die Abwägung zu Absatz 3 Feinstaubbelastung verwiesen.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Gleichzeitig wird in der kompletten Abwägung lediglich auf die vermeintlichen Vorteile zusätzlicher Arbeitsplätze eingegangen. Meiner Auffassung nach sind in einer Region mit Vollbeschäftigung zusätzliche Arbeitsplätze, hauptsächlich im Niedriglohnsektor aus kommunalpolitischer Sicht nicht sinnvoll. Das Einkommen der Niedriglohneempfänger wird nicht ausreichen um ohne staatliche Unterstützung auszukommen. Die Kosten der Unterkunft (Miete) sind bei Bürgergeld-Empfängern aus dem kommunalen Haushalt zu bestreiten. Nennenswerte Einkommenssteuer für die Gemeinde Weichering wird, wenn überhaupt, in diesem Bereich nicht anfallen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	

<b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 13</b>	
<b>Beschluss FNP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.	
<b>Beschluss vBP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.	

14. Private Stellungnahme 14 mit Schreiben vom 09.11.2023	vBP
---	-----

<p><b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan DHL-Paketpostzentrum in Weichering</b>  <b>A. Einwendungen Schallschutz</b>  <b>Bezug auf das Dokument</b>  <b>Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering Fortschreibung, Stand Mai 2023</b>  <b>TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12</b>  <b>Köln, 12. Mai 2023</b>  <b>Verfasser: TÜV RHEINLAND ENERGY GMBH - Immissionsschutz/ Lärmschutz</b></p> <p><b>als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname 5-04_schalltechnische-untersuchung</b></p> <p><b>1. Einwendungen Gewerbelärm</b>  <b>Vorbelastung aus der Bundeswehr-Liegenschaft:</b>          (Bezug auf das Dokument S. 25/26 )  <b>5.1.2 Bundeswehr-Liegenschaft</b>          „In ca. 400 m südlich des geplanten Paketzentrums befindet sich eine Liegenschaft der Bundeswehr mit einem Munitionsdepot und einem Tanklager. Regelmäßige Aktivitäten finden hier nach unseren Erkenntnissen nicht statt.<sup>10</sup> Daher wurde über das Staatliche Bauamt Ingolstadt (StBA Ingolstadt) der Kontakt zum Betreiber gesucht und von diesem mitgeteilt, dass die militärische Liegenschaft täglich von ca. 50 Pkw und ca. 5 Lkw angefahren wird. Die Nutzung findet nach unserer Einschätzung und nach Auffassung des StBA Ingolstadt ausschließlich tagsüber statt [29].“          „Fußnote 10:          In einer uns vorliegenden Stellungnahme der Bundeswehr vom 03.08.2021 heißt es u.a.:          ich darauf hin, dass von diesen militärischen Anlagen Emissionen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ausgehen können. Dem Errichter des Paketzentrums ist diese Situation bekannt. Er hat dieses zu dulden. Nach Nr. 381 ZDv A-2031/1 gilt folgendes: Bei der Ermittlung von Mindestabständen oder zur Feststellung der Notwendigkeit nach DIN 18005 Teil 1 "Schallschutz im Städtebau, Grundlagen und Hinweise für die Planung" ist bei Liegenschaften der Bundeswehr im Allgemeinen von einem flächenbezogenen Schalleistungspegel (FSLP) von 65 dB(A) tags und nachts auszugehen. Dieser Emissionsansatz entspräche u. E. einer Industriegebietstypischen Nutzung. Wenn man diese Pegel für die Liegenschaft zugrunde legt und danach die Geräuschimmissionen an den für die Liegenschaft maßgeblichen Immissionsorten ermittelt, kommt man zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte in Maxweiler und Weichering z. T. bereits ausgeschöpft oder überschritten werden. Da ein solcher Nutzungskonflikt derzeit jedoch nicht besteht und weiterhin nachts keine Nutzung außer einer Lagerung als</p>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p>
--	---

<p>Tanklager und Munitionsdepot vorliegt wird von diesen Ansätzen abgewichen und die Auswirkung der tatsächlichen Nutzung überprüft.“</p>	
<p><b>Einwendung:</b>  <i>Es wird den potentiellen Schallemissionen der Bundeswehrfläche NICHT ausreichend Rechnung getragen:</i>          1) <i>Das Schreiben der Bundeswehr ist mehr als zwei Jahre alt. Mittlerweile hat sich die Situation grundlegend verändert (Ukraine Krieg, Nahost-Konflikt)</i>          2) <i>in der Fußnote wird eindeutig beschrieben, dass man diese Fläche mit 65 dB(A) tags/nachts berücksichtigen soll, was aber nicht geschieht, weil man lapidar schreibt, dass "ein solcher Nutzungskonflikt derzeit jedoch nicht besteht".</i>  <i>Bei Planungen muss man aber auch zukünftige Nutzungen berücksichtigen. Das wird hier nicht getan</i></p> <p><b>Vorbelastung aus der Bundeswehr-Liegenschaft:</b>          (Bezug auf das Dokument S. 26)  <b>a) Einwirkung auf das Plangebiet</b></p>	<p>Die genannte Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 03.08.2021 wurde in der Abwägung zum Bauleitplanverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB wie folgt gewürdigt:  <i>Als Anlage der Landesverteidigung fällt die Bundeswehr-Liegenschaft grundsätzlich in den Anwendungsbereich der TA-Lärm. Die von der Bundeswehr in ihrer Stellungnahme vom 03.08.2021 angeführte Zentrale Dienstvorschrift (ZDv A-2031/1 – Immissionschutz und anlagenbezogener Klimaschutz) ist demgegenüber keine lärmtechnische Ermittlungsgrundlage, sondern eine rein interne übergeordnete Dienstvorschrift des Bundesministeriums der Verteidigung, die für alle Beschäftigten in deren jeweiligen Geschäftsbereiche verbindlich ist, jedoch keine Außenwirkung hat. Für Anlagen der Landesverteidigung liegen regelmäßig – wie auch hier – keine Genehmigungsbescheide vor, welche Auflagen oder Betriebsbeschränkungen bezüglich der Geräuschimmissionen enthalten können. Aus Gründen der Geheimhaltung liegen keinerlei Informationen, wie z.B. eine Betriebsbeschreibung vor, auf welche bezüglich der Immissionswerte abgestellt werden könnte. Für die Bundeswehr-Liegenschaft existiert kein Bebauungsplan, in welchem ein Gebietstyp nach Nr. 6.1 TA-Lärm hätte festgesetzt werden können. Es handelt sich bei der Bundeswehr-Liegenschaft weder um ein Gewerbe- noch um ein Industriegebiet. Die Bundeswehr-Liegenschaft befindet sich im Außenbereich, sodass der Gutachter richtigerweise auf die von ihm in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt und dem Betreiber der Liegenschaft zutreffend ermittelte tatsächliche Nutzung abgestellt hat.</i></p> <p>Es ist nach wie vor anzunehmen, dass es sich entsprechend der Angaben der Bundeswehr um eine Lagerstätte handelt und auf dem Grundstück keine geräuschintensive Nutzung ausgeführt wird. Insofern ist folgerichtig, dass hier auf die tatsächliche Nutzung des Betriebsgeländes abgestellt wird. Auch wenn sich die tatsächliche Nutzung des Standorts mit der Zeit ändern kann, hält die Gemeinde Weichering die Vorgehensweise für sachgerecht.</p> <p>Abwägung siehe zu 1.</p>

„Aus den o.g. Ansätzen ergeben sich Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten der Büronutzung des Paketzentrums von  $LrT = 21 \text{ dB(A)}$  am Tag und  $LrN = 0 \text{ dB(A)}$  in der Nacht.  
Die Bundeswehr-Liegenschaft stellt damit keine immissionsrelevante Schallquelle für den Betrieb des Paketzentrums dar.“



**Einwendung:**

*Es wird den potentiellen Schallemissionen der Bundeswehrfläche NICHT ausreichend Rechnung getragen: Mangelnde Berücksichtigung der Militärf lächen, d.h. die Vorbelastung ist nicht berücksichtigt in den Berechnungen.*

*Hier müsste man eine gewisse nächtliche Nutzung unterstellen.*

*Das ist kein Ansatz auf der sicheren Seite!*

*Insbesondere die Wohnnutzung am Biberweg und Weingasse wird aufgrund der, bei einer intensivierten Nutzung des Bundeswehrgeländes, anzunehmenden erhöhten Lärmemissionen erheblich belastet.*

**Geräuschemissionen aus dem Vorhaben:**

(Bezug auf das Dokument S. 34/35)

**5.3 Geräuschemissionen**

**5.3.1 Allgemeine Angaben**

„In der Frachthalle werden Pakete sortiert und auf die einzelnen Verladebereiche verteilt. Geräuschintensive Aggregate und Maschinen werden hier nicht eingesetzt. In den Frachthallen der Deutschen Post an

bestehenden Standorten herrscht ein mittlerer Halleninnenpegel von  $L_i$  75 dB(A). Durch die Geräusche innerhalb des Betriebsgebäudes ist an den Immissionsorten damit kein relevanter Immissionsbeitrag zu erwarten. Dies gilt auch, wenn die Verladetore zeitweise geöffnet sind, da vor geöffneten Hallentoren grundsätzlich ein Wechselbehälter zur Verladung steht.“

**Einwendung:**

*Der Schallinnenpegel muss berücksichtigt werden, denn jegliche Öffnung reduziert die Schalldämmung der Außenbauteile erheblich. Wenn „grundsätzlich ein Wechselbehälter vor den geöffneten Toren steht“ ist dies schallschutztechnisch als Aufschlag für die Betrachtung der Gesamtemissionen des Betriebsgeländes zu berücksichtigen. Insbesondere für den Nachtzeitraum muß für die geöffneten Tore ein Sicherheitszuschlag berücksichtigt werden.*

Innerhalb der Halle finden keine geräuschintensiven Tätigkeiten statt. Geräusche entstehen lediglich durch die Förder- und Sortier-technik. Auf die gesamte Frachthalle bezogen liegt der Halleninnenpegel im Mittel aufgrund der Kenntnisse anderer Standorte erfahrungsgemäß bei  $L_i \leq 75$  dB(A) (vgl. schalltechnische Untersuchung, Kapitel 5.3.1, S. 35). Aufgrund der großen Entfernungen zwischen Frachthalle und Immissionsorten sind die Geräuschemissionen als nicht relevant einzustufen, sodass die Abstrahlung über die Außenbauteile der Halle (Fassaden, Dach) nicht berücksichtigt werden muss.

**5.3.2 Freiflächengeschehen (Fahrverkehr und Verladevorgänge)**

(Bezug auf das Dokument S. 36)

„Zur Ermittlung und Beurteilung der Betriebsgeräuschsituation nach TA Lärm sind nur die Fahrbewegungen auf dem Betriebsgelände zu berücksichtigen. Für die Geräuschquellen werden messtechnisch abgesicherte Emissionskenndaten aus Untersuchungen für die Deutsche Post AG sowie aus der Lärmdatenbank des TÜV Rheinland angesetzt. Messwerte sind in der nachfolgenden Tabelle 5.5 gekennzeichnet. Die im Ausbreitungsmodell zugrunde gelegten Geräuschemissionen sind allgemein anerkannt und finden auch in anderen Verfahren Anwendung. Im Sinne einer konservativen Abschätzung der Fahrgeräusche wurden keine Fahrzeuge mit Elektromotoren berücksichtigt. Im schalltechnischen Modell werden für Fahrwege, Verladeorte und -vorgänge, sowie für die Einwirkzeiten der jeweiligen Quellen Ansätze gemacht, die bezüglich der Geräuschmissionen auf der sicheren Seite liegen.“

Fußnote 12:

„Beispiel: für einen Verladevorgang einer Wechselbrücke mit Rollbehältern werden 30 Minuten berücksichtigt. Bei der zeitlichen Einwirkung der Geräusche ist zu bewerten, wie lange ein Vorgang dauert und ist nicht zu verwechseln mit der Standzeit einer Wechselbrücke vor einem Verladetor, die auch länger als 30 Minuten andauern kann.“

Auszug aus dem aktuellen Dokument:

Lkw-Anfahrt an Schrankenanlage	106	80	-	10 Sekunden je Lkw an Schranke
Lkw Absetzen der Wechselbehälter Übergabepplatz (Ü)	103 <sup>14</sup>	95	-	10 min je Vorgang am Übergabepplatz
Lkw Aufnehmen / Absetzen der Wechselbehälter an Stellplätzen (E, B, S)	103 <sup>14</sup>	92	-	5 min je Vorgang am Stellplatz

**Einwendung:**

*Im Schallschutzgutachten zur 1. Auslegung des Vorhabens von DHL (Vgl. Gutachten vom 20.04.2022 TÜV Rheinland) wurden für Fahrten innerhalb des Geländes eine Geschwindigkeit von 10-30 km/h (durchschnittlich 20km/h) angesetzt.*

*Durch die im aktuellen Gutachten vorgenommene Reduktion der Geschwindigkeit auf 10km/h wird die hieraus entstehende Emissionsbelastung künstlich reduziert um günstigere Beurteilungswerte in Sinne von DHL zu erhalten, die sich allerdings negativ auf die Immissionsbelastung der Nachbarschaft auswirken.*

*Eine tatsächliche Einhaltung eines möglichen Tempolimits kann nicht sichergestellt werden. Es muss deswegen ein realistisches Durchschnittstempo für LKW auf dem Betriebsgelände berücksichtigt werden.*

*Das ist kein Ansatz auf der sicheren Seite!*

*Vgl. auch Tabelle 5.5 vom Gutachten vom 20.04.2022 TÜV Rheinland*

Die für die fahrenden Lkw (10-30 km/h) angesetzte Geräuschemission ist innerhalb dieser Spanne geschwindigkeitsunabhängig und wird über den längenbezogenen Schalleistungspegel  $L_{WA}/m$  definiert. Dieser  $L_{WA}/m$  geht in die Ausbreitungsberechnung ohne Berücksichtigung der Geschwindigkeiten ein. Es wurde keine „Emissionsbelastung künstlich reduziert“, um günstigere Ergebnisse zu erhalten. Im Gegensatz zum Ansatz in der 1. Auslegung wurde der kritisierte Wert von  $L_{WA}/m = 61 \text{ dB(A)}$  auf  $L_{WA}/m = 63 \text{ dB(A)}$  sogar um 2 dB erhöht, was zu höheren Geräuschimmissionen der Lkw-Fahrbewegungen führt. Vgl. dazu auch Tabelle A.3.2, S. 96-98 sowie Tabellen A.2.4 und A.2.5, S. 104 – 195.

Darüber hinaus handelt es sich bei dem verwendeten Ansatz um einen Wert, der auf eine anerkannte Studie („Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten“, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, 2005) zurückgeht, die in vergleichbaren Aufgabenstellungen Anwendung findet.

Tabelle 5.5: Schalleistungspegel Fahrverkehr und Verladevorgänge

Betriebszustand	Schalleistungspegel L <sub>WA</sub> in dB(A)			Geschwindigkeit bzw. Dauer der Vorgänge <sup>1</sup>
	Ausgangswert L <sub>WA</sub>	L <sub>WA</sub> pro Stunde bzw. Vorgang	Längenbezogen L <sub>WA</sub> / (m <sup>3</sup> h)	
<b>Lkw</b>				
Lkw-Fahrt (Paketzentrum und Ruheplatz)	104	-	61	v = 10 – 30 km/h (hier: 20 km/h)
Lkw-Anfahrt in Stauspur	106	88	-	60 Sekunden je Lkw in Stauspur
Lkw-Anfahrt an Schrankenanlage	106	80	-	10 Sekunden je Lkw an Schranke
Lkw Absetzen der Wechselbehälter Übergabeplatz (Ü)	103	95	-	10 min je Vorgang am Übergabeplatz
Lkw Aufnehmen / Absetzen der Wechselbehälter an Stellplätzen (E, B, S)	103	92	-	5 min je Vorgang am Stellplatz
Lkw-Rangieren	97	84	-	3 min je Lkw an allen Übergabe-, Verlade- und Stellplätzen
Lkw-Verladungen (manuelle Rollbehälterverladung an Verladetoren)	83	80	-	30 min / Lkw
<b>Lkw-Ruheplatz</b>				
Lkw-Parkvorgang (gemäß [24])	-	83	-	-
Lkw-Standgeräusche	94	91	-	30 min / h pro Stellplatz
<b>Rangierfahrzeuge („Wiesel“)</b>				
Umsetzen Wechselbehälter mittels Rangierfahrzeugen	105	89 / 92		1,5 / 3 min. je Aufnahme- / Absetzvorgang
Rangierfahrzeug-Fahrt (Fahrstrecke zwischen zwei Betriebsbereichen, bspw. Ü → E2)	103	-	59	v = 10 – 30 km/h*

**5.6 Beurteilung der Geräuschsituation**

(Bezug auf das Dokument S. 43ff.)

**5.6.1 Beurteilungsansätze**

**Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit KT**

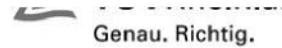
(Bezug auf das Dokument S. 43ff.)

„Für die Teilzeiten, in denen in den zu beurteilenden Geräuschmissionen ein oder mehrere Töne hervortreten oder in denen das Geräusch informationshaltig ist, ist für den Zuschlag KT je nach Auffälligkeit der Wert 3 oder 6 dB anzusetzen.“

<p>Bei Rangiervorgängen von Lkw und Rangierfahrzeugen treten zeitweise Rückfahrwarnsignale im Nahbereich des Betriebsgeländes auf. Bei den vor Ort eingesetzten Rangierfahrzeugen ist darauf zu achten, dass diese nicht mit einem tonhaltigen Rückfahrwarner („piepsen“), sondern mit einem breitbandigen, nicht tonhaltigen „Fauchen/Zischen“ ausgerüstet sind (Anforderung an den Betrieb). Die Lärmschutzwände (s. Kapitel 5.5) dämpfen nicht ausschließlich die Fahrgeräusche der Lkw und Rangierfahrzeuge auf dem Hof, sondern auch die Einzeltöne beim Rangieren bzw. Rückwärtsfahren der Lkw, sodass kein zusätzlicher Zuschlag KT erforderlich wird (KT = 0 dB). Im Sinne des Anwohnerschutzes wird von dieser Vorgehensweise abgewichen und ein Zuschlag von +3 dB tags und nachts für alle Immissionsorte im Umkreis &lt; 500 m erteilt (Io 10 15 und Io 21).</p> <p>Dazu wird die Anzahl der rückwärtsfahrenden Lkw an den Stellplätzen und Beladebereichen addiert und die Einwirkzeit des Geräuschs von im Mittel 10 Sekunden pro Lkw bestimmt. Tagsüber ergibt sich somit ein Zuschlag von KT = +0.4 dB (526 Lkw, deren Rückfahrwarnsignal in Summe ca. 88 Minuten in 16 Stunden einwirkt) und nachts ein Zuschlag von KT = +0.6 dB (49 Lkw in ca. 8.5 Minuten innerhalb der lautesten Nachtstunde).“</p>	
<p><b>Einwendung:</b>  <i>Es wird den entstehenden Schallemissionen NICHT ausreichend Rechnung getragen.          Es werden nur 49 LKW innerhalb der lautesten Nachtstunde berücksichtigt.          Gemäss der vorliegenden Tabelle 5.2 ist in der Stunde von 4-5 Uhr mit ca. 200 Bewegungen zu rechnen.</i></p>	<p>Der Zuschlag <math>K_T</math> wird ausschließlich für die rückwärtsfahrenden Lkw berücksichtigt, demnach bei den Lkw an den Stell- und Beladeplätzen. Bei vorwärtsfahrenden Lkw (Übergabeplatz) wird kein Rückfahrwarner ausgelöst. In der lautesten Nachtstunde von 4:00 – 5:00 Uhr sind es 49 Lkw, die nicht den Übergabeplatz, sondern die Stell- oder Beladeplätze anfahren. Bei der Beurteilung wurde weiterhin angesetzt, dass jedes Rückfahrwarnsignal dieser Lkw an den Io 10 – Io 15 und Io 21 wahrnehmbar ist.</p> <p>Es wird an der Vorgehensweise festgehalten.</p>
<p><b>Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit KR</b>          (Bezug auf das Dokument S. 44)          „Gemäß Nr. 6.5 TA Lärm ist für Geräuscheinwirkungen in den Zeiten von -werktags 06:00 - 07:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr sowie -sonn- und feiertags 06:00 - 09:00 Uhr, 13:00 - 15:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr in Allgemeinen und Reinen Wohngebieten (WA, WR)20 sowie in Kurgebieten und für Krankenhäuser und Pflegeanstalten bei der Ermittlung des Beurteilungspegels die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag von 6 dB zu den jeweiligen Mittelungspegeln der Teilzeiten zu berücksichtigen, in denen die Geräusche auftreten. Der Zuschlag wird für urbane Gebiete (MU), Kern-, Dorf- und Mischgebiete (MK, MD, MI) sowie für Gewerbe- und Industriegebiete (GE, GI) nicht angewandt.          Gemäß Kapitel 3.2 liegen einige Immissionsorte (Immissionsgebiet 1 und 3) in WA-Gebieten. Der Zuschlag kann den Ausbreitungstabellen in Kapitel A2.5, Seite 101ff. in der Spalte KR entnommen werden. Die Beurteilung für den Tagzeitraum wird für Werktagen vorgenommen, da sonntags kein Betriebsgeschehen herrscht, das mit dem an Werktagen vergleichbar ist:          Fahr, Rangier- und Sortiertätigkeiten beginnen an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich nicht vor 22:00</p>	<p>Der Zuschlag wurde zu den jeweiligen Mittelungspegeln der Teilzeiten für alle Immissionsorte in Allgemeinen Wohngebieten (WA) berücksichtigt, in denen die Geräusche auftreten.</p> <p>Es wird an der Vorgehensweise festgehalten, da keine Anpassung erforderlich ist.</p>



<p>Uhr, im Tagzeitraum ist allenfalls Personal zur Wartung der Technik oder Sicherheitspersonal vor Ort.“</p>	
<p><b>Einwendung:</b>  <i>Ab Seite 104 im Gutachten werden die einzelnen Schallemissionsquellen angegeben. Darin wird auch der Ruhezeitenzuschlag angegeben (KR). Grundsätzlich ist für eine Betrachtung nach TA Lärm der regelmäßige Betrieb zu berücksichtigen, der öfter als 10 mal im Jahr so vorkommt. Jeder Lärm, der innerhalb der Ruhezeiten emittiert muss mit 6 dB(A) beaufschlagt werden. In den vorliegenden Berechnungen hat man den Werktag als regelmäßigen Betrieb unterstellt, einen regelmäßigen Betrieb an Sonn- und Feiertagen soll es scheinbar nicht geben. Das ist zu prüfen und ggf. im weiteren Verfahren sicherzustellen.</i>  <i>Wenn nämlich ein regelmäßiger Betrieb an Sonn- und Feiertagen stattfindet wurde der Ruhezeitenzuschlag zu niedrig berücksichtigt, da die Ruhezeiten wie auf S. 44 dargestellt an Sonn- und Feiertagen deutlich länger sind als an Werktagen.</i>  <i>Dass der Betrieb an Sonn- und Feiertagen erst ab 22 Uhr anläuft, erscheint nicht realistisch. Insbesondere in den Zeiten mit hoher Auslastung (vor Weihnachten) ist dies nicht zutreffend. Die Berechnung ist entsprechend anzupassen.</i>  <i>Anderenfalls ist die Einhaltung dieser zugrunde gelegten Annahmen von Seiten der Gemeinde im städtebaulichen Vertrag als einschränkende Verpflichtung für den späteren Betrieb mitaufzunehmen.</i></p>	<p>Der Zuschlag wurde zu den jeweiligen Mittelungspegeln der Teilzeiten für alle Immissionsorte in Allgemeinen Wohngebieten (WA) berücksichtigt, in denen die Geräusche auftreten.</p> <p>Es wird an der Vorgehensweise festgehalten, da keine Anpassung erforderlich ist.</p> <p>Im Gutachten wurde erläutert, dass Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten an Sonn- und Feiertagen nicht vor 22:00 Uhr beginnen (Ende des Tagzeitraums nach TA Lärm). Entsprechend der Betriebsbeschreibung findet an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich kein regelmäßiger Betrieb statt. Im Tagzeitraum ist nach Angaben der Deutschen Post sonntags allenfalls Personal zur Wartung der Technik oder Sicherheitspersonal vor Ort (keine Lkw-Bewegungen). Selbst wenn einzelne Lkw-Bewegungen an Sonntagen vor 22:00 Uhr erfolgen sollten (ausgeschlossen laut Vorhabenträger), sind die auf den gesamten Tageszeitraum von 6:00 – 22:00 Uhr bezogenen Geräuschimmissionen deutlich niedriger als an Werktagen. Insofern erübrigt sich die gesonderte Betrachtung von Sonn- und Feiertagen.          Eine Kontrollmöglichkeit besteht dadurch, dass die Betriebsbeschreibung sowohl Anlage des Durchführungsvertrages als auch Bestandteil der Baugenehmigung sein wird, sodass ein Verstoß gegen die Betriebszeiten von der Baugenehmigungsbehörde unterbunden werden kann.</p>
<p><b>Beurteilungspegel und Immissionswerte nachts:</b>          (Bezug auf das Dokument S. 47)          „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 (Vorbelastung gemäß Kapitel 5.1.4 + Geräusche des Paketzentrums) die Immissionsrichtwerte ein.22“          Fußnote 22:          „An den lo 16, lo 17 und lo 18 war die Gesamtbelastung zu untersuchen, um sicherzustellen, dass die Summe der Geräusche aus Vorbelastung und Paketzentrum den Immissionsrichtwert einhält. An anderen Immissionsorten besteht keine relevante Vorbelastung durch die in Kapitel 5.1 aufgeführten Betriebe.“</p>	



**Tabelle 5.7:** Beurteilungspegel  $L_r$  und Immissionsrichtwerte *nachts* (22:00 – 06:00 Uhr)

Immissionsort	Beurteilungspegel $L_r$ in dB(A)	Immissionsrichtwert in dB(A)	Differenz in dB(A)
<b>Immissionsgebiet 1 – Maxweiler</b>			
lo 1 – Am Bahndamm 3	39	40	-1
lo 2 – Maxweilerstraße 4c	39	40	-1
lo 3 – Maxweilerstraße 10 1/3	38	40	-2
lo 4 – Maxweilerstraße 10 1/2	39	40	-1
lo 5 – Maxweilerstraße 2	38	40	-2
lo 6 – Maxweilerstraße 4	38	40	-2
lo 7 – Maxweilerstraße 8	38	40	-2
lo 8 – Maxweilerstraße 22a	38	40	-2
<b>Immissionsgebiet 2 – Weichering (Außenbereich)</b>			
lo 9 – Schornreut 1	43	45	-2
lo 10 – Biberweg 2	45	45	0
lo 11 – Biberweg 6	45	45	0
lo 12 – Biberweg 8	45	45	0
lo 13 – Weingasse 14	44	45	-1
lo 14 – Weingasse 13	44	45	-1
lo 15 – Weingasse 1	43	45	-2
lo 21 – Biberweg 20	54	65	-11
<b>Immissionsgebiet 3 – Weichering (Ortslage)</b>			
lo 16 – B-Plan Weingasse Nr. 01	38	40	-2
lo 17 – B-Plan Weingasse Nr. 26	37	40	-3
lo 18 – B-Plan Weingasse Nr. 14	30	40	-10
lo 19 – Teichstraße 20	35	40	-5
lo 20 – Teichstraße 13	36	40	-4

**Einwendung:**

*Es wird den potentiellen Schallemissionen der Bundeswehrfläche NICHT ausreichend Rechnung getragen:*

- 1) Das Schreiben der Bundeswehr ist mehr als zwei Jahre alt. Mittlerweile hat sich die Situation grundlegend verändert (Ukraine Krieg, Nahost-Konflikt)*
- 2) in der Fußnote 10 wird eindeutig beschrieben, dass man diese Fläche mit 65 dB(A) tags/nachts berücksichtigen muss, was aber nicht geschieht, weil man lapidar schreibt, dass "ein solcher Nutzungskonflikt derzeit jedoch nicht besteht".*
- 3) Fußnote 22 beschreibt, dass man fälschlicherweise -entgegen Fußnote 10- keine relevante Vorbelastung angesetzt hat.*



*Bei Planungen muss man aber auch zukünftige Nutzungen berücksichtigen. Das wird hier nicht getan. Es ergeben sich 2-4 dB(A) höhere Werte als in der letzten Version des Schallschutzgutachtens vom April 2022.*

*Die Immissionsrichtwerte nachts werden voll ausgeschöpft. Hier gibt es somit kein Entwicklungspotential mehr für bestehende Betriebe bzw. darf die*

zu 1) es wird weiterhin davon ausgegangen, dass es sich hier um eine Lagerstätte handelt. Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wurde im Verfahren beteiligt und verweist weiterhin auch auf das Schreiben vom 03.08.2021. Zu 2) es wird weiterhin davon ausgegangen, dass kein Nutzungskonflikt besteht und entsteht. Zu 3) Es besteht keine Vorbelastung durch die Bundeswehrliegenenschaft, wohl aber durch den Betrieb der Kartoffellagerhallen. Dies ist entsprechend beschrieben und umgesetzt worden. Dies ist vom Bürger aus gutachterlicher Sicht fehlinterpretiert worden.

Das Gutachten ist im Laufe des Verfahrens mehrfach fortgeschrieben worden, weshalb sich Änderungen ergeben haben (vgl. Änderung des Emissionsansatzes bei Lkw, Zuschlag  $K_T$  etc.).

*Bundeswehrfläche ebenfalls nicht(s) mehr emittieren.*

**Da die Bundeswehrfläche jedoch nie außer Betrieb genommen wurde, kann diese nach aktueller Rechtsprechung 65db (A) emittieren. Das OVG Schleswig stellt im einzigen durch die Bundeswehr beantragten Normenkontrollverfahren der letzten 20 Jahre in Schleswig-Holstein 2002 fest: „... aufgrund dessen, dass Bundeswehrliegenschaften – was die von ihnen ausgehenden Lärmemissionen angehen – wie Industriegebiete zu behandeln seien und daher unabhängig von ihrer aktuellen Nutzung ein flächenbezogener Schalleistungspegel – Emissionswert – von 65 dB (A) – tags und nachts – zugrunde gelegt werden müsse...“ (OVG Schleswig 1 K 3-00 vom 31.01.2002).**

*Die in der Tabelle gekennzeichneten Liegenschaften würden in diesem Falle über die Maßen beeinträchtigt. Insbesondere die Wohnnutzung am Biberweg und Weingasse wird aufgrund der, bei einer intensivierte Nutzung des Bundeswehrgeländes, anzunehmenden erhöhten Lärmemissionen erheblich belastet.*

Die Immissionsrichtwerte können an allen Immissionsorten nachts, mit Ausnahme lo 16, lo 17, lo 18, aufgrund der nicht vorhandenen Vorbelastung, ausgeschöpft werden.

Für bereits bestehende Betriebe – wie auch für Neuansiedlungen – gibt es weiterhin die Möglichkeit, sich zu entwickeln. Die Regelung dazu trifft die TA Lärm.

Die Bundeswehr gibt sich laut Stellungnahme vom 03.08.2021 (Voranfrage zur Klärung der Belange der Bundeswehr) den Status eines Industriegebietes. Im vorliegenden Fall ist jedoch nach wie vor anzunehmen, dass es sich entsprechend der Angaben der Bundeswehr um eine Lagerstätte handelt und auf dem Grundstück keine geräuschintensive Nutzung ausgeführt wird. Insofern ist folgerichtig, dass hier auf die tatsächliche Nutzung des Betriebsgeländes abgestellt wird. Auch wenn sich die tatsächliche Nutzung des Standorts mit der Zeit ändern kann, hält die Gemeinde Weichering die Vorgehensweise für sachgerecht.

**Einwendung:**

*Die BauNVO §1 definiert die Gebietskategorien, die der Beurteilung des zulässigen Schallschutzes zugrunde zu legen sind.*

*Im Schallschutzgutachten wird als Gebietskategorie für die Wohnbebauung an der Weingasse MI, Mischgebiet zugrunde gelegt.*

*Laut BauNVO ist das Mischgebiet in §6 wie folgt definiert:*

*„(1) Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.*

*(2) Zulässig sind*

- 1. Wohngebäude,*
- 2. Geschäfts- und Bürogebäude,*
- 3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- 4. sonstige Gewerbebetriebe,*
- 5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,*
- 6. Gartenbaubetriebe,*
- 7. Tankstellen,*
- 8. Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Absatz 3 Nummer 2 in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.*

*(3) Ausnahmsweise können Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Absatz 3 Nummer 2 außerhalb der in Absatz 2 Nummer 8 bezeichneten Teile des Gebiets zugelassen werden.“*

*Da entlang der gesamten Weingasse weder Geschäfts- und Bürogebäude, noch sonstige in §6 genannte Gewerbebetriebe zu finden sind, ist die Bebauung der Siedlung dem Charakter nach in die*

Die Gemeinde Weichering kennt den Schutzstatus der Muna-Siedlung. Die Muna-Siedlung ist als Splittersiedlung im Randbereich des Kernortes Weichering zu beurteilen. Dabei handelt es sich um eine historisch gewachsene Siedlung landwirtschaftlicher Prägung, in der alle Gebäude Kontakt zum Außenbereich besitzen. Diese Einstufung wurde im Rahmen eines Verwaltungsstreitverfahrens auch vom Verwaltungsgericht München vorgenommen. Das Gericht hat dazu festgestellt, dass nach der Historie der Siedlung und deren Umgriff dort kein weiteres Baurecht entstehen soll. Darum ist für alle Gebäude immissionsrechtlich in jedem Fall eine Zwischenwertbildung erforderlich, so dass die Lärmgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht ansetzbar sind. Eine bauplanungsrechtliche Veränderung der Siedlung insbesondere die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) ist im Hinblick auf die Randlage zum Außenbereich städtebaulich nicht erforderlich. Für das Wohnen im Außenbereich (Immissionsgebiet 2) werden deshalb Immissionsrichtwerte von Mischgebieten (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) angesetzt. Die Unterstellung, dass die Wohnbebauung als sogenannte „Schwarzbauten“ eingeordnet werden, ist nichtzutreffend. Nachdem keine Bauunterlagen vorliegen, kann den Gebäuden nur der Schutzstatus zugewiesen werden, der rechtlich vorgesehen ist. Für Splittersiedlungen sind – ganz unabhängig davon, ob Baugenehmigungen vorliegen oder nicht – die Mischgebietswerte einzuhalten. Ohne dass Splittersiedlungen selbst Mischgebiete sein müssen, werden sie wie solche

<p>Gebietskategorie WA / Allgemeines Wohngebiete einzuordnen. Die im Rahmen der 1. Auslegung erfolgte Abwägung ist dahingehend nicht korrekt, als es sich beim Vorhaben der DHL nicht um eine „Baugenehmigung“ im Sinne der Bayerischen Bauordnung Art. 58 handelt, sondern um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach §12 BauGB. Die Tatsache, dass für die Wohnbebauung keine Genehmigung vorliegt, ist nicht, wie in der Abwägung suggeriert dem zuzuordnen, dass es sich hierbei um Schwarzbauten handelt, sondern um Bauvorhaben der Bundeswehr (bzw. Wehrmacht). Aus Gründen der Geheimhaltung wurde und werden derartige Bauvorhaben lediglich intern innerhalb der Bauverwaltung genehmigt. Dennoch war hier am östlichen Rand und mit Orientierung in Richtung Weichering bereits zur Bauzeit die Wohnbebauung der auf dem Muna-Gelände Beschäftigten angeordnet. Für diese Gebietskategorie des Allgemeinen Wohngebiets sind als Orientierungswerte nach DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ nachts 40dB (A) einzuhalten. Dieser Wert wird um bis zu 5dB (A) überschritten, auch ohne die zusätzliche Berücksichtigung der möglichen Emissionen des Bundeswehrgeländes.</p>	<p>behandelt, weil der Schutzanspruch in einer solchen Lage vermindert ist und die TA Lärm keinen eigens für Wohnen im Außenbereich definierten Immissionsrichtwert kennt.</p> <p>Für das Wohnen im Außenbereich (Immissionsgebiet 2) werden Immissionsrichtwerte von Mischgebieten (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) angesetzt. Hier liegt kein auf dieses Projekt bezogener Einzelfall vor, auch in anderen Bauleitplan- und Genehmigungsverfahren werden beim Wohnen im Außenbereich die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete zugrunde gelegt. Zudem geschieht die Einstufung in solchen Fällen unabhängig von der Existenz von Baugenehmigungen für einzelne Objekte/Häuser.</p>
<p><b>2. Einwendungen Verkehrslärm</b> <b>6.1 Geräuschemissionen</b> <b>6.1.1 Straßenverkehrsgeräusche</b> (Bezug auf das Dokument S.52 ff.) „Die Straßendeckschichten wurden gemäß Tabelle 4a der RLS-19 berücksichtigt. Daraus ergeben sich Korrekturwerte getrennt für Pkw und Lkw sowie deren Geschwindigkeiten. Nach Angaben des Staatliche Bauamts Ingolstadt ist im Untersuchungsgebiet Splittmastixasphalt SMA 8 verbaut, was in den Schallausbreitungsberechnungen entsprechend berücksichtigt wurde. Im Zuge des Umbaus der Kreisstraße wird auf dieser die Asphaltdeckschicht ersetzt und gegen offenporigen Asphalt (PA 8) ausgetauscht. Diese Deckschicht hat eine lärmindernde Wirkung. Dies wirkt sich insbesondere positiv auf die Geräuschemissionen von Lkw mit Geschwindigkeiten von &gt; 60 km/h aus. Die Deckschicht soll auf allen der Kreisstraße zugehörigen Verkehrsflächen westlich des neuen Kreisverkehrs aufgebracht werden.“ <b>Einwendung:</b> <i>Auch hier wird ein zu optimistischer Ansatz gewählt. Wie ist sichergestellt, dass dieser Asphalt PA8 tatsächlich kommt? Das ist keine Betrachtung auf der sicheren Seite! Unserer Kenntnis nach werden offenporige Asphalte v.a. bei Autobahnen verbaut. Die Kosten sind relativ hoch. Auch der Unterhalt ist höher. Die Anbringung auf einer Kreisstraße (Baulastträger ist der Landkreis) ist ungewöhnlich. Es besteht keine Möglichkeit für DHL dies planerisch sicherzustellen. Hier wird eine planerische Tatsache unterstellt, auf die man im Zuge diese B-Plan-Verfahrens de facto keinen Einfluss hat, da es sich um eine Kreisstraße handelt und hier der Landkreis Straßenbaulastträger ist Das Schallschutzgutachten muss sicherstellen, dass auch ohne Flüsterasphalt die zulässigen</i></p>	<p>Die Realisierung des Ausbaus der Kreisstraße ND 18 mit offenporigem Asphalt und dessen spätere Unterhaltung wird in der Vereinbarung der Straßenbauverwaltung des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen mit der Gemeinde Weichering festgeschrieben und im Durchführungsvertrag, der einen verbindlichen Teil zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan darstellt, zwischen der Gemeinde Weichering und der Vorhabenträgerin geregelt. Alle vorhabenbedingt erforderlichen Ausbaumaßnahmen der vorhandenen Verkehrsanlagen werden von der Vorhabenträgerin getragen und durchgeführt.</p>

*Immissionswerte in der Nachbarschaft eingehalten werden.*

**Straßenverkehrsgeräusche**

(Bezug auf das Dokument S.53 ff.)

„Vom nördlichen Ein- und Ausfädelungstreifen bis hin zum Kreisverkehr soll eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h für alle Verkehrsteilnehmer gelten (Querschnitt 8). Vom Kreisverkehr kommend bis etwa 100 m hinter der Einfahrt ins Paketzentrum sowie aus Osten kommend ab ca. 250 m vor der Einfahrt soll eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zulässig sein (Querschnitt 2). Im weiteren Verlauf der Kreisstraße in östlicher Richtung gilt dann wieder 100 km/h für Pkw und für alle Lkw bei 80 km/h (vgl. die nachfolgenden Grafiken Abbildung 6.2 (Geschwindigkeitsregelung) und Abbildung 6.3 (Querschnitte) in Verbindung mit Tabelle 6.2, die Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist darin grau hinterlegt).“



**Einwendung:**

*Wie kann rein rechtlich durch die Errichtung des Paketzentrums sichergestellt werden, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert und auch die Asphaltdeckschichten lärmoptimiert werden?*

*Es besteht keine Möglichkeit für DHL dies planerisch sicherzustellen.*

*Diese Annahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung entbehren jedweder rechtlichen Grundlage.*

*Hier wird eine regulatorische Tatsache unterstellt, auf die man im Zuge dieses B-Plan-Verfahrens de facto keinen Einfluss hat.*

*Das Schallschutzgutachten muss sicherstellen, dass auch ohne Geschwindigkeitsreduktion die zulässigen Immissionswerte in der Nachbarschaft eingehalten werden.*

*Zudem ist die angesetzte Reduktion in Höhe von 4 dB(A) ist wohl zu hoch. Wenn man die Geschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h reduziert, reduziert sich die Emissionen lediglich um ca. 2 dB(A).*

Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird wie dargestellt von der Straßenbauverwaltung des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen verkehrsrechtlich angeordnet um eine ungefährdete Abwicklung des Verkehrs vom/zum Paketzentrum zu gewährleisten. Entsprechende Regelungen werden im Rahmen des Durchführungsvertrags bzw. den Vereinbarungen zwischen dem Landkreis Neuburg-Schrobenhausen, der Gemeinde Weichering und der Vorhabenträgerin getroffen.

**Prüfkriterium Grenze der lärmbedingten Gesundheitsgefährdung**

(Bezug auf das Dokument S. 76/77)

„Der Anstieg des Verkehrslärms führt nicht dazu, dass tags 70 dB(A) oder nachts 60 dB(A) (Grenzen der Gesundheitsgefährdung / gesundheitsgefährdende Pegelwerte) überschritten werden.

Aufgrund der Vorbelastung, insbesondere durch den Bahnlärm, der allgemeinen Verkehrssteigerung und der Zusatzbelastung durch die Verkehre des Paketzentrums wird der Wert von 60 dB(A) nachts erreicht (aufgerundet). Betroffen hiervon sind die Immissionsorte lo 1, lo 1 b und lo 5, die sich unmittelbar an der Bahnstrecke befinden. Einer Überschreitung des Werts von 60 dB(A) nachts wird im Sinne der Lärmbeeinträchtigten bereits mit der Aufbringung des offenporigen Asphalts und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kreisstraße aktiv entgegengewirkt (vgl. Kapitel 6.1.1). Dies gilt es in der Abwägung neben den nachfolgend aufgeführten Hinweisen zur berücksichtigen.“

**Einwendung:**

*Wie kann rein rechtlich durch die Errichtung des Paketzentrums sichergestellt werden, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert und auch die Asphaltdeckschichten lärmoptimiert werden?*

*Es besteht keine Möglichkeit für DHL dies planerisch sicherzustellen.*

„In der Abwägung ist u. E. zu berücksichtigen, dass die vorgenannten Immissionspegel u.a. Zugverkehr in Kapitel 6.1.2 unter dem Hinweis zu den Zugzahlen der Deutschen Bahn). In der Realität fahren laut Deutsche Bahn im Nachtzeitraum / Beurteilungszeitraum 9 Züge (22:00 6:00 Uhr). 6 der 9 Züge sind Nahverkehrszüge zum Personentransport, 2 der 3 verbleibenden Güterzüge verkehren hypothetisch bzw. sind als Grundlast zu berücksichtigen). Bei Annahme von nur 7 fahrenden Zügen gemäß Kapitel 6.1.2 würde die Emission der Schienenstrecke um ca. 1.2 dB sinken und bei Betrachtung des Gesamtverkehrslärms im Plan-Fall würde ein Pegel von gerundet max. 59 dB(A) an den drei Immissionsorten entstehen. Die Pegelerhöhung an den drei betroffenen Wohnhäusern Am Bahndamm und an der Maxweilerstraße beträgt aufgrund der Vorbelastung durch die Bahnstrecke lediglich +0.3 bzw. +0.4 dB durch den Zusatzverkehr des Paketzentrums der Deutschen Post.“

**Einwendung:**

*Diese Aussage ist tendenziös. Der zugrundeliegende Beurteilungspegel beträgt gerundet bereits 60 dB(A) nachts, ab dem eine Gesundheitsgefährdung anzunehmen ist, so dass jegliche Erhöhung zu vermeiden wäre.*

Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird vom zuständigen Straßenbausträger (hier Landkreis Neuburg-Schrobenhausen für die Kreisstraße ND 18) durch eine verkehrsrechtliche Anordnung veranlasst. Die Zustimmung des Landkreises wurde im Bauleitplanverfahren erteilt. Der verpflichtende Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht wird in der Vereinbarung der Gemeinde Weichering mit der Straßenbauverwaltung festgelegt und die Umsetzung im Durchführungsvertrag geregelt.

Der Wert von 60 dB(A) wird an 3 Immissionsorten (aufgerundet) im Prognose-Nullfall bereits erreicht – bei Betrachtung des Summenpegels der Verkehre und auch bei der Gesamtlärmdarstellung wird der Pegel gerundet nicht noch weiter erhöht (Anhang A3.1, S. 196 und Anhang A4.1, S. 200 der Schalltechnischen Untersuchung).

**7. Verkehrslärmuntersuchung im Anwendungsbereich der 16. BImSchV**

(Bezug auf das Dokument S. 79)

„Die bestehende Kreisstraße ND 18 soll für den Bau des Paketzentrums teilverlegt werden. Der von der Verlegung betroffene Straßenabschnitt ist in Abbildung 6.4, S. 62, bei der Darstellung der in dieser Untersuchung betrachteten Verkehrswege in roter Farbe dargestellt und umfasst den Bereich ab dem Einmündungsbereich am Biberweg östlich bis zum geplanten Kreisverkehr im Lkw-Ausfahrtbereich des Paketzentrums. Die Verlegung umfasst ca. 820 m Straßenverlauf. Neben dieser Baumaßnahme sollen an der bestehenden Kreisstraße im Bereich zwischen neuem Kreisverkehr und der Brücke Änderungen

vorgenommen werden. Diese betreffen das Brückenbauwerk, die Straße sowie die Ein- und Ausfädungsstreifen der B16. Die Brücke und die Straße werden verbreitert, um Lkw-Begegnungsverkehre zu ermöglichen (Ertüchtigung der Fahrbahn). Die Ein- und Ausfädungsstreifen sollen verlängert werden, um ein sicheres Auffahren und Verlassen der B16 für die Lkw zu gewährleisten. Demnach finden westlich des Kreisverkehrs vor allem Maßnahmen statt, die der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs dienen.“

**Einwendung:**

*Die dargelegte Untersuchung ist in diesem Punkt methodisch nicht richtig, da dem nicht das richtige technische Vorgehen zugrunde liegt. Es ist das sog. "Baugrubenmodell" heranzuziehen werden, bei dem sowohl die bestehende (außerhalb der „Baugrube“) als auch die neu zu erstellende Straße (innerhalb der „Baugrube“) zugrunde gelegt wird.*

*Dies ist hier nicht geschehen. Man hat nur den Bereich der zu ändernden Straße berücksichtigt.*

**Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 wurden nicht berücksichtigt:**

„27 - Lärmschutzbereich

(1) *Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ist über den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt (z.B. Planfeststellungsabschnitt) hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt.*

**Dabei ist zu beachten:**

*-bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wird die volle Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt;*

*-für die Ermittlung des Beurteilungspegels des vorhandenen, baulich nicht geänderten Bereichs ist jedoch nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnitts maßgeblich, die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist außer Acht zu lassen, d.h. mit Null anzusetzen.*

**(2) Für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sind wieder beide Abschnitte mit ihrer vollen Verkehrsstärke zu berücksichtigen.“**

Die Vorgehensweise ist methodisch richtig, da sowohl der teilverlegte Bereich der Straße (Neubau eines Verkehrswegs) als auch die Ertüchtigung der Straße im Bestand zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs (Behandlung wie Neubau) nach 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) bewertet worden sind. Es wurde der auf Seite 81 in Kapitel 7 der schalltechnischen Untersuchung dargestellte Bereich der Kreisstraße untersucht.

**Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.**

B Einwendungen Umweltbericht  
**Bezug auf das Dokument**  
**Umweltbericht nach § 2a BauGB**  
**Teil der Begründung**  
**Vorentwurf gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB vom 10.05.2022**  
**Entwurf gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB vom 21.09.2023**  
**Entwurf gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB vom 21.09.2023**



**Verfasser: Wolfgang Weinzierl Landschaftsarchitekten GmbH  
als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateinamen 4-1\_umweltbericht  
1. Beurteilung Umweltauswirkungen**

**2. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 Satz 1 ermittelt wurde**

**2.3.6 Schutzgut Landschaft**

(Bezug auf das Dokument S. 54)

„Zur Eingliederung in das Landschaftsbild ist auf die Gestaltung der Baukörper besonderes Augenmerk zu legen. Deswegen wird eine zurückhaltende, sich einfügende Fassadengestaltung angestrebt. Die entwickelte Farbgestaltung der Fassaden ist in den Gebäudeplänen dargestellt und die zu verwendenden Farbmuster als cmyk-Codes festgesetzt. Demnach wird die im Landschaftsbild besonders wirksame Fassade der Frachthalle im rasterartigen Farbfeldern in den Tönen Go-Green grün, Grün-Gelb hell, Grün-Gelb dunkel und Weiß/helles Grau gestaltet und das Verwaltungsgebäude in einem dunkleren Grauton abgesetzt. Die für Werbezwecke zulässig zu gestaltenden Teilflächen der Fassaden sind dabei kleinflächig begrenzt festgesetzt (LOGO, Schriftzüge), um eine nachhaltige Störung des Landschaftsbildes zu vermeiden.“

Siehe auch Abb. 21/21: Beispielhafte Visualisierungen

(© Junges Blut, Ingolstadt)

**Einwendung:**

*Die dargelegte Darstellung vermittelt nicht das Bild einer sich in den Landschaftsraum eingliedernden Fassade, bzw. sich eingliedernder Lärmschutzwände.*

*Zum einen entspricht die auf den Visualisierungen dargestellte Höhenentwicklung nicht den Angaben zur tatsächlichen Höhe der Lärmschutzwände (Relation PKW zur Höhe).*

*Die Farbgestaltung ist mit den verwendeten Signalfarben sehr auffällig, sie trägt dem Rechnung, dass hier eine Werbeagentur für Werbung und Webdesign beauftragt wurde, wohl eher um das Projekt zu promoten statt es in die Landschaft einzufügen.*

*Die Höhenentwicklung ist nicht als ortsverträglich einzustufen.*

*(Bezug auf das Dokument S. 8/10/11 und)*

Zur Erzielung einer realistischen Wirkung wurde auf der Grundlage eines 3D-Modelles eine perspektivische Darstellung gewählt, in die alle baulichen Anlagen in ihrer konkreten Höhe Eingang gefunden haben. Aufgrund der räumlichen Lage des PKWs deutlich vor der LSW ist die perspektivische Darstellung korrekt.

Die zulässige Abweichung der Farbgebung wird durch im Bauablauf vor Ort vorzulegende Farbmuster in Abstimmung mit der Gemeinde Weichering und dem Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen festgelegt. Diese Regelung wird im Durchführungsvertrag zwischen Gemeinde und Vorhabenträgerin festgelegt. Zur Vermeidung und Verringerung nachteiliger Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind neben der vorgesehenen Farbgebung der Lärmschutzwände auch die Begrünung mit Kletterpflanzen sowie eine begleitende Baumreihe entlang der zu verlegenden Kreisstraße ND 18 vorgesehen.

Aufgrund der umgebenden Gehölzstrukturen besitzt der Vorhabenstandort eine natürliche Eingrünung aus vorhandenem Wald im Westen und Osten, dem Altarmbiotop und Ufergehölzsaum entlang des Schornreuter Kanals im Norden und einzelnen Gehölzgruppen im Osten und Südosten. Da diese Bestände mehrfach geschützt sind (Waldgesetz, Bannwaldverordnung, Landschaftsschutzgebietsverordnung, FFH-Schutzgebiet, amtlich kartierte Biotope) ist eine Freistellung des Vorhabenstandortes nicht zu erwarten und somit über die festgesetzten Maßnahmen der Bepflanzung hinaus auch eine natürlich vorhandene Eingliederung der Lärmschutzwände in die umgebende Landschaft gewährleistet. Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Ortsbildes von Weichering ist nicht zu erwarten.

Die Höhe der Lärmschutzwände wurde im Umweltbericht wie folgt angegeben:

„Lärmschutzwände

Lärmschutzwand LSW 1 (bis zu 9,22 m hoch) am Kreisverkehr am Westrand des Vorhabens Lärmschutzwand LSW 2 (bis zu 10,20 m hoch) am Nordwestrand des Vorhabens Lärmschutzwand LSW 3 (bis zu 10,62 m hoch) an Westfassade des Parkhauses Lärmschutzwand LSW 4 (bis zu 10,57 m hoch) vorge-setzt an Nordfassade des Parkhauses Lärmschutzwand LSW 5 (bis zu 6,90 hoch), Lage innerhalb des Vorhabengeländes Lärmschutzwand LSW 6 (bis zu 10,95 m hoch) im Süden entlang der zu verlegenden Kreisstraße ND 18 verlaufend“

Die Höhe der auf dem Gelände befindlichen Gebäude ist bezogen auf die durch DHL geschaffene neue Geländeoberkante wie folgt angegeben:

„Folgende bauliche Anlagen sind gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan in der Fassung vom

06.09.2023 vorgesehen (die Angabe der Wandhöhe bezieht sich auf die Differenz zwischen ein oder mehreren unteren Höhenbezugspunkten und einem oberen Höhenbezugspunkt in m ü. NHN):  
 Frachthalle  
 Grundfläche von max. 23.949 m<sup>2</sup>, max. 15,65 m Wandhöhe,  
 ...  
 Verwaltung  
 Grundfläche von max. 580 m<sup>2</sup>, max. 17,75 m Wandhöhe,  
 ...  
 Heizzentrale mit unterirdischem Eisspeicher  
 Grundfläche von max. 1.516 m<sup>2</sup>, max. 5,00 m Wandhöhe  
 ...  
 Sprinkleranlage (+ Raucherunterstand)  
 Grundfläche von max. 447 m<sup>2</sup>, max. 18,50 m Wandhöhe  
 ...  
 Parkhaus  
 Grundfläche von max. 2.753 m<sup>2</sup>, max. 10,60 m Wandhöhe  
 ...  
 Kläranlage  
 Grundfläche von max. 148 m<sup>2</sup> mit Untergeschoss, max. 8,92 m Wandhöhe ...“

**Einwendung:**

*Die dargelegten Höhen sind in ihrer Höhe absolut nicht ortsverträglich.  
 Bereits die angegebenen Höhen für Gebäude (bis 18,50m) und Lärmschutzwände (bis 10,95m) übersteigen fast ohne Ausnahme die Höhe der Traufe der Weicheringer Kirche (dem bislang höchsten Gebäude), die bei ca. 9,00 m liegt. Die Höhe der Sprinkleranlage ist mit 18,50m mehr als doppelt so hoch.  
 Das Ganze wird durch folgende Tatsache weiter verschärft:  
 Da wegen des notwendigerweise einzuhaltenden Grundwasserabstandes die mittlere neue Geländeoberkante von GOK Bestand =373,40 NHN auf eine Höhe von ca. OK Belag neu 376,35 angehoben wird ergeben sich für Gebäude und Lärmschutzwände Höhen, die in Relation zur jetzigen Geländehöhe nochmal um 2,95m darüber liegen.  
 Angesichts dieser absoluten Höhen ist die Aussage im Umweltbericht, dass die Einfriedung entlang des Schornreuther Kanals mit einer dichten Baumhecke dazu führt, dass das Paketzentrum „im größeren Umgriff optisch kaum wahrnehmbar sein wird“ einfach falsch!  
 Eine Ortsverträglichkeit ist nicht gegeben.*

Der Vorhabenstandort liegt ca. 1,3 km westlich der Pfarrkirche St. Vitus. Dazwischen liegt der Wald, der die Siedlung am Biberweg umgibt. Eine direkte Sichtbeziehung zur Kirche ist somit nicht gegeben und eine Beeinträchtigung des Ortsbildes von Weichering ausgeschlossen.

Eine Geländeoberkante im Bestand von 373,40 ergibt sich aus den Unterlagen nicht. In der orientierenden Baugrunderkundung/orientierende Gründungsberatung (Kleegräfe vom 01.03.2022) wird der mittlere Grundwasserstand mit 373,40 m NHN angegeben. Das bestehende Gelände befindet 0,81 bis 2,05 m darüber – im Schnitt 1,60 m. Somit liegt das Gelände im Mittel bei ca. 375,0 m ü NHN, was auch den eingetragenen und vermessungstechnisch vorgegebenen Bestandshöhen im Bebauungsplan entspricht.

**2.1.5 Schutzgut Luft und Klima**

(Bezug auf das Dokument S. 30ff.)

„Betriebsbedingte Auswirkungen: Das geplante Vorhaben löst eine Zunahme der Verkehrsbelastung (in den am stärksten frequentierten Zeiten täglich ca. 2.590 Lkw, 766 Mitarbeiter-Pkw, am stärksten in den

Morgen- und Abendstunden) aus. Die Andienung des Paketzentrums mit Lkw erfolgt ausschließlich über die Anschlussstelle Maxweiler zur Bundesstraße B 16.67 So wird in den am stärksten frequentierten Zeiten die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße ND 18 zwischen der Anschlussstelle Maxweiler und dem Paketzentrum von 902 Kfz/24h auf bis zu 3.797 Kfz/24h erhöht. 68Es werden circa 60% des Lkw-Verkehrs vom Vorhabenstandort nach Osten direkt zur Autobahn BAB A 9 Anschlussstelle Manching fließen, 40% des Lkw-Verkehrs richten sich ebenfalls auf der B 16 nach Westen über Donauwörth zur Bundesstraße B 2 als Zubringer nach Augsburg oder nach Günzburg zur Anbindung an die Autobahn BAB A 8. Mit dem Betrieb des Paketzentrums ist ein erhebliches Verkehrsaufkommen (in den am stärksten frequentierten Zeiten bis zu 1.295 Lkw-, 1.685 Rangier- und 383 Pkw-Fahrten je 24 h69) auf dem Gelände selbst verbunden. Dadurch entstehen zusätzliche Schadstoff-Emissionen (u.a. Abgase, Reifenabrieb), die auf das Schutzgut einwirken“

**Einwendung:**

*Die Betrachtung lässt den durch den Abstand zur Autobahn entstehenden Verkehr und die dadurch erzeugten klimaschädlichen Emissionen außer Acht. Die Möglichkeit eines Anschlusses an die Bahn wird nicht ausreichend in Betracht gezogen.*

Das überregional wirksame Paketverteilungssystem der Deutschen Post basiert auf einem straßengebundenen Verkehr auf Fernstraßen des Bundes zwischen den einzelnen Standorten der Paket- und Briefverteilzentren. Die schienengebundene Anbindung eines einzelnen Paketzentrums ist somit im Netzverbund nicht sinnvoll umsetzbar.

**Würdigung FNP: Die Darstellung im Flächennutzungsplan legt grundsätzlich die beabsichtigte Planung der Gemeinde auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung dar. Detailfragen werden dann bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes geklärt bzw. in die Planung aufgenommen. Die vorgebrachten Anregungen beziehen sich auf die konkreten Projektwirkungen des Vorhabens. Die vorliegende Stellungnahme wird somit im Rahmen der Abwägung zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan „Paketzentrum Weichering“ behandelt.**

**Würdigung BP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung wird wie vorgetragen zugestimmt. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

**Beschlüsse zu privater Stellungnahme 14:**

**Beschluss FNP:**

**Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

**Beschluss vBP:**

**Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.**

15. Private Stellungnahme 15 mit Schreiben vom 08.11.2023, Seitenzahlen abgeändert 23.11.2023

FNP / vBP

**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.

Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass der Einwender die Ausnahme vom Anbindegebot als nicht erfüllt sieht. Die Gemeinde bleibt bei der Einschätzung, dass durch die Anbindung an die Bundesstraße als direktem Zubringer zur Bundesautobahn 9 eine Ausnahme vom Anbindegebot gem. Ziffer 3.3 Spiegelstrich 2 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) gegeben ist. Die Ausnahmen, die das Landesentwicklungsprogramm und das Raumordnungsgesetz vorsehen, sind somit aus gemeindlicher Sicht erfüllt.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der ganzen Region 10 muss der Standort nicht zwingend in Weichering sein. Durch einen autobahnnahe 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.</li> </ul>	<p>Auch die Regierung von Oberbayern bestätigt schon in ihrer Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB vom 24.06.2022, dass die B16 die erforderlichen Anforderungen als Zubringer zur BAB A9 erfüllt, sodass auch aus ihrer Sicht die Ausnahme vom Anbindegebot hier Anwendung finden kann und das Anbindegebot der Planung folglich nicht entgegensteht. Die Festlegungen der Regierung von Oberbayern sind dabei aus den rechtlichen Gegebenheiten (Landesentwicklungsprogramm und Raumordnungsgesetz) abgeleitet und geben die kommunale Bauleitplanung als Planungsinstrument zur Umsetzung des Vorhabens vor, so dass eine raumordnerische Überprüfung des Vorhabens entbehrlich ist.</p> <p>Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass die Abweichung vom Anbindegebot gegeben ist und die Vorhabenträgerin dies bereits im Vorfeld mit der Regierung von Oberbayern geklärt hat.</p>
<p><b>Würdigung FNP: Die Gemeinde Weichering hält an der Flächennutzungsplanänderung fest. Die Darstellung im Flächennutzungsplan legt grundsätzlich die beabsichtigte Planung der Gemeinde auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung dar. Detailfragen werden dann bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes geklärt bzw. in die Planung aufgenommen. Der Abwägung der Anregungen auf Flächennutzungsplanenebene zum Anbindegebot wird zugestimmt; sie führt zu keiner Änderung der Planunterlagen zur Flächennutzungsplanänderung.</b></p>	
<p><b>Würdigung vBP: Die Anregung bezieht sich auf die vorbereitende Bauleitplanung.</b></p>	
<p><b><u>Punkt 3.3 S. 5 — Würdigung 1. Auslegung</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Flächen um Manching sind aus Immissionsschutzgründen kaum noch nutzbar, jedoch wäre <u>die Belastung dieser Ortschaften auch durch den Standort Weichering immens, da ca. 60 % der LKWs zur Autobahn und dadurch direkt an den Ortschaften vorbeifahren,</u> ebenso an Zuchering, Winden und Hagau. Alle Orte an der B16 müssen auch weiterhin lebenswert bleiben. Aus diesem Grund ist die Argumentation hinfällig.</li> <li>• <u>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.</u></li> </ul>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Standortalternativenprüfung ist in der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung dargestellt.</p>
<p><b><u>Punkt 4.1 S. 14 (5.4.2) - Würdigung 1. Auslegung</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>	<p>Die Ermittlung des notwendigen Waldausgleichs wurde nach den gesetzlichen Vorgaben in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ingolstadt (AELF) durchgeführt. Der im Verfahren erarbeiteten Waldflächenbilanz wurde dabei vom AELF Ingolstadt in seiner Stellungnahme zum Bauleitplanverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB vom 09.11.2023, auch bezogen auf die verschiedenen Schutzfunktionen des zu rodenden Waldes, ohne weitere Anregungen zugestimmt.</p>

<p><b>Punkt 4.2 Landesplanerische Beurteilung S. 15 + 16 - Würdigung 1. Auslegung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 (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). <u>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.</u> Folgende Belastungen treten durch den Betrieb des Paketzentrums auf:</li> <li>• Lärmbelastungen durch den Betrieb in Weichering und Maxweiler</li> <li>• 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</li> <li>• Lärm- und Schadstoffbelastungen entlang der B16 in allen Orten zwischen Manching und Neuburg — Lage mancher Orte direkt an der B16</li> <li>• Die meisten Belastungen finden rund um die Uhr statt, insbesondere zu Nachtzeiten</li> <li>• Licht- und Schadstoff-Emissionen in Weichering und Maxweiler</li> <li>• Schadstoff-Emissionen in allen Orten entlang der B16</li> <li>• Abholzung von Landschaftsschutzgebieten mit altem Baumbestand</li> <li>• Lärmbelastungen durch Verkehr und Betrieb auch im FFH-Gebiet und möglicherweise bis in die Donauauen</li> <li>• Licht- und Schadstoff-Emissionen für Mensch und Natur - auch im FFH-Gebiet</li> <li>• Entstehung von Rückstaus an der Ampel der Zeller Kreuzung</li> <li>• Probleme beim Einfädeln auf die B16</li> <li>• Je nach Verkehrsfluss auch Belastungen in Feldkirchen (Fahrten nach Augsburg)</li> </ul>	<p>Im Bauleitplanverfahren wurden von Beginn an die Verkehrsströme auf der B16, ausgehend von der AS Maxweiler, mit 60 % nach Osten und 40 % nach Westen angegeben. Andere Werte wurden lediglich durch das Staatliche Bauamt Ingolstadt im Zusammenhang mit dem 4-spurigen Ausbau der B 16 kommuniziert, da hier veraltete Daten vorlagen.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Weichering wird eine überörtliche Raumbedeutsamkeit des Vorhabens nicht gesehen. Diese Sichtweise wird von der Regierung von Oberbayern bestätigt:</p> <p>Auf Nachfrage (Mail vom 11.05.2021) teilte die Regierung von Oberbayern mit, dass kein Raumordnungsverfahren zur Durchführung des Projekts notwendig ist. Das Bayerische Landesplanungsgesetz sieht nach Art. 24 Abs. 1 vor, dass ein Raumordnungsverfahren bei Vorhaben notwendig wird, wenn von einer erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit auszugehen ist. Die Einschätzung aus landesplanerischer Sicht durch die Regierung von Oberbayern als zuständige Beurteilungs- und Genehmigungsbehörde ist jedoch, dass hier keine erhebliche überörtliche Bedeutsamkeit vorliegt, somit auch kein Raumordnungsverfahren notwendig ist.</p> <p>Die Gemeinde Weichering nimmt zur Kenntnis, dass die Ziele der Landesplanung nicht berührt sind und die Vorhabenträgerin dies bereits im Vorfeld mit der Regierung von Oberbayern geklärt hat.</p>
<p><b>Würdigung FNP: Die Gemeinde Weichering hält an der Flächennutzungsplanänderung fest. Die Darstellung im Flächennutzungsplan legt grundsätzlich die beabsichtigte Planung der Gemeinde auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung dar. Detailfragen werden dann bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes geklärt bzw. in die Planung aufgenommen. Der Abwägung der genannten Anregungen auf Flächennutzungsplanebene wird zugestimmt; sie führt zu keiner Änderung der Planunterlagen zur Flächennutzungsplanänderung.</b></p>	
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise beziehen sich auf die vorbereitende Bauleitplanung.</b></p>	
<p><b>Schalltechnische Untersuchung</b> <b>Punkt 5.2 S. 32 + 6.2.2 S. 66</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>	<p>Bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen. Im Übrigen wird auf folgende Punkte hingewiesen:</p> <p>Die Lärmschutzmaßnahmen für die durch den Betrieb des Paketzentrums auftretenden Geräuschimmissionen wurden sowohl für</p>

	<p>Weichering als auch Maxweiler so dimensioniert, dass die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm eingehalten werden. Weitergehender Maßnahmen sind damit nicht erforderlich.</p>
<p><b>Tabelle 5.7 S. 47 — Würdigung 1. Auslegung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die nächtlichen Immissionen liegen so nah am Immissionsrichtwert, dass ein umfassender <u>Lärmschutz absolut erforderlich</u> ist. Bereits bei geringen Ausschlägen nach oben werden die Grenzwerte überschritten. Siehe Punkt 5.2</li> </ul>	<p>Die Lärmschutzmaßnahmen für die durch den Betrieb des Paketzentrums auftretenden Geräuschimmissionen wurden sowohl für Weichering als auch Maxweiler so dimensioniert, dass die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm eingehalten werden. „Geringe Ausschläge nach oben“ werden nicht auftreten, da der sog. Starkverkehr berücksichtigt worden ist.</p>
<p><b>Punkt 6.1 S. 52-59 — Würdigung 1. Auslegung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der neu aufzubringende offenporige Asphalt hat besonders positive Auswirkungen ab Geschwindigkeiten &gt;60 km/h. Da im angegebenen Abschnitt jedoch kaum &gt;60 km/h gefahren werden können, wird die lärmindernde Wirkung nicht optimal eintreten — <u>Lärmschutzwände sind zusätzlich notwendig.</u></li> <li>Die regelmäßige Wartung des offenporigen Asphalts muss vonseiten DHL gewährleistet sein.</li> </ul>	<p>Auch wenn Geschwindigkeiten von &gt; 60 km/h nicht von allen Lkw erreicht werden, ist die Berechnung der Geräuschimmissionen des Verkehrslärms entsprechend der Vorgaben der RLS-19 bei 80 km/h für Lkw und 100 km/h für Pkw durchzuführen – wenn dies nicht durch eine entsprechende Beschilderung anders geregelt wird (vgl. S. 54-55).</p> <p>Anhand einer Beispielberechnung wird aufgezeigt, warum das Ergebnis dennoch auf der sicheren Seite liegt: Annahme: 100 Lkw (davon je 50 Lkw 1 und Lkw 2) fahren über eine Straße mit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>[Fall A] 40 km/h auf Splittmastixasphalt (SMA 8)</li> <li>[Fall B] 80 km/h auf offenporigem Asphalt (OPA aus PA8)</li> </ul> <p>Es ergeben sich Geräuschemissionen gemäß RLS-19 von 77.5 dB(A) für Fall A und 80.4 dB(A) für Fall B. Im Vergleich mit dem vorliegenden Fall (entspricht Fall B) werden die im Gutachten dargestellten Geräuschemissionen gegenüber dem realen Fall (Fall A) um ca. 3 dB überschätzt.</p> <p>Die Regelung erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan.</p>
<p><b>Punkt 6.3 S. 74 — Würdigung 1. Auslegung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<p>Diese Immissionsorte wurden bei der Untersuchung nicht als maßgeblich eingeordnet, was an der Entfernung des Immissionsortes zum geplanten Vorhaben liegt. Wenn bei den zum Paketzentrum nächstgelegenen Immissionsorten die Immissionsschutzanforderungen erfüllt werden, werden auch an den weiter entfernt</p>

	<p>liegenden Immissionsorten – bei gleichem Schutzanspruch und gleicher Gebietseinstufung (hier WA) – die Anforderungen erfüllt: mit zunehmendem Abstand bzw. ansteigender Entfernung zur Schallquelle sinken die Geräuschimmissionen. Im vorliegenden Fall trifft dies sowohl auf die Geräuschimmissionen des Paketzentrums als auch auf die Verkehrsgeräuschimmissionen zu.</p>																																																							
<p><b>Punkt 7 — Tab. 7.2 S. 83</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die nächtlichen Beurteilungspegel erreichen in Maxweiler an mehreren Stellen 45 dB und 2x sogar &gt;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.</li> <li>– 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.</li> </ul>	<p>Die von der geänderten Kreisstraße verursachten Geräuschimmissionen halten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ein, von daher sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.</p>																																																							
<p><b>Punkt 8 S. 85-86</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul> <table border="1" data-bbox="107 858 1326 1461"> <thead> <tr> <th>Maxweiler</th> <th>Anhang 3.1 Schall 2022 LrT Ist</th> <th>Anhang 3.1 Schall 2022 LrN Ist</th> <th>Tab. 6.4 2023 Nullfall LrT</th> <th>Tab. 6.4 2023 Nullfall LrN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>lo1 O</td> <td>56,0 alt</td> <td>52,2</td> <td>58,0</td> <td>54,9</td> </tr> <tr> <td>lot S</td> <td>60,6</td> <td>57,3</td> <td>62,5</td> <td>59,6</td> </tr> <tr> <td>lo1b</td> <td>62,6</td> <td>59,6</td> <td>62,5</td> <td>59,6</td> </tr> <tr> <td>lot S</td> <td>56,1</td> <td>50,3</td> <td>55,3</td> <td>49,4</td> </tr> <tr> <td>lot O</td> <td>55,8</td> <td>49,9</td> <td>55,1</td> <td>49,2</td> </tr> <tr> <td>lo2a S</td> <td></td> <td></td> <td>56,9</td> <td>52,1</td> </tr> <tr> <td>lo2b O</td> <td></td> <td></td> <td>52,2</td> <td>46,6</td> </tr> <tr> <td>lo2b S</td> <td></td> <td></td> <td>54,1</td> <td>48,1</td> </tr> <tr> <td>lo3</td> <td>52,3</td> <td>46,3</td> <td>51,6</td> <td>45,8</td> </tr> <tr> <td>lo4</td> <td>53,6</td> <td>47,6</td> <td>52,8</td> <td>46,4</td> </tr> </tbody> </table>	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	lot S	60,6	57,3	62,5	59,6	lo1b	62,6	59,6	62,5	59,6	lot S	56,1	50,3	55,3	49,4	lot 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	<p>Der Gemeinde Weichering ist bewusst, dass mit der Ansiedlung eines Paketzentrum eine Verkehrssteigerung auf der B 16 und der Kreisstraße ND 18 einhergeht. In der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum geplanten PZ Weichering vom 05. Mai 2023 ist die Verkehrszählung aus Juli 2022 zugrunde gelegt worden. Hintergrund ist der, dass bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Februar 2021 die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsbelastungen höher lagen als bei der Durchführung der Verkehrserhebung im Juli 2022. Beide Verkehrserhebungen sind mit einem sog. Corona-Faktor hochgerechnet worden. Allerdings hat sich herausgestellt, dass die Daten aus Februar 2021 überschätzt worden sind, d.h. ein zu hoher Corona-Faktor angenommen wurde, da die Erfahrungen aus weiteren im Jahr 2022 erhobenen Werten zeigen, dass durch die Corona-Pandemie durch mehr Home-Office und weniger Präsenstermine geringerer Kfz-Verkehr auf den Straßen zu verzeichnen ist. Diese Erfahrung konnte erst in den Corona-Faktor zur Verkehrserhebung aus Juli 2022 einfließen, sodass mögliche Verzerrungen der Verkehrsbelastungen aufgrund der Corona-Pandemie beseitigt werden konnten. Daher sind die Verkehrsbelastungen im Analysefall an den untersuchten Knotenpunkten in der aktuellen Verkehrserhebung aus Juli 2022 teilweise geringer als bei der Verkehrserhebung aus Februar 2021. Innerhalb des Verfahrens wurde die schalltechnische Untersuchung mehrfach fortgeschrieben. In der Fassung vom 12.05.2023</p>
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																																																				
lot S	60,6	57,3	62,5	59,6																																																				
lo1b	62,6	59,6	62,5	59,6																																																				
lot S	56,1	50,3	55,3	49,4																																																				
lot 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	TÜV-Bericht Nr. 936/21252920/12 sind die korrekten Werte bezogen auf die Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 wiedergegeben.
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	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>					Das Gutachten zeigt in der Untersuchung zum Verkehr auf, dass ein Anstieg der Verkehrsgeräuschimmissionen vorliegt, Grenzen der Gesundheitsgefährdung durch das Vorhaben jedoch nicht überschritten werden, weshalb zu den Lärmschutzwänden, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Einbau des lärmarmen Asphalts formal keine weitergehenden.
<ul style="list-style-type: none"> <li>– In Anhang 3 wurden die Immissionswerte der B16 nicht mehr explizit ausgewiesen. Wir bitten um Nachreichung dieser Werte.</li> <li>– In Anhang 3 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.</li> <li>– 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.</li> <li>– 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.</li> </ul>					Es wurden anders als in der 1. Auslegung die Geräuschimmissionen getrennt für „alle Straßen ohne Kreisstraße im Änderungsbereich“ (Anhang A3.2 der Verkehrsuntersuchung) und für die „Kreisstraße im Änderungsbereich“ (Anhang A3.3 der Verkehrsuntersuchung) ausgewiesen. Die Geräusche der Kreisstraße, die nicht im Änderungsbereich der Straße entstehen, sind in den Berechnungsergebnissen in Anhang A3.2 enthalten. Eine weitere Differenzierung ist nicht erforderlich und würde insbesondere im Hinblick auf die Immissionen der Kreisstraße weitere Fragen aufwerfen, da im Verfahren zwischen „Kreisstraße“ und „Kreisstraße im Änderungsbereich“ unterschieden werden müsste, d.h. die Pegel für diesen Verkehrsweg wären nicht identisch (da nicht gesamte Kreisstraße als Straße „im Änderungsbereich“ betrachtet wird; vgl. dazu auch die Abbildungen auf S. 62 und S. 81 der Verkehrsuntersuchung). Die von der geänderten Kreisstraße verursachten Geräuschimmissionen halten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ein, von daher sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bei der Plausibilitätsprüfung von Steger &amp; 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.</li> </ul>					Ziel der beauftragten Plausibilitätsprüfung war es, das Gutachten vom TÜV Rheinland durch einen unabhängigen (durch die Gemeinde ausgewählten) Gutachter methodisch zu prüfen und damit sicherzustellen, dass dieses nach den anerkannten Regeln der Technik erstellt wurde. Das Ergebnis der Plausibilitätsprüfung ist, dass das Gutachten vom TÜV Rheinland die rechtlichen Maßgaben befolgt.



<p><b><u>Punkt 8 S. 86-87— Würdigung Punkt 8.2</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>	<p>Mit der Senkung der Pegel wird aus Sicht der Gemeinde auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Bezug genommen. Bei dem Beschluss handelt es sich um eine Einzelfallentscheidung, die nicht auf jedes Bauleitplanverfahren angewendet werden kann. Der Wert von 60 dB(A) wird an 3 Immissionsorten (aufgerundet) im Prognose-Nullfall bereits erreicht – bei Betrachtung des Summenpegels der Verkehre und auch bei der Gesamtlärmdarstellung wird der Pegel gerundet nicht noch weiter erhöht (Anhang A3.1, S. 196 und Anhang A4.1, S. 200 der Schalltechnischen Untersuchung).</p> <p>Im Rahmen der Zuständigkeit und der Möglichkeiten der Gemeinde Weichering hat sie in die Vorhabenplanung Lärminderungs- bzw. Lärmschutzmaßnahmen einbezogen. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich insbesondere um den Einbau offenporigen Asphalts auf der Kreisstraße, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kreisstraße und die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des Kreisverkehrs an der Kreisstraße.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Schalltechnischen Untersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Die erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b><u>Verkehrsuntersuchung</u></b></p> <p><b><u>Punkt 1 S. 2 /Schalltechn. Untersuchung generell — Stellungnahme z. 1. Auslegung</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Staatliche Bauamt Ingolstadt hat als zuständiger Baulastträger für die Bundesstraße den Belang der Verkehrsüberlastung der B16 durch das geplante Paketzentrum nicht geltend gemacht. Die B16 ist Teil des höherrangigeren Verkehrsnetzes der Region und ist in der Lage das Aufkommen des überörtlichen Verkehrs auch unter Berücksichtigung einer Steigerung durch das Paketzentrum aufzunehmen, zumal die B16 nur durch den Geradeausverkehr zur/von der Anschlussstelle Maxweiler belastet wird. Vorhabenbedingt ist der Lieferverkehr des Paketzentrums ab der Anschlussstelle Maxweiler auf die B16 als Vermischung mit dem allgemeinen Verkehr auf dem höherrangigen Verkehrsnetz zu werten, so dass zusätzliche Belastungen von Knotenpunkten im weiteren Verlauf der B16 nach Westen oder Osten dem allgemeinen Mischverkehr zuzurechnen sind und in der Bauleitplanung zum Vorhaben unbewertet bleiben können, da bauleitplanerisch nur die zusätzlichen Belastungen am Erschließungsort zu prüfen sind. Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Maxweiler wurde als Erschließungsort im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan geprüft und wird dort durch ergänzende</p>

<p>– 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.</p> <p><b><u>Verkehrsuntersuchung Anhang KP... Bewertung Analysefall... v. 02.05.2023</u></b></p> <p>– Die Knotenpunkte KP03, 04, 08, 07 liegen nicht innerorts. Dies ist zu korrigieren.</p>	<p>Ausbaumaßnahmen verbessert um den zusätzlichen Belastungen gerecht zu werden. Die untersuchten Knotenpunkte berücksichtigen die Anbindungen der Verkehre auf die B 16 sowie das Straßennetz zu diesen Anbindungen zur B 16 und somit nicht weitere Knotenpunkte westlich des Untersuchungsgebietes, da sich die Verkehre dann im Straßennetz verteilen. Der genannte Knotenpunkt wurde vom Straßenbaulastträger nicht zur Untersuchung gefordert.</p> <p>Die Durchführung einer Verkehrserhebung an zwei Tagen ist ein gängiges Verfahren, welches durch das Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Knotenpunktzählungen gestützt wird. Die Hochrechnung des Corona-Faktors erfolgte entsprechend der Literatur.</p> <p>Die Bezeichnung „innerorts“ der angesprochenen Knotenpunkte wird zu „außerorts“ korrigiert.</p>
<p><b><u>Verkehrsuntersuchung Bericht</u></b> <b><u>Zu Punkt 3 Zukünftiges Verkehrsaufkommen</u></b> Auf Seite 7 wird die allgemeine Verkehrssteigerung für den Prognosehorizont auf der B 16 ohne DHL quantifiziert: „Durch die allgemeine Verkehrssteigerung ergibt sich im Querschnitt auf die 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:</p>	<p>Der Vergleich zwischen DTV-Werten (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die den Verkehr eines gesamten Jahres im Durchschnitt berücksichtigt und mit Faktoren ermittelt wird) und der absoluten Verkehrssteigerung im Prognose-Null-Fall, die sich lediglich auf die Verkehrserhebung eines Tages bezieht, ist nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. Die absolute Verkehrssteigerung wird mittels Saison- und Wochenfaktoren für den DTV abgemindert, da dieser für die Lärmberechnung über ein gesamtes Jahr maßgebend ist.</p>

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 <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>priv,T</sub> %	P <sub>priv,N</sub> %
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 <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>priv,T</sub> %	P <sub>priv,N</sub> %
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 Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PSLV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde in einem Schreiben von PSLV bestätigt, dass die verwendeten Datengrundlagen und methodische Vorgehensweise dem

» 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 Landesbaudirektion (baysis, Zählung 2021 Link mit der Zählstelle 72339488) abgeglichen werden.

Standard von Verkehrsuntersuchungen für Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung entsprechen. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigelegt. Im Weiteren liegt eine ergänzende Erläuterung zu den vorgebrachten Anregungen aus dem Bauleitplanverfahren nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zur Verkehrsuntersuchung i. d. F. vom 05.05.2023 den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes bei.

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



Querschnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>krad,T</sub> %	P <sub>krad,N</sub> %
06	B 16	B	westlich Biberweg	14.824	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

Landesbaudirektion Bayern  
Zentralstelle Straßeninformationssysteme



[Link zu Zählergebnissen 2021](#)

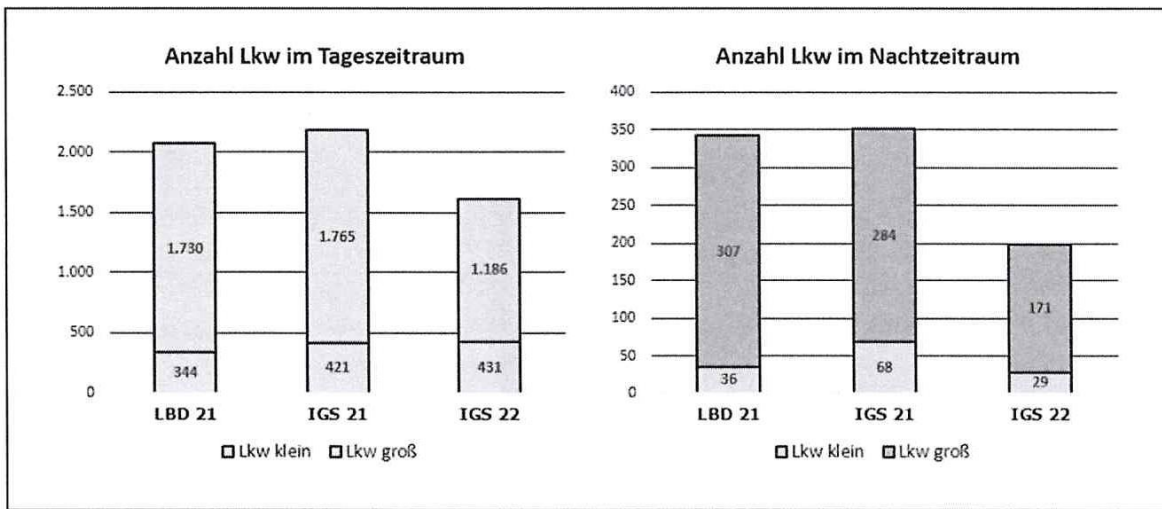
Allgemeine Angaben		Verkehrsbelastung				MSV	RLS19			
Straße	TK/Zst.-Nr.	DTV	DTV	LV	SV		M	p <sub>1</sub>	p <sub>2</sub>	p <sub>Krad</sub>
E-Str.	Zählabschnittsanfang	2015	W	Krad	Bus	MSV RI1	T	Tag 06-22 Uhr		
		SV				D	Day 06-18 Uhr			
	Zählabschnittsende	2010	U	LoA	MSV RI2	E	Evening 18-22 Uhr			
		SV	S	LVm	LZ	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
	L 2043 (Zell)	11 526		130	355	885	460	1,3	10,7	1,0
	K ND 18 (Maxweiler) FS	2 064		10 805	2 035	12,5 %	135	3,3	28,4	0,2

Nach Landesbaudirektion Bayern:

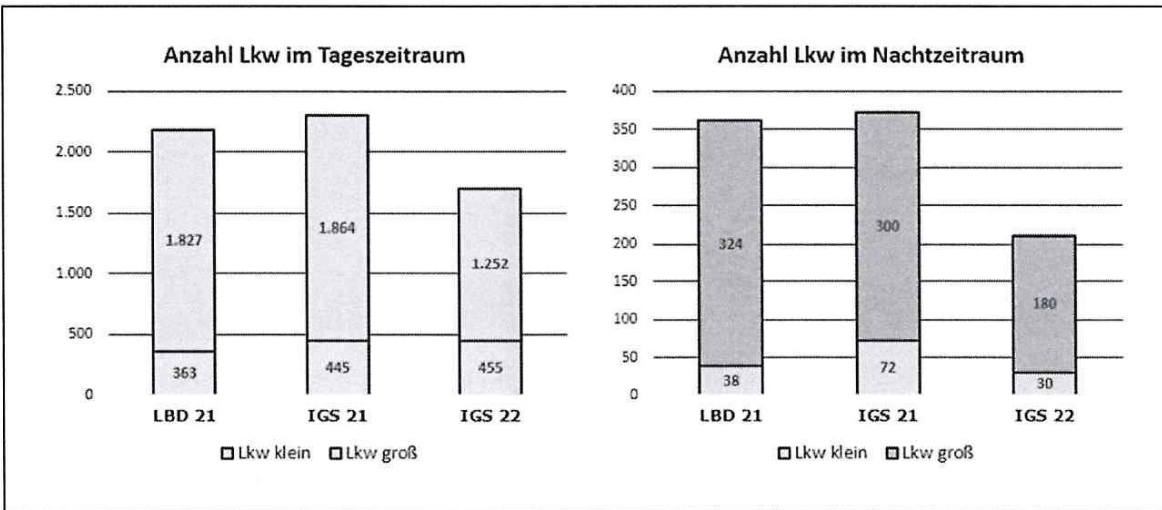
Lkw-Verkehr am Tag (06:00 — 22:00 Uhr): 767 Kfz/h · (2,8 % + 14,1 %) · 16 h = 2.074 Lkw

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 (p<sub>2</sub>) 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<sub>2</sub> 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<sub>1</sub> = 169 und p<sub>2</sub> = 638

in der Nacht:  $1.021 \cdot 60 \% \cdot 6 / 7 = 525$  DHL-Lkw insgesamt, mit Kategorie p<sub>1</sub> = 110 und p<sub>2</sub> = 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<sub>1</sub>= 363 + 169 = 532 und Kategorie p<sub>2</sub>= 1.827 + 638 = 2.465

LBD 21, PPF, nachts: Kategorie p<sub>1</sub> = 38 + 110 = 148 und Kategorie p<sub>2</sub> = 324 + 415 = 739

IGS 21, PPF, tagsüber: Kategorie p<sub>1</sub>= 445 + 169 = 614 und Kategorie p<sub>2</sub>= 1.864 + 638 = 2.502

IGS 21, PPF, nachts: Kategorie p<sub>1</sub>= 72 + 110 = 182 und Kategorie p<sub>2</sub> = 300 + 415 = 715

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

20N043 VU PZ Weichering  
Prognose

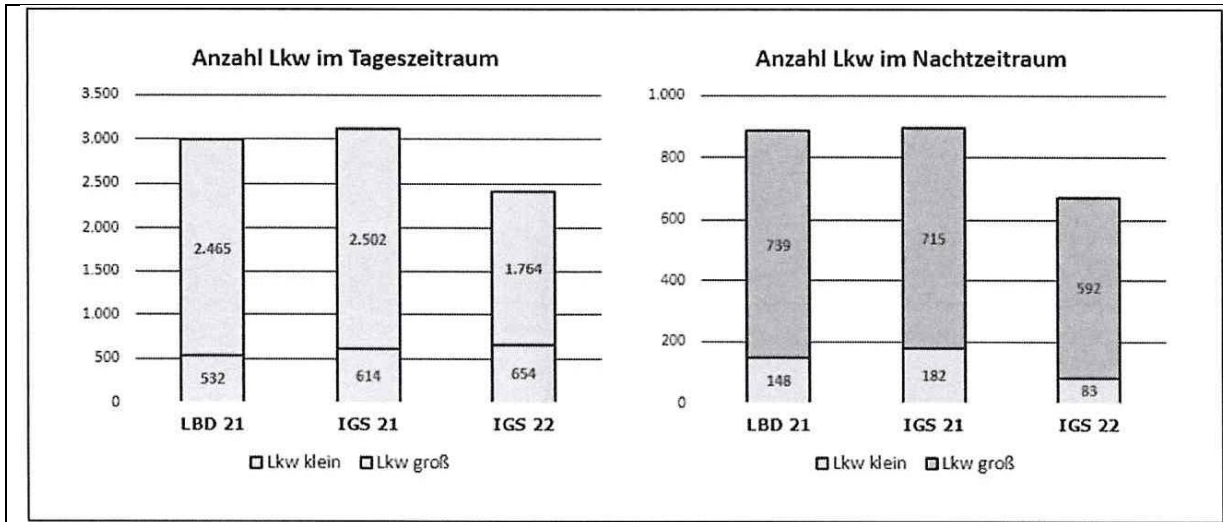


Querschnitt	Straße	Kat. Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>knal,T</sub> %	P <sub>knal,N</sub> %
06	B 16	B westlich Biberweg	17.373	0,89	17,79	969	235	4,22	11,38	4,39	31,48	0,87	0,02

Nach IGS, Prognose-Planfall:

Lkw-Verkehr am Tag (06:00-22:00 Uhr):  $969/h \times (4,22 \% + 11,38 \%) \times 16 h = 2.419$  Lkw

Lkw-Verkehr in der Nacht (22:00-06.00 Uhr):  $235/h \times (4,39 \% + 31,48 \%) \times 8 h = 674$  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 IG Stolz 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.

Das Berechnungsverfahren für die verkehrlichen Kennwerte nach RLS19 berücksichtigt die DTV-Werte. Zudem sind für die DHL-Verkehre nur die Starkverkehre, wie sie in der Vorweihnachtszeit aufgrund der hohen Online-Bestelldichte zu erwarten sind und nur wenige Wochen des Jahres ausmachen, berücksichtigt worden, sodass ein höheres Aufkommen berücksichtigt worden ist, als es durchschnittlich über das Jahr gesehen auftritt. Es wurden die Verkehrsdaten der IGS für die schalltechnische Untersuchung herangezogen. Die Daten wurden normkonform mittels RLS-19 in Geräuschemissionen umgerechnet und für die Ausbreitungsberechnungen verwendet. Die durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke M in Kfz/h und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV in Kfz/24 h sind gemäß RLS-19 definiert als Mittelwert über alle Tage des Jahres. Der Mittelwert beschreibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die einen Straßenquerschnitt stündlich bzw. täglich passieren (montags – sonntags). Es wurde vorschriftenkonform verfahren. Es wird an der Vorgehensweise festgehalten.

**Punkt 7 S. 36**



<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 Paketzentrums zusammen.“ Laut dieser Aussage wurde der bestehende Verkehr nicht berücksichtigt. Bitte um Korrektur.</li> </ul>	<p>Der bestehende Verkehr ist mit der Verkehrserhebung 19.07.2022 und einem Coronafaktor (Analysefall) berücksichtigt worden.</p>
<p><b><u>Verkehrsuntersuchung Würdigung 1. Auslegung</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<p><i>An der Abwägung vom 21.09.2023 wird festgehalten: Nach Angabe des zuständigen Staatlichen Bauamts Ingolstadt ist die Konstruktion des Brückenbauwerks für die Belastungsklasse SLW 60 (LKW-Schwerlastverkehr) geeignet. Das Bauwerk weist keine konstruktiven Beeinträchtigungen auf, die Konstruktion soll aber im Zusammenhang mit der Erneuerung der Brückenkappen vorsorglich eine neue Abdichtung und einen neuen Fahrbahnbelag erhalten. Diese Maßnahmen gewährleisten eine weitere Funktionsfähigkeit für mindestens 20 Jahre. Mit den beteiligten Behörden ist die verkehrliche Erschließung des Paketzentrums abgestimmt worden. Danach hat die LKW-Zufahrt ausschließlich über die Anschlussstelle Maxweiler der Bundesstraße 16 zu erfolgen. Ein zusätzliches Brückenbauwerk und eine zusätzliche Anschlussstelle an die Bundesstraße zwischen den bestehenden Anschlusspunkten Maxweiler und Weichering sind nicht genehmigungsfähig. Die bestehende Brücke wird baulich ertüchtigt und ist mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m auf den LKW-LKW-Begegnungsverkehr ausgelegt.</i></p>
<p><b>Würdigung FNP + BP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Die Anregungen zur Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter in einer erläuternden Stellungnahme aufgegriffen und klargestellt. Diese erläuternde Stellungnahme wird den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt. Die Gemeinde Weichering hat zudem die Verkehrsuntersuchung in der Fassung vom 05.05.2023 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Abschlusschreiben zur Plausibilitätsprüfung wird den Unterlagen des Bebauungs- und Grünordnungsplans beigegeben. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b><u>Analyse zur Feinstaubbindung</u></b> <b><u>Punkt 3 S. 13</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Eine Analyse der Feinstaubemissionen ist für die FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.</li> </ul>	<p>Die Gemeinde ist sich der grundsätzlich zunehmenden Feinstaubbelastung durch das Vorhaben bewusst. Die Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ wurde vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht um die Möglichkeiten der Feinstaubbindung durch Fassaden- und Dachbegrünung des Vorhabens und die mögliche Betroffenheit angrenzender Siedlungsgebiete beispielhaft aufzuzeigen. Eine detaillierte Darstellung der Feinstaubbelastung aus den vorhandenen Verkehrsanlagen und deren künftig zunehmende Belastung ist dabei nicht Gegenstand der fachplanerischen Beurteilung. Eine hohe Feinstaubbelastung liegt in der Regel in Ballungsgebieten und an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen innerhalb</p>

	<p>von Städten vor. Im vorliegenden Fall verläuft die Bundesstraße 16 in offenem Gelände und durch Wald. Demnach ist eine völlig ungehinderte freie Verteilung von Emissionen in die Luft gewährleistet. Gemäß den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wird in der Region 10 die Feinstaubbelastung an der Luftmessstation in der Münchner Straße in Ingolstadt gemessen (= die zum Vorhaben nächst gelegene Messstelle). Da auch hier in innerstädtischer Lage die Feinstaubkonzentration PM<sub>10</sub> regelmäßig bei ca. 15 – 20 µg/m<sup>3</sup> im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei 50 µg/m<sup>3</sup>) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 mit keiner nachhaltigen Belastung der angrenzenden freien Landschaft zu rechnen, so dass aufgrund der freien Ausbreitungsmöglichkeiten keine zusätzlich notwendigen Vermeidungsmaßnahmen gesehen werden.</p> <p>Unter der Annahme, dass zukünftig eine Erhöhung des Anteils der E-Mobilität eintreten wird, wird trotz einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme angenommen, dass sich durch die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen ergeben. Zwar entsteht mit Elektrofahrzeugen ebenfalls Reifenabrieb, jedoch können abgasbedingte Luftschadstoffe reduziert werden. Zudem wird die Wirkung nur an der schmalsten Stelle des FFH-Gebietes, bei bereits vorhandener Durchschneidung durch die Kreisstraße ND 18, wirksam. Diese Ergebnisse sowie die Aussagen der Unterlage 5.7 „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünung beim Bauvorhaben“ werden in die überarbeitete FFH-VP i.d.F. vom 07.03.2024 übernommen.</p>
<p><b>Würdigung FNP + vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung der Anregungen wird zugestimmt. Eine grundsätzliche Überarbeitung der Analyse zur Feinstaubbindung ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>FFH-Verträglichkeitsprüfung</b>  <b>2. Auslegung: 2.4 + 3.2 S. 10/ Punkt 8 S. 14</b>  <b>Würdigung 1. Auslegung zu Punkt 4.2 – 8.4.2.1 S. 15 -</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul>	<p>Die angegebenen Problempunkte werden in der Überarbeiteten Fassung der FFH-VP und der saP detaillierter gefasst und durch eine fachliche Begründung für die vorliegende naturschutzrechtliche Einschätzung erweitert. Eine Änderung in der aktuellen artenschutzrechtlichen Gesamteinschätzung des Vorhabens ist nicht zu erkennen. Mit einer erheblichen Verschlechterung der Erhaltungszustände betroffener Arten ist nicht zu rechnen.</p>

<p><b>Punkt 3.2 - S. 10</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die geschätzten Zahlen liegen bei mehr als 2000 Fahrten — die Formulierung von 1000 Lkws/24 h ist irritierend. Bitte ändern Sie die Formulierung ab.</li> </ul>	<p>Die angegebene Anzahl von Fahrten wird entsprechend dem vorliegenden Verkehrsgutachten angepasst.</p>
<p><b>Punkt 5.2 – S. 12 + Punkt 9 – S. 15</b></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Insbesondere durch Lärm- und Schadstoff-Immissionen werden im FFH-Gebiet vorkommende Arten gefährdet. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands ist zu erwarten.</li> <li>– 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.</li> <li>– Wie in der Artenschutzrechtl. Untersuchung zu sehen, kommen durchaus wertvolle Tierarten im FFH-Gebiet vor, v. a. Vögel, was dem Punkt 9E widerspricht.</li> </ul>	<p>In der überarbeiteten Version von FFH-VP und saP werden die Bewertungsgrundlagen zu den dargelegten Vorbehalten gegen die aktuelle Planung nochmals konkretisiert. Es liegen neue Ergebnisse aus einer Wintererhebung 2023/24 vor und die Beeinträchtigung durch Schallbelastung, insbesondere für im Gebiet vorkommende Vogelarten, wird ausführlich diskutiert. An der Gesamteinschätzung zu den Auswirkungen des Vorhabens auf FFH-Lebensraumtypen und deren Arten ändert sich nichts.</p>
<p><b>Punkt 2.3 S. 16 + 17 Artenschutzrechtl. Untersuchung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auch wenn keine Untersuchungen zur Auswirkung von Lärm auf Vögel vorliegen, ist davon auszugehen, dass erhebliche Beeinträchtigungen in diesem Fall entstehen werden.</li> </ul> <p>Wir behalten uns rechtliche Schritte vor.</p>	<p>Zu einer fachlichen Einschätzung der Minderung der Habitataeignung für die Vorkommen des Mittelspechtes und anderer im Gebiet nachgewiesener Vogelarten wurde vom TÜV Rheinland die 58 dB(A)-Linie berechnet und in der überarbeiteten FFH-VP i.d.F. vom 07.03.2024 grafisch dargestellt. Das von der Planung betroffene Waldgebiet nördlich der B16 ist demnach aktuell schon derart vorbelastet und bietet daher für Arten wie den Mittelspecht keinen geeigneten Brutlebensraum. Die errechnete Verschiebung der 58 dB(A)-Linie nach Norden, nach der Inbetriebnahme des Paketzentrums, hat nur unwesentliche verschlechternde Wirkungen auf den betroffenen Lebensraum.</p> <p>Die ergänzenden Darstellungen werden zur Kenntnis genommen und die überarbeitete FFH-VP den Bauleitplanunterlagen im weiteren Verfahren beigegeben.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung wird wie vorgetragen zugestimmt. Die Anmerkungen wurden bei der Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsstudie, der saP und des Umweltberichtes entsprechend der Abwägung aufgenommen. Die überarbeiteten Unterlagen (FFH-VP, saP, Umweltbericht) werden den Unterlagen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes beigelegt und deren Ergebnisse in die Begründung übernommen.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 15: Beschluss FNP:</b></p>	

**Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die im Parallelverfahren gemeinsam gefertigten Unterlagen (FFH-Verträglichkeitsprüfung und saP) sowie der Umweltbericht zur Flächennutzungsplanänderung wurden entsprechend der Abwägung zum Vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan soweit erforderlich redaktionell ergänzt.**

**Beschluss vBP:**

**Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt.**

Verspätet eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
16. Private Stellungnahme 16 mit Schreiben vom 17.01.2024	vBP
<p>Die Thematik DHL-Paketzentrum verfolgt mich auch bereits im neuen Jahr. Als interessierter Bürger sehe ich mich in der Verpflichtung auf bestehende Diskrepanzen und Missstände diesbezüglich hinzuweisen.</p> <p>Daher möchte ich mich gerne aufgrund gewisser Unklarheiten erneut an Sie wenden. Zunächst sehe ich mich gezwungen auf die erfolgte Abwägung bzgl. der Bauleitplanung des Paketzentrums einzugehen.</p> <p>Meine Anfragen (Ihnen vorliegender Schriftverkehr) wurden lediglich mittels der Abwägungstabelle (Bezug 7) durch die Firma Weinzierl bearbeitet, obwohl mehrfach eine schriftliche Beantwortung durch die Gemeindeverwaltung erbeten wurde.</p> <p>Eine schriftliche Stellungnahme und Beantwortung durch die Gemeindeverwaltung ist bis dato nicht erfolgt.</p> <p>Da offensichtlich keine weitere Aktion seitens der Gemeindeverwaltung zu erwarten ist, nehme ich im Folgenden zunächst zur Ihnen bekannten Abwägungstabelle Stellung.</p>	<p>Das Schreiben vom 17.01.2024 wird als verspätet eingegangene Stellungnahme gewertet. Die Anregungen bilden keine neuen Argumente und wurden an anderer Stelle bereits abgewogen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die obenstehenden Abwägungen sowie die Abwägungen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange verwiesen.</p> <p>Insbesondere bezogen auf Einwendungen und Anregungen zum Schalltechnischen Gutachten wird grundsätzlich auf die Abwägung der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen vom 27.10.2023 (Ifd. Nr. 20 der TÖB-Abwägungstabelle) sowie die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Neuburg an der Donau mit Stellungnahme vom 10.11.2023 (Ifd. Nr. 28 der TÖB-Abwägungstabelle) verwiesen.</p>
<p>1. Meine auf Seite 60 — 62 aufgezeigten Sachverhalte, sowie meine Zusammenfassung auf Seite 63 (Bezug 7) wurden nicht direkt berücksichtigt.</p> <p>Ich erachte damit die erfolgte Abwägung als unvollständig und beantrage hiermit eine Neudurchführung für die nicht bearbeiteten Anteile.</p>	
<p>2. Auf Seite 58 nimmt die Fa. Weinzierl wie folgt Stellung:  <i>„Der Gemeinde ist bewusst, dass Anwohner teilweise Beurteilungspegeln, die durch Verkehrslärm verursacht werden, von mehr als 45 dB(A), auch nachts, ausgesetzt sind.“</i></p> <p>Auf der Seite 24 der damaligen Version (Stand 05/23) des Schalltechnischen Untersuchungsberichtes war Folgendes zu entnehmen:  <i>„Bei Beurteilungspegeln von über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffneten Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich.“</i></p> <p>In der Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt „UmweltWissen — Lärm - Hören, messen und bewerten“ vom Februar 2017 sind nachfolgend zitierte Bewertungen auf Seite 6 zu entnehmen:</p>	

**„Unter 60 dB(A): Belästigung**

Bei Werten unter 60 dB(A) wird von Belästigungen und erheblichen Belästigungen gesprochen. Hier leiden die psychische und soziale Wohlbefinden sowie die Schlafqualität.

Ab 25 dB(A): Änderungen der Schlafstadien bei Pegeln über 45 dB(A) lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen."

In der Abwägung auf Seite 69 wird zu den vorliegenden Lärmimmissionen wie folgt Stellung genommen:

„Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB werden jedenfalls gewahrt. Die Lärmimmissionen sind zumutbar und überschreiten nicht die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, die erst ab ca. 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags erreicht wird. Im Übrigen überschreiten auch die nächtlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Beurteilungspegel von 45 dB(A) nachts. Selbst in reinen und allgemeinen Wohngebieten beträgt der nächtliche Immissionsgrenzwert 49 dB(A)."

Meine Recherche hat ergeben, dass das hier zitierte BauGB §1 Abs. 6 Nr. 1 lediglich die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung beinhaltet. Nähere Informationen oder Grenzwerte sind an dieser Stellen nicht vorhanden.

Ich bitte um Mitteilung auf welcher Grundlage die Gemeindeverwaltung bzw. die Fa. Weinzierl im Namen für die Gemeindeverwaltung Weichering bzw. auch für den Gemeinderat medizinische Bewertungen und Schlussfolgerungen hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung tätigt.

Es bestehen berechtigte Zweifel an der medizinischen Kompetenz eines Landschaftsarchitekturbüros. Ich bitte um Mitteilung der exakten Zitate und Nennung der zugehörigen Quellen, da diese in der Abwägungstabelle nicht genannt wurden.

Der Internetseite des Umweltbundesamtes sind hierzu ebenfalls eindeutig anderslautende Fakten zu entnehmen. (Siehe <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#schlafstoruncien-durch-larm>)

z.B. Zitat 1:

„...Eine weitere Auswertung der Daten hinsichtlich des Risikos für Herz-Kreislauf-Krankheiten und psychische Erkrankungen zeigte einen Anstieg des Erkrankungsrisikos schon bei niedrigen nächtlichen Dauerschallpegeln von 40 dB(A)

z.B. Zitat 2:

... So hatten Menschen, die nachts vor ihrem Schlafzimmerfenster einen mittleren Schallpegel von 55 dB(A) oder mehr hatten, ein fast doppelt so hohes Risiko, wegen Bluthochdrucks in ärztlicher Behandlung zu sein, als diejenigen, bei denen der Pegel unter 50 dB(A) lag....."

Offensichtlich deckt sich die medizinische Kompetenz eines Landschaftsarchitekturbüros Weinzierl nicht mit denen anderer Quellen, welche bereits ab 40 dB(A) negative Effekte auf die Gesundheit attestieren. Ich möchte daher um Erläuterung der bestehenden Diskrepanzen bitten.

Ferner möchte ich darauf hinweisen, dass die gemachte Angabe des Immissionswertes 60 dB(A) nachts so nicht nachvollziehbar ist. So sind den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben nachfolgende Grenzwerte zu entnehmen.

<p>16. BImSchV §2 in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten Nacht 49 Dezibel (A) Gemäß der TA-Lärm liegt der Grenzwert nachts bei 45 dB(A). Wie bereits in meiner Stellungnahme vom 31.05.22 aufgezeigt wurde, wird auch in der erstellten Abwägungstabelle die Tatsache nicht berücksichtigt, dass nachts stellenweise mit bis zu 60 dB(A) zu rechnen ist. (Siehe Punkt 1 Verkehrslärm B16 Stellungnahme (Private Stellungnahme 8) vom 31.05.22 (Bezug 1)) Die Überschreitung der nächtlichen Grenzwerte von 45 bzw. 49 dB(A) wird in ihrer Abwägung lediglich erwähnt, jedoch nicht bewertet. Es erfolgt ein Hinweis auf medizinisch nicht nachvollziehbare Grenzwerte (60 dB) zur Gesundheitsgefährdung. Es erfolgt keine Bewertung hinsichtlich möglicher Folgen, möglicher Schutzmaßnahmen und bzgl. korrekter medizinischer Fakten (siehe Quelle Umweltbundesamt). Aufgrund der unvollständigen Bewertung und aus meiner Sicht unzulässiger und zudem falscher medizinischer Schlussfolgerungen lege ich hiermit Widerspruch gegen die erfolgte Abwägung ein und beantrage diesbezüglich eine Neubewertung und Neudurchführung. Ferner sehe ich hierauf schlussfolgernd die Sorgfaltspflicht der Gemeindeverwaltung als missachtet an, da vorsätzlich eine Überschreitung der nächtlichen Immissionsgrenzwerte in Kauf genommen wird, ohne diese ausreichend zu bewerten. Dieses erfolgt, obwohl meinerseits bereits mehrfach auf negative Folgen auf die Gesundheit der Bevölkerung hingewiesen wurde. Die Gemeinde hat bis Dato weder ein Schutzkonzept für die Bevölkerung erarbeitet noch vorgelegt. Ebenso sind Förderprogramme für Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzfenster und -fassaden nicht vorhanden. Ich bitte um Erläuterung und Mitteilung inwiefern sich diese Vorgehensweise mit dem Handeln im Sinne für das Allgemeinwohl der Bevölkerung vereinbaren lässt.</p>	<p>Grundsätzlich wird festgehalten, dass bei der Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen die gesetzlichen Vorgaben an den Gesundheitsschutz eingehalten wurden.</p> <p>Allgemein ist festzuhalten, dass im Bauleitplanverfahren eine Ermittlung und Beurteilung unterschiedlicher Lärmarten (Geräusche von gewerblichen Anlagen, Veränderung von Verkehrsgeräuschen) erfolgt. Jede Lärmart ist für sich zu bewerten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärbetrachtung besteht nicht. Auf S. 201 der Schalltechnischen Untersuchung wird der Gesamtlärmpegel aus allen einwirkenden Lärmquellen (Gewerbe + Verkehr) rein vorsorglich dargestellt.</p>
<p>3. Auf Seite 59 der Abwägungstabelle (Bezug 7) wird argumentiert, dass lärmindernde Maßnahmen, wie z.B. die Aufbringung eines offenporigen Asphalts mit in die Abwägung eingeflossen sind. Insgesamt erachte ich jegliche lärmindernde Maßnahme als positiv, allerdings wurde hier der Sachverhalt seitens Fa. Weinzierl nicht klar erfasst, da meiner Kenntnis nach die von Fa. Weinzierl dargestellten Maßnahmen lediglich im Bereich des DHL Paketzentrums / Kreisstraße geplant sind. Ein Zusammenhang hinsichtlich des durch das Paketzentrum verursachten vorwiegend nächtlichen Verkehrslärms (Schwerlastverkehr B16) erschließt sich mir nicht. Da das Thema diesbezüglich offensichtlich verfehlt wurde, bitte ich auch an dieser Stelle um Neubewertung.</p>	
<p>Im Weiteren möchte ich auf die explizite Beantwortung der Fragen 1 - 4 auf Seite 63 bzw. mit nochmaligen Hinweis auf Seite 67 (Bezug 7) beziehen. Diese Fragen wurden gemäß Bezug 1 und 2 an den Gemeinderat gestellt. Der Abwägungstabelle ist hierbei Folgendes zu entnehmen (S.63): <i>„Zu 3: Die schalltechnische Untersuchung beinhaltet die Darstellung des Verkehrs auf der B16 im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall. In Anhang 3, A3.3 ist dies tabellarisch dargestellt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, beziehen sich jedoch nicht auf die Inhalte der vorhabenbezogenen</i></p>	

<p><i>Bauleitplanung. Unabhängig vom vorliegenden Bauleitplanverfahren wurden die die Anfragen des Einwenders in der Gemeinderatssitzung vom 25.07.2022 behandelt. Die Anregung zur ganzheitlichen Betrachtung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Bundesstraße 16 werden im Ergebnis der Sitzung vom 25.07.2022 von der Gemeinde gesondert untersucht."</i></p> <p>Auf Seite 67 der Abwägungstabelle findet sich eine Kopie des obigen Textes, Zitat:  <i>Unabhängig vom vorliegenden Bauleitplanverfahren wurden die die Anfragen des Einwenders in der Gemeinderatssitzung vom 25.07.2022 behandelt. Die Anregung zur ganzheitlichen Betrachtung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Bundesstraße 16 werden im Ergebnis der Sitzung vom 25.07.2022 von der Gemeinde gesondert untersucht."</i></p>	
<p><b>Anmerkung 1:</b>          Gemäß diesem Zitat beziehen sich meine Anfragen nicht auf die Inhalte der vorhabenbezogenen Bauleitplanung und sind unabhängig von der Bauleitplanung. Insbesondere in meinem Schreiben vom 21.06.22 wurde eine Behandlung der Fragestellungen 1 — 3 im Gemeinderat beantragt. Dieses wirft folgende Frage auf: Wieso wurden meine Anfragen, welche außerhalb des Bauleitverfahrens einzuordnen sind, durch eine externe Firma (hier Weinzierl) beantwortet? Auf welcher juristischen Grundlage wurden folglich Amtsinterna (hier z.B. mein Antrag an den Gemeinderat) an diese privatrechtliche Firma weitergeleitet, um durch diese beantwortet zu werden? Ich bitte um eine ausführliche schriftliche Stellungnahme. Bei der Weitergabe meiner beiden Schreiben an die Fa. Weinzierl hätten die entsprechenden Passagen geschwärzt werden können. Ich sehe diesbezüglich das Amtsgeheimnis und den Datenschutz als verletzt an.</p>	
<p><b>Anmerkung 2:</b>          Gemäß dem vorliegendem Zitat wurden die Anfragen in der Gemeinderatssitzung vom 25.07.2022 behandelt. Hierbei handelt es sich nachweislich um eine falsche Darstellung, welche ich in der Art und Weise nicht akzeptiere. Die Anfrage wurde am 25.07.2022 unter dem TOP 5 in der Sitzung (Bezug 3) geführt. Gemäß meinem persönlichen Protokoll ist eine inhaltliche Behandlung und explizite Beantwortung der Anfragen 1 — 3 nicht erfolgt. Meine Einsichtnahme in die betreffende Niederschrift der Sitzung des Gemeinderats am 25.10.23 (Bezug 6) ergab Folgendes: In der Niederschrift der Sitzung (Bezug 8) PG22-09 unter 5. Bauleitplanung Paketzentrum PG22-09-158 finden sich keinerlei Hinweise auf eine inhaltliche Behandlung meiner Anfragen. Unter Punkt a) wird auf eine Abstimmung verwiesen. Es ist nicht nachvollziehbar über was inhaltlich abgestimmt wurde. Gemäß meinem persönlichen Protokoll wurde keine Abstimmung durchgeführt. Ich wurde lediglich darauf hingewiesen, dass eine weitere Befassung mit der Thematik erst sinnvoll sei, sobald die geänderten Gutachten vorlägen. Es wurde ferner mitgeteilt, dass dieses im Zeitraum Oktober 2022 der Fall sein solle.</p>	
<p><b>Anmerkung 3:</b></p>	

<p>Basierend auf der am 25.07.22 erfolgten Sitzung wurde meinerseits am 21.12.2022 (Bezug 4) der aktuelle Sachstand erbeten und zudem darum gebeten (Bezug 4) die Fragestellungen erneut in der nächstmöglichen Sitzung des Gemeinderates zu beantworten.</p> <p>Am 16.01.23 wurde der Antrag unter TOP 6 (Bezug 5) geführt.</p> <p>Gemäß meinem persönlichen Protokoll ist keine Abstimmung erfolgt. Ich wurde darauf hingewiesen, dass eine inhaltliche Befassung derzeit nicht sinnvoll sei, da die Änderung der Gutachten noch nicht abgeschlossen sei. Eine schriftliche Stellungnahme durch die Gemeindeverwaltung wurde mir zugesagt. Es ist keine inhaltliche Behandlung und explizite Beantwortung der Anfragen 1 — 3 erfolgt.</p> <p>Gemäß Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderates Weichering PG23-01 (Bezug 9) Punkt 6 PG23-01-006 wird berichtet, dass der Sachstand des Bauleitverfahrens von Landschaftsarchitekten xxxr erläutert wurde. Eine Abstimmung ist nicht erfolgt. Weitere Informationen sind nicht enthalten.</p> <p>Über die Sitzung vom 16.01.23 wurde in der lokalen Presse berichtet. Der letzte Absatz des mir vorliegenden Zeitungsberichts (siehe Anlage) deckt sich inhaltlich mit meinem persönlichen Protokoll.</p> <p>Zitat: „Am Ende wurde der Antrag von ... nicht in der Sitzung behandelt. Die Gemeinde Weichering werden ihm jedoch eine schriftliche Stellungnahme zukommen lassen, betonte xxx. Wann es zu einer Anhörung kommt, könne man nicht sagen.“</p> <p>Der aktuelle Sachstand ist Ihnen hinlänglich bekannt.</p> <p>Erstens habe ich seitens der Gemeinde Weichering bis Dato keinerlei schriftliche Stellungnahme erhalten. Diese sollte offensichtlich durch Fa. Weinzierl (siehe obige Ausführungen) mittels Abwägungstabelle abgegolten werden.</p> <p>Zweitens kam es bis Dato zu keiner weiteren Anhörung. Grundsätzlich wurden meine Anträge durch den Gemeinderat also inhaltlich nie behandelt.</p> <p>Ich bitte um Mitteilung des weiteren Vorgehens bezüglich meiner Anträge und um Nachreichung der oben genannten schriftlichen Stellungnahme.</p> <p>Ferner erwarte ich eine zeitnahe Korrektur der Abwägungstabelle, da wie oben aufgezeigt nachweislich eine falsche Darstellung im Namen der Gemeinde Weichering veröffentlicht und verbreitet wurde.</p>	
<p>Des Weiteren möchte ich hiermit einige Anfragen an die Gemeindeverwaltung richten:</p> <p><b>1. Lärmgutachten B16 und Gesamtlärmanalyse</b></p> <p>Meinerseits wurde bereits mehrfach (erstmalig am 31.05.2022) auf die Notwendigkeit eines Lärmgutachtens für den Verkehrslärm, welcher auf der B16 verursacht wird, aufgezeigt. Leider ist bis Dato meiner Kenntnis nach keinerlei Gutachten erstellt worden, obwohl dieses durch Fa. Weinzierl in der Abwägungstabelle S.63 so protokolliert ist.</p> <p>„.... Die Anregung zur ganzheitlichen Betrachtung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Bundesstraße 16 werden im Ergebnis der Sitzung vom 25.07.2022 von der Gemeinde gesondert untersucht...“</p> <p>In der Niederschrift der Sitzung (Bezug 8) PG22-09 unter 5. Bauleitplanung Paketzentrum PG22-09-158 sind diesbezüglich keine Informationen zu finden.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, wie das Projekt DHL-Paketzentrum ohne diese ganz wesentliche Entscheidungsgrundlage soweit durch die Gemeinde/ Gemeinderat vorangetrieben werden konnte.</p> <p>Seit meinem Schreiben vom 31.05.22, also nach nunmehr über 1,5 Jahren existiert weder eine Gesamtlärmbeurteilung, noch eine Untersuchung des insbesondere nächtlichen LKW-Verkehrslärms auf der B16.</p>	<p>Die Gemeinde Weichering hat zwischenzeitlich außerhalb der Bauleitplanung zum Paketzentrum Weichering die Thematik „Lärmschutz an der B16“ im Gemeinderat behandelt. Im Ergebnis ist das Planfeststellungsverfahren zum 4-spurigen Ausbau der B16 abzuwarten um den dort festgelegten Lärmschutz bewerten und bei Bedarf durch ergänzende kommunale Maßnahmen, im Sinne der betroffenen Bürger Weicherings, verbessern zu können. Überschreitet bereits die Vorbelastung die Schwelle der Gesundheits- und Eigentumsgefährdung, so sind die Auswirkungen nicht dem hinzutretenden Vorhaben zuzurechnen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 25.04.2018 - 9 A 16.16., ZUR 2018, 623). Stattdessen wäre für die Bundesstraße B16 bereits im Bestand eine Lärmsanierung durch den verantwortlichen Straßenbaulastträger erforderlich. Insofern hat nicht die hier planende Gemeinde Weichering, sondern der</p>



<p>Ich bitte um Mitteilung, wie die Gemeindeverwaltung Weichering diesbezüglich weiter vorgehen wird. Ferner bitte ich um Mitteilung der zugehörigen zeitlichen Planung und Vorlage des Lärmschutzkonzeptes zum Schutz der Bevölkerung.</p>	<p>Straßenbaulastträger der B 16 aufgrund der Vorbelastung für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen Sorge zu tragen.</p>
<p><b>2. Prognostizierte Gewerbesteuereinnahmen DHL Paketzentrum</b> Ein wesentliches Argument für das DHL Paketzentrum sind die zu erwartenden Gewerbesteuereinnahmen. Diesbezüglich liegen seit Jahren keinerlei veröffentlichte Schätzungen von offizieller Seite vor. Dies ist nicht nachvollziehbar, da diese Information eine ganz wesentliche für die Entscheidungsfindung des Gemeinderates gewesen sein dürfte. Ein möglicher Hinweis auf das Steuergeheimnis ist als solches nicht akzeptabel, da eine grobe Schätzung oder Erfahrungswerte aus anderen Gemeinden mit Paketzentren ausreichend scheinen. Es wird um Mitteilung der zu erwartenden Gewerbesteuereinnahmen gebeten. Ich bitte diesbezüglich um Berücksichtigung der Schlüsselzuweisungen, Kreis- und Gewerbeumlagen.</p>	
<p><b>3. Bezug 11 - Zeitungsartikel Paketzentrum: „Ich würde es wieder tun.“ Neuburger-Rundschau vom 04.01.24</b> Im Zeitungsartikel vom 04.01.24 wird mitgeteilt, dass die Ansiedlung eines Supermarktes und eines Zahnarztes in Weichering direkt von der Realisierung des DHL-Paketzentrums abhängen. Mögliche Alternativen werden nicht behandelt. Leider sind weitere Ausführungen diesbezüglich nicht im Zeitungsartikel enthalten. Als Außenstehender erschließen sich mir diese hier angeführten Abhängigkeiten nicht. Daher möchte ich hiermit um exakte schriftliche Erläuterung bitten. Ferner beantrage ich diesbezüglich Akteneinsicht in den zugehörigen Schriftverkehr, sowie ggf. Vorverträge oder Absichtserklärungen.</p>	



2023

## DHL-Projekt: Debatte um Anträge

400 Euro ange-  
hilderten Novel-  
Doppelförderung  
seien – vielleicht  
l dessen – 30 An-  
gen. Es seien je-  
) Euro im Haus-  
t, also für zehn  
„Aber wir hatten  
re, in denen nur  
Anträge gestellt  
nte Mack. Dem-  
die Mittel in der  
t oft nicht einmal  
Heuer könnte es  
rden  
Greiner-Bezdeka  
e, habe das eine  
ren nur bedingt  
meinde sagt, wir  
nigen 400 Euro,  
hotovoltaikanla-  
aut.“ Das könne  
abhängig von der  
erregelung ma-  
forderten eine  
f zehn Anlagen,  
bemerkten, dass  
nenden Dächer  
voll sein.  
rd vorerst weiter  
Runde war sich  
nig, dass die För-  
rcenshonender  
chtig ist. Für das  
dann eine neue  
rbeitet werden.  
weiter Anreize  
nte er. Doch wie  
sehen wird, muss  
werden. *DK*

**Weichering** – Das geplante Pa-  
ketzentrum von DHL hat den  
Weicheringer Rat erneut be-  
schäftigt – genauer gesagt die  
Anträge von Florian Lörch. Der  
Gemeindeglieder hatte sowohl  
Stellungnahmen als auch di-  
rekte Anträge an den Gemein-  
derat eingereicht und nun er-  
klärt, er warte bereits ein halbes  
Jahr auf deren Bearbeitung. Im  
Oktober, so sagte Lörch, hätte  
die Gemeinde das behandeln  
wollen. Passiert sei nichts. Das  
Schreiben liege aber allen Rät-  
tinnen und Räten vor.

Rathauschef Thomas Mack  
(CSU) erklärte, dass hier der  
Vorhabenträger – also die  
Deutsche Post – noch liefern  
müsse. Noch sei nicht alles fer-  
tig vorbereitet, nicht alle Stel-  
lungnahmen bearbeitet. Daher  
mache eine Behandlung sol-  
cher Anträge derzeit noch kei-  
nen Sinn. Man brauche eine  
Grundlage. Dazu gehören aus  
sich des Bürgermeisters auch  
die neuen Gutachten, welche  
noch ausstehen.

Am Ende wurde der Antrag  
von Florian Lörch nicht in der  
Sitzung behandelt. Die Ge-  
meinde Weichering werde ihm  
jedoch eine schriftliche Stel-  
lungnahme zukommen lassen,  
betonte Mack. Wann es nun zu  
einer Anhörung kommt, könne  
man nicht sagen. *ct*

**Würdigung vBP:**

Das Schreiben vom 17.01.2024 wird als verspätet eingegangene Stellungnahme gewertet. Die Anregungen bilden keine neuen Argumente und wurden an anderer Stelle bereits abgewogen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die obenstehenden Abwägungen sowie die Abwägungen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange verwiesen. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.

**Beschlüsse zu privater Stellungnahme 16:****Beschluss vBP:**

Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.