

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

Stand: 21.09.2023

**Private Stellungnahmen:**

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>1. Private Stellungnahme 1 mit Schreiben vom 25.06.2022</p>	<p>vBP / FNP</p>
<p>Die Deutsche Post AG plant die Errichtung eines Paketverteilzentrums in der Gemeinde Weichering. Kultur- und Naturlandschaft wird zerstört. Die starke Belastung der Bürger wird nicht bestritten. In der Freifläche sind bis zu 5040 Fahrten geplant. Externe Fahrten von DHL - LKW und Mitarbeitern werden mit 3365 angegeben, dazu kommt die Ver- und Entsorgung, Lieferanten und so weiter. Der Gemeinderat der Gemeinde Weichering entscheidet mit bestem Wissen und Gewissen ob das geplante Vorhaben die geforderten Opfer aufwiegen kann.</p> <p>Rentabilität Einwand: Ein Nachweis über die Rentabilität des Vorhabens ist bis heute nicht erbracht! Forderung: Die positive Entwicklung der Gewerbesteuererinnahmen soll von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer für die nächsten 25 Jahre erstellt und dargestellt werden. Begründung: Klare Zahlen wurden bisher nicht dargestellt. Wegen des Steuergeheimnisses werden sich diese künftig auch nicht mehr darstellen lassen. Der Gemeinderat kann ohne eine fachliche und verbindliche, unabhängige Expertise keine Abwägung treffen.</p>	<p>Zu Rentabilität: 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>

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.

**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.**

Vorkaufsrecht  
 Einwand: Das Paketzentrum darf nicht auf Kosten der Gemeinde zum Spekulationsobjekt werden!  
 Forderung: Die Gemeinde muss sich ein Vorkaufsrecht für das DHL Paketzentrum sichern!  
 Begründung: Sollte das DHL Paketzentrum realisiert werden, ist die dauerhafte Nutzung zu diesem Zweck nicht garantiert. Wechsel auf andere Geschäftsfelder, Spartenverkäufe oder Konkurs kann auch einen Leerstand oder Nutzungswechsel bedeuten. Hat die Gemeinde ein Vorkaufsrecht, so ist sie auch weiterhin Entscheider der Nutzung.

Zu Vorkaufsrecht:  
 Bei Nutzungsaufgabe des Standortes durch die Vorhabenträgerin stehen der Gemeinde die städtebaulichen Instrumente der Bauleitplanung für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB zur Verfügung. Dies wird zur Sicherung der künftigen Entwicklung des Standortes als ausreichend erachtet.  
 Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan und dem zugehörigen Durchführungsvertrag wird die Zweckbestimmung der als Sondergebiet „Paketzentrum“ gewidmeten Fläche gesichert; eine andere Nutzung entgegen der Zweckbestimmung ist nicht möglich. Die Vorschriften über das gesetzliche Vorkaufsrecht der Gemeinde nach §§ 24 ff BauGB finden gem. § 12 Abs. 3 Satz 2 Hs. 2 BauGB beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan keine Anwendung. Die Deutsche Post ist als solventer Vorhabenträger einzustufen; bisher wurde keine vergleichbare Anlage geschlossen. Das geplante

	<p>Projekt wird vom Vorhabenträger selbst und nicht als Investorenobjekt geplant und betrieben.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Erwirkung eines Vorkaufsrechts wird nicht verfolgt. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>PFC (Perfluorcarbone)                  Einwand: Die Verwendung von mit PFC belasteten Löschschaum in der nahegelegenen Einrichtung der Bundeswehr ist unbestritten. Bei Erdbewegungen und Grundwasserentnahme kann diese Chemikalie in die Umwelt gelangen.                  Forderung: Ein PFC — Gutachten muss von einem unabhängigen Sachverständigen erstellt werden.                  Begründung: PFC konterminierte Substanzen sind nachweislich gesundheitsschädlich. Der Bau des DHL — PKZ würde für die Gemeinde die größte Grundwasserhaltung seiner Geschichte bedeuten. Die Grundwasserströme im Gebiet sind nicht klar zu bestimmen. Belastetes Grundwasser kann durch die Grundwasserhaltung der Bauphase in unterschiedliche Höhen und Ströme gelangen und in bisher unbelastete Ströme konterminieren. Sollte im Baustellenbereich belastetes Wasser abgepumpt werden, so wird es ohne vorherige Prüfung in die Umwelt gelangen. Gefahr besteht hierbei für die Bewässerungen in der Landwirtschaft und den Eintrag auf Flur und in Gewässer. Ist Erdreich aus der Baugrube bereits belastet und nicht geprüft, so gelangt es weiterhin in die Umwelt.</p>	<p>Zu PFC:                  Eine PFC-Belastung des Bundeswehrstandortes südlich der B16 ist weder beim Umweltamt des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen noch beim Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt bestätigt. Nach Mitteilung des Wasserwirtschaftsamtes Ingolstadt (Telefonat vom 14.07.2022) wurde nur einmalig eine geringe Belastung am Standort festgestellt; im Abstrom zur Donau gelang später kein Nachweis mehr. Demnach ist am Vorhabenstandort mit keiner PFC-Belastung des Grundwassers im Abstrom des Bundeswehr-Standortes zu rechnen.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine PFC-Belastung des Standortes ist nicht erkennbar. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich. Die Ergebnisse durchgeführter Grundwasseruntersuchungen werden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p>	
<p>Feinstaubbelastung                  Einwand: Durch den starken punktuellen Anstieg von Fahrzeugbewegungen auf dem Gelände des DHL — PKZ, sowie an der B16, ist ein Feinstaubanstieg unbestritten.                  Forderung: Ein Gutachten zum verursachten Feinstaub muss von einem unabhängigen Sachverständigen erstellt werden.                  Begründung: Feinstaub ist gesundheitsschädlich und die Grenzwerte sind klar festgeschrieben. Ein Gutachten ist zwingend erforderlich um die Belastung für die Bevölkerung überhaupt feststellen zu können. Eine Vernachlässigung dieses Punktes wäre fahrlässig.</p>	<p>Zu Feinstaub:                  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 von keiner Überschreitung des Tagesgrenzwertes auszugehen.                  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</p>

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 Siedlungsstrukturen ist durch das Paketzentrum Weichering daher nicht zu erwarten.*

**Würdigung FNP+vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Vorhabenträgerin hat durch ein Fachbüro das auftretende Verkehrsaufkommen, die damit einhergehenden Feinstaubemissionen, sowie den Einfluss der geplanten Bauwerksbegrünungen analysieren lassen. Diese fachliche Stellungnahme wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

Grundwasserhaltung

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.

Forderung: DHL muss für alle anfallenden Schäden aus der Grundwasserhaltung haften.

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 Landwirtschaft, Trockenlegung von Biotopen.

Zu Grundwasserhaltung:

Im Vorlauf zum Baugenehmigungsverfahren wird ergänzend die Hauptuntersuchung zum Baugrund erfolgen. Im zugehörigen Baugrundgutachten werden, im Abgleich mit der Planung für die im Erdreich eingebrachten Bauwerke, Fundamente und Kanäle, die hydrogeologischen Verhältnisse auch in Bezug auf die umgebenden Flächen, Biotope und das benachbarte Gewässer des Schornreuter Kanals abschließend bewertet.

Daraus werden Maßnahmen zur Begrenzung baubedingter temporärer bereichsweiser Grundwasserabsenkungen entwickelt und für das Baugeschehen vorgegeben. Hierzu zählen zum Beispiel

- die Installation geschlossener Systeme zur Grundwasserabsenkung, so etwa dichtende Baugruben / wasserdichte Verbauten mit Spundwänden zur Minimierung der anfallenden Absenkmengen,
- erforderlichenfalls zusätzliche Sohldichtungen der Baugrube durch den Einbau einer Unterwasserbetonsohle ggf. mit Rückverankerung gegen Auftrieb,

- eine umgehende ortsnahe Wiederversickerung baubedingt entnommenen Grundwassers.

In Bezug auf mögliche anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen ist anzumerken, dass sämtliche ablaufende Niederschlagswässer von Dach- und Hofflächen sowie die in der betriebseigenen Kläranlage gereinigten häuslichen Schmutzwässer, sofern sie nicht zur Bewässerung der Grünanlagen verwendet werden, den Versickerungsmulden im östlichen Teil des Maßnahmengrundstücks zugeleitet werden und entsprechend der direkten lokalen Grundwasseranreicherung dienen. Die Planung sieht vor, dass eine Ableitung von Wässern weder über Kanalanschlüsse noch über Einleitstellen in den Vorfluter, den Schornreuter Kanal, erfolgt. Selbst im Falle eines Starkregenereignisses (bis zu einem 100-jährigen Niederschlagsereignis) können diese Wässer vollständig auf dem Betriebsgelände zurückgehalten und der Versickerung zugeführt werden.

Die abschließende Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen zum Grundwasserschutz und zur Standortentwässerung wird im Rahmen des für die Baumaßnahme erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens geregelt.

Insgesamt kann sichergestellt werden, dass durch den Neubau des Paketzentrums in dessen Umgebung keine negativen Auswirkungen durch bau- oder betriebs- bzw. anlagenbedingte Absenkungen des Grundwasserspiegels entstehen.

Ein direkter Bezug zu den Maßnahmen im Neubaugebiet ist grundsätzlich nicht herleitbar.  
Mutmaßung ohne wirklichen Vergleich der beiden Vorgänge.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Die Anregung wurde beachtet. Notwendige Maßnahmen zum Grundwasserschutz wurden in den Umweltbericht aufgenommen.**

Lärmschutz Munasiedlung  
 Einwand: Die Bewohner der Munasiedlung bekommen nur den Lärmschutz, wie er bei einem Mischgebiet angewendet wird.  
 Forderung: Die Bewohner der Munasiedlung sollen keine schlechtere Lebensqualität haben als die Bewohner des Kernortes. Die Post AG muß für lebenswerten Lärmschutz sorgen!  
 Begründung: Die Gemeinde sollte bei allen anstehenden Projekten seine Bürger gleichermaßen schützen. Die Gesundheit der Bürger, egal aus welchem Siedlungsgebiet, soll für den Gemeinderat an erster Stelle stehen. Aus der historischen Entwicklung der Munasiedlung ergibt sich die Einstufung nicht als Wohngebiet, sondern als Mischgebiet. Für ein Mischgebiet gelten deutlich höhere Lärmschutzgrenzen

Die vorhandene Wohnbebauung am Biberweg (sog. Muna-Siedlung: 5 Gebäude/Mehrfamilienhäuser) ist ca. in den 1930er Jahren entstanden und wird als Splittersiedlung im Außenbereich eingestuft. 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. Für die einzelnen Gebäude liegen i. ü. keine Baugenehmigungen vor. Aus diesem Grund ist der Schutz der Siedlung

als in reinen Wohngebieten. Eine andere Nutzung, als die des Wohnens ist in der Munasiedlung allerdings nicht erkennbar.

vor Immissionen im Vergleich zu einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet gemindert.

Dies gilt auch dann, wenn es sich nicht um eine Splittersiedlung, sondern um Gebäude im bauplanungsrechtlichen Innenbereich handeln würde. In diesem Fall befinden sich die Wohngrundstücke zwar nicht im Außenbereich, aber jedenfalls am Rande des Außenbereichs. Wegen dieser besonderen Lage ist der Schutzanspruch ebenfalls vermindert.

Bei der Bewertung von Lärmimmissionen durch ein Bauvorhaben im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens steht den Eigentümern von Wohngrundstücken im Außenbereich oder an der Grenze zum Außenbereich lediglich der Schutzanspruch eines Kern-, Dorf- oder Mischgebietes zu, da die Eigentümer nicht darauf vertrauen dürfen, dass in ihrer Nachbarschaft allenfalls eine Wohnnutzung stattfindet. Vielmehr müssen sie mit emittierenden Nutzungen rechnen, auch durch gewerbliche Vorhaben, für die Baurecht im bisherigen Außenbereich ausgewiesen wird. Gleichzeitig ist durch diesen Schutzanspruch gewährleistet, dass die Wohnnutzung nicht unverträglichen Lärmimmissionen ausgesetzt wird. Im Bebauungsplanverfahren gilt für die Bewertung von Lärmimmissionen im Rahmen der Abwägung nichts anderes.

**Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die baurechtliche Einstufung des Gebietes ist zutreffend. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

Energiegewinnung am Hauptgebäude DHL  
 Einwand: Die deutsche Post AG, DHL plant auf dem Dach des Hauptgebäudes eine Energiegewinnung über Photovoltaikmodule in einer Höhe von nur ca. 33% der Dachfläche.  
 Forderung: Die Energiegewinnung bei derartigen Neubauten muß 100% der Möglichen Dachflächen betragen!  
 Begründung: Die Planung der Energiegewinnung mit Solarmodulen auf dem Hauptbau der deutschen Post AG, beschränken sich auf die gesetzlichen Vorgaben. Der Landkreis und die Region 10 jedoch wollen Vorreiter in der Gewinnung alternativer Energien, sowie der Wasserstofftechnologien werden. Dazu wird viel Strom benötigt. Schon jetzt verknappen die zahlreichen Solarfelder die landwirtschaftlichen Flächen. Eine Speicherung der Treibhausgase im Moorkörper des Donaumooses durch Verwässerung wird angestrebt. Gleichzeitig gibt es Bedarf an Kies, Gewerbe- und Wohnflächen. Es besteht ein Spannungsfeld in der Verknappung und Nutzung der Flächen in der Region. Eine Region, die es sich künftig nicht mehr leisten kann, bei Bauprojekten in dieser Größenordnung auf die Nutzung von 100% der Dachflächen für die Energiegewinnung zu verzichten!

Zu Energiegewinnung:  
 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.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. In die Planzeichnungen (Vorhabenplan sowie vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan) und die textlichen Festsetzungen wurden ergänzende Festsetzungen zur weitergehenden Errichtung von Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung (Frachthalle und Parkhaus) aufgenommen.**

Fehlender Planungshorizont der Gemeinde  
 Einwand: Die Gemeinde hat keine Visionen, welchen zusätzlichen Benefit die Ansiedlung des DHL — PKZ für die Gemeinde erbringen soll!  
 Forderung: Der Gemeinderat muß vor der Umsetzung der Ansiedlung von DHL beraten, welche künftigen Ziele in Infrastruktur, Lebensqualität oder sonstiger Form des Gemeindewohles durch ein Vorhaben wie das der deutschen Post AG umgesetzt werden soll.  
 Begründung: Die hohe Belastung der Bevölkerung durch den Bau und Betrieb des DHL — PKZ ist unbestritten. Die Ablehnung in der Gemeinde liegt bei 42%. Ein Skaterpark, ein Seniorentreff, ein Radweg nach Maxweiler, Sponsoring oder ein Busstop werden angeführt. Diese Ziele hätten bei Notwendigkeit schon in den letzten Jahrzehnten umgesetzt werden können und sind bei Bedarf auch ohne PKZ zu realisieren. Als Beispiele in dieser Größe kann man beispielsweise eine Bundes- Landesgartenschau benennen. Die Kommune will Brachflächen zur Naherholung nutzen. Durch Investoren und Zuschüsse kommt es zu einem halbjährlichen Event, die Bürger werden danach mit einem Park und Freizeitanlagen bedacht. Heizkraftwerke betreiben oft zur besseren Auslastung Hallen- oder Freizeitbäder, die einen Mehrwert für die Bevölkerung darstellen. Es bleibt abzuwägen ob, es einen Mehrwert gibt, der den Verlust an Lebensqualität aufwiegen kann.

Zu Fehlender Planungshorizont:  
 Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Einwander erkennt, dass im Rahmen der Bauleitplanung die Standortbestimmung für ein Paketzentrum durch die planende Gemeinde auch ein Akt politischer Planung ist, der von einem auf die örtlichen städtebaulichen Erfordernisse ausgerichteten gestalterischen Willen des gemeindlichen Vertretungsorgans getragen ist. Zudem wurde die Entscheidung des Gemeinderats zur Durchführung einer Bauleitplanung mehrheitlich durch ein Ratsbegehren/Bürgerentscheid bestätigt.

**Würdigung FNP: 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.**

**Würdigung vBP: Die Anregung bezieht sich auf die vorbereitende Bauleitplanung.**

Lärmschutz B16  
 Einwand: Die aktuellen, von der Deutschen Post AG vorgelegten Schall- und Verkehrstechnischen Gutachten entsprechen fachlich und sachlich nicht Normen, Standard und den lokalen Gegebenheiten. Künftige Gutachten werden belegen: um die Bürger vor dem zu erwartenden und verstärkten Verkehrslärm zu schützen, bedarf es Lärmschutz der seinen Zweck erfüllt. Dieser Lärmschutz wird teuer.  
 Forderung: Keine Gelder der Gemeinde für den Lärmschutz, hier gilt das Verursacherprinzip. Keine Inbetriebnahme des DHL — PKZ vor Fertigstellung eines umfassenden und geeigneten Lärmschutzes an der B16.  
 Begründung: Die Gemeinde wird aus dem Verkauf des Baugrundes und möglichen weiteren Verkäufen, die sich aus dem Bauvorhaben ergeben, Geld erhalten. Dieses Geld, soll wie bereits besprochen, auch in das Gemeinwohl der Gemeinde übergehen. Es wird in der Bevölkerung keine Akzeptanz dafür geben, Geld für den Lärmschutz zu zahlen, der ohne DHL erst gar nicht notwendig wäre. Gleichzeitig fehlen diese Finanzmittel für die versprochenen Investitionen in Kindergarten, Feuerwehr und so weiter. Zudem ist der Lärmschutz zwar notwendig, aber nicht nachhaltig. Lärmschutz wird auf dem Bestand und Grundstücken des Straßenbauamtes errichtet. Hat dieser die Hürde der Genehmigung genommen, ist er nur geduldet. Bei Erweiterung der B16 wird dieser wieder abgetragen, das weitere Verfahren in der Sache ist noch nicht abzusehen. Das Geld aus Grundstücksverkäufen wäre verloren und dem Gemeinderat ein schlechtes Wirtschaften vorzuwerfen. Wenn eine direkte Finanzierung von Lärmschutz durch DHL, wegen einer ungesetzlichen Vorteilsnahme rechtlich nicht möglich ist, so muss ein anderer, legaler Weg gefunden werden. Eine Finanzierung durch die Gemeinde oder Anwohner ist nicht akzeptabel.

Zu Lärmschutz B16:  
 Der 4-streifige Ausbau der Bundesstraße 16 ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der am 03.08.2016 zusammen mit dem Fernstraßenausbaugesetz verabschiedet wurde, im vorrangigen Bedarf eingestuft und wird in der Planungshoheit des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt betrieben. Der geplante 4-streifige Ausbau der Bundesstraße wird somit in einem vom Vorhaben der Deutschen Post getrennt laufenden Verfahren bearbeitet und wird in dieser Untersuchung zum Verkehrslärm nicht berücksichtigt. Die bislang vorliegenden Planungen zum Ausbau der B16 sind nicht ausreichend verbindlich, um in der vorliegenden Untersuchung berücksichtigt zu werden – u.a. fehlt es an konkreten und verbindlichen Planungen zur Trassierung (Lage, Höhe, Querschnitt) und den anzunehmenden Geschwindigkeiten. Im Verfahren zum Ausbau der Bundesstraße wird zu prüfen sein, ob die Immissionsschutzanforderungen der 16. BImSchV eingehalten werden.  
 Die B 16 ist als ortsdurchfahrtsfreie Bundesstraße für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Durch das Paketzentrum der Deutschen Post AG ist keine bauliche Änderung der Bundesstraße erforderlich, da der zusätzlich zu erwartende Verkehr im derzeitigen Bestand der Bundesstraße abgewickelt werden kann. Lärmschutzmaßnahmen an der bestehenden 2-streifigen B 16, die dem

	<p>Vorhaben geschuldet sind, ergeben sich entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung und der Schalltechnischen Untersuchung nicht. Die Lärmentwicklung auf der B 16 und die Betroffenheit der Bürger wurde 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 und außerhalb des vorliegenden Bauleitplanverfahrens betrieben.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die gesamtheitliche Betrachtung der Lärmbelastung auf der B16 erfolgt durch die Gemeinde Weichering außerhalb des gegenständlichen vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahrens. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Verkehrsgutachten                  Einwand: Fehlerhaftes Verkehrsgutachten!                  Forderung: Ein neues und unabhängiges Verkehrsgutachten muss von einem unabhängigen Gutachter erstellt werden!                  Begründung: Wie schon in der Stadtratssitzung in Neuburg vorgestellt, weist das Verkehrsgutachten erhebliche Mängel auf und ist als solches nicht brauchbar. Ein Prognosehorizont im Jahre 2035 stellt die Situation zur Inbetriebnahme des PKZ im Jahre 2025 nicht dar. Eine Verkehrserhebung an einem Tag unter der Verwendung eines Coronafaktors ist nicht ernst zu nehmen. Der auf Seite 114.2.2 beschriebene Knotenpunkt Bieberweg/B16 (KP02) ist falsch beschrieben und weist darauf hin, daß man sich hier nicht einmal die Mühe gemacht hat, um Informationen vor Ort zu erhalten. Auch die Art der Ertüchtigung des Brückenbauwerkes wird hier falsch dargestellt. Wichtig ist, daß der LKW —Verkehr im Prognosefall 1 deutlich zu gering angesetzt ist. Die Lärmprognosen fallen zu niedrig aus. Es ist ein relevanter Unterschied zu erwarten und folglich eine andere Gesamtbeurteilung.</p>	<p>Zu Verkehrsgutachten:                  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 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.</p> <p>Der Vorwurf, dass der Prognosehorizont 2035 die Situation der Inbetriebnahme des Paketzentrums nicht darstellt, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr berücksichtigt der Prognosehorizont eine allgemeine Verkehrssteigerung auf der B 16 bis zum Jahr 2035</p>

und zusätzlich wird in der Verkehrsuntersuchung die Verkehrsbelastung durch das Paketzentrums berücksichtigt.

Um einen Corona-Faktor zu berücksichtigen, ist eine Referenz-zählstelle herangezogen worden, aus der Daten aus 2020 vorla-gen. Diese wurde mit den Ergebnissen der Verkehrszählung vom 03. Februar 2021 und vom 19. Juli 2022 verglichen und hochge-rechnet. Die Durchführung einer Verkehrserhebung an einem Tag ist ein gängiges Verfahren, welches durch das Regelwerk „Emp-fehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesell-schaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Knoten-punktzählungen gestützt wird. Durch entsprechende Hochrech-nungsfaktoren, bezogen auf den Wochentag und den Erhebungs-monat, wurden die DTV-Werte ermittelt. Die ermittelten DTV-Werte der Verkehrsuntersuchung für die Querschnitte 04, 06 und 08 für den Ist-Zustand weisen im Vergleich zu den Zählstellen der Manuelle/Temporäre Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2021 vergleichbare Größenordnungen auf. Die Abweichun-gen liegen im üblichen Rahmen, sodass die ermittelten Werte aus der Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 für die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung herangezogen werden können.

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 wurde dahinge-hend 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.

Der Vorwurf, dass der Lkw-Verkehr in den Prognoseberechnun-gen zu gering bemessen wurde und dass die Ertüchtigung des Brückenbauwerks falsch dargestellt wird, ist nicht nachvollzieh-bar.

**Würdigung FNP+vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

Schalltechnisches Gutachten  
 Einwand: Fehlerhaftes schalltechnisches Gutachten!  
 Forderung: Ein neues und unabhängiges schalltechnisches Gutachten muss von einem unabhängigen Gutachter erstellt werden.

Zu Schalltechnisches Gutachten:  
 Die Hinweise zur Systematik und inhaltlichen Bearbeitung der Schalltechnischen Untersuchung werden zur Kenntnis genommen. Der Gutachter hat zu den einzelnen Anregungen und

Begründung: Wie schon in der Stadtratssitzung in Neuburg vorgestellt ist auch Weichering ein durch Flugbetrieb, Bahn und B16 vorbelasteter Ort, auch hier soll bei Neuplanungen ein Entstehen von Konflikten vorab vermieden werden. Leider wird im schalltechnischen Gutachten schon auf Seite 11 auf die Mitbewertung des Fluglärms verzichtet. Trotz Erhöhung des Wehretats. Hier sind auch schon weitere Fehler zu erkennen eine Weingasse 26, welche mehrmals beurteilt wurde, gibt es nicht.

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 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. Mai 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.

Der Immissionsort ist stellvertretend für das Wohngebiet ausgewählt worden, da er sich am äußersten Rand des Plangebiets befindet:

Weingasse 26 ist in der Untersuchung der Immissionsort 17. Für dieses Wohngebiet wurde ein Bebauungsplan aufgestellt. In Anhang A.1.3 der TA Lärm heißt es u.a. die „maßgeblichen

<p>Wie von der Neuburger Stadtplanerin Frau Huis bemängelt wurde, wird nicht richtig gerundet, denn wie schon aus dem Gutachten zu entnehmen ist (Seite 23.4.3.3): „Änderungen sind wesentlich, wenn sich der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuschimmissionen um mindestens 3 dB(A) erhöht“.</p> <p>Hier im Gutachten wird aber schon generell mit einem zu hohen Grundpegel gerechnet, so wird mein Grundstück als Referenz I<sub>0</sub> 19 (Teichstraße 20) laufend mit beurteilt. Als Aktiver, mit 12 Jahren B16 Erfahrung, muß ich feststellen, Grund-, Beurteilungs- und Spitzenpegel sind falsch ermittelt. Die Lärmprognose ist zu niedrig, weil die Verkehrskennwerte, die als Grundlage dienen, falsch sind. Eine Tatsache, die sich durch die ganzen Gutachten durchzieht. Hier ist die Anmerkung auf Seite 23 schon fast ein Hohn: „Bei Beurteilungspegel über 45dB(A) ist selbst, bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf nicht mehr möglich“.</p>	<p><i>Immissionsorte liegen bei unbebauten Flächen oder bebauten Flächen, die keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthalten, an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen“.</i> Insofern ist es nicht nur aus Gründen der Vorsorge richtig, diesen I<sub>0</sub> und das Wohngebiet zu betrachten, <u>sondern zwingend erforderlich</u>.</p> <p>Beim Vergleich mit Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV ist die Rundung erfolgt, siehe Kapitel 7, Tabelle 7.2, Seite 72 des Lärmgutachtens. Dies betrifft ausschließlich die geänderte Kreisstraße. Bei der Ermittlung der Veränderung des Verkehrslärmpegels (im B-Plan-Verfahren) wird aus gutachterlicher Sicht zwischen der Ist-Situation und den Veränderungen durch die Plan-Situation unterschieden = <u>zu untersuchen ist die plangebietsbedingte Veränderung durch das Vorhaben</u>.</p> <p>Die Daten zur Berechnung der Verkehrslärmpegel sind aus dem Verkehrsgutachten ins schalltechnische Modell überführt worden (Verkehrszählung durch IGS). Die überarbeitete Fassung der Schalltechnischen Untersuchung vom 12.05.2023 basiert somit auf der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotential des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p>	
<p><b>Beschlüsse Private Stellungnahme 1</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</p>	
<p>2. Private Stellungnahme 2 mit Schreiben vom 29.05.2022 <span style="float: right;">vBP</span></p>	
<p>Als Grundstückseigentümer der Flurnummer 236 und Nutzungsberechtigter des Flurbereinigungsweges 237 bin ich mit dem Verkauf an die deutsche Post AG nicht einverstanden. Entweder der Verkauf wird annulliert oder ich lege gegen den Verkauf Rechtsmittel ein.</p>	<p>Im Flurbereinigungsplan Weichering III von 2003 wurden alle Geh- und Fahrtrechte, die im Grundbuch eingetragen waren, aufgehoben, soweit sie nicht neu festgesetzt wurden. Die Flurnummer 237</p>

<p>Ich bin auch nicht damit einverstanden das der Weg von 4 m breite in den Grenzabstand mit eingerechnet wird, da der Weg Bestandteil der Flurnummer 236 ist und ich das Nutzungsrecht darauf habe. Der Grenzabstand der Lärmschutzwand zu meinem Grundstück ist zu gering in West und Südrichtung.</p>	<p>ist als nicht ausgebauter öffentlicher Feld- und Waldweg im Besitz der Gemeinde Weichering. Im vorliegenden Bauleitplanverfahren werden keine Besitzverhältnisse geregelt. Der Flurweg liegt auf Flurnummer 237; Nutzungsrechte zu Gunsten des Einwenders sind nicht geregelt.</p> <p>Die Gemeindeverwaltung hat den Hinweis auf ein Nutzungsrecht der Flurnummer 237 geprüft und im Ergebnis festgestellt, dass kein Nutzungsrecht der Flurnummer durch den Einwender gegeben ist. Das Grundstück Flurnummer 236 wird künftig über die aufzulassende Kreisstraße, die in einer Teilfläche als öffentliche Wegfläche erhalten bleibt, erschlossen, so dass die Wegfläche Flurnummer 237 für die Erschließung des Grundstückes Flurnummer 236 nicht erforderlich ist. Die Gemeinde wird Flurnummer 237 und alle anderen Wegflächen innerhalb des Vorhabengebietes entwiden und beabsichtigt ein entsprechendes Einzugsverfahren durchzuführen. Außerhalb des Vorhabengebietes verbleibende Teilflächen von Weggrundstücken werden zur Sicherung der land- und forstwirtschaftlichen Erschließung anliegender Grundstücke an die neu zu errichtenden Verkehrsanlagen angebunden.</p> <p>Die Lärmschutzwand im Osten des Vorhabens verläuft mit einem Abstand von 11,4 m zum Westrand der Flurnummer 236. Der nach BayBO einzuhaltende Grenzabstand von 0,4h, mindestens 3m, wird somit in jedem Fall eingehalten.</p> <p>Die im Süden der Flurnummer 236 zu errichtende Lärmschutzwand wurde durch Anpassung der Vorhabenplanung zurückgesetzt, so dass ein Abstand von &gt; 7m zum Südrand der Flurnummer 236 entsteht.</p>
--	---

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Rechtslage zu Flurnummer 237 wurde geklärt. Die Anregung zur östlichen Lärmschutzwand wurde beachtet. Die Lärmschutzwand wurde im Süden der Flurnummer 236 in den Planunterlagen zurückgesetzt.**

**Beschluss Private Stellungnahme 2**

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

3. Private Stellungnahme 3 mit Schreiben vom 26.06.2022 (+ 16 Unterzeichner\*innen) FNP / vBP

<p>Stellungnahme zu den folgenden Themen:</p>		
<p>1. Genehmigung im Außenbereich gemäß LEP und Raumordnungsverfahren</p>		<p>S. 2,3</p>
<p>2. Verkehrsgutachten und Zunahme der Lärmemissionen</p>		<p>S. 4-7</p>
<p>3. Umweltgefährdung durch Löschwasser</p>		<p>S. 8</p>
<p>4. Naturschutz</p>		<p>S. 9-14</p>
<p>5. Sonstiges</p>		<p>S. 15</p>

## Anlagen:

1. Beurteilung Verkehrsuntersuchung
2. Beurteilung Schalluntersuchung

## Anmerkung:

Im Folgenden wird Bezug genommen auf die Dokumente unter Bauleitplanung - Gemeinde Weichering Sachstand 20.06.2022

Es wird darauf hingewiesen, dass mehrere Dokumente mit dem Sachstand vom 18.05.2022 nicht mehr übereinstimmen. Eine Revision der Dokumente wurde nicht dokumentiert, nicht begründet und nicht bekannt gegeben.

**Zu 1. Genehmigung im Außenbereich gemäß LEP und Raumordnungsverfahren**

In der Anlage ul-1.2-begründung heißt es auf Seite 11 unter

## 4.2 Landesplanerische Beurteilung:

„Auf Voranfrage zum Vorhabenstandort teilte das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, München mit:

Der geplante Standort befindet sich nach den uns vorliegenden Unterlagen unmittelbar an der B 16 westlich von Weichering in nicht angebundener Lage gemäß LEP Ziel 3.3 (Anbindegebot). Das Anbindegebot sieht jedoch u. a. Ausnahmen für Logistikunternehmen vor, die auf einen unmittelbaren Anschluss an eine Autobahnanschlussstelle oder deren Zubringer angewiesen sind. Zubringer i. S. d. Ziels LEP 3.3 sind gemäß Begründung zum LEP Bundes- und Staatsstraßen, die von einem Verkehrsschwerpunkt (hier: Neuburg) unmittelbar und ohne Ortsdurchfahrten zu einer Autobahnanschlussstelle führen. Die B 16 fungiert hier als Zubringer zur Autobahnanschlussstelle Manching der BAB A 9. Insofern steht das Anbindegebot der Ansiedlung gem. vorliegender Unterlagen nicht entgegen.“

In Anlage ul- 4.4-verkehrsuntersuchung heißt es auf den Seiten 5 und 6 unter

## Punkt 2.3 Verteilung der Verkehre im öffentlichen Straßennetz:

„Die Lkw-Quellverkehre fahren zu 100 % in Richtung B 16, das bedeutet vom neu geplanten Kreisverkehr aus in Richtung Westen. Hier fahren 40 % bereits am Knotenpunkt KP03 auf die B 16 in Richtung Westen. Die restlichen 60 % fahren bis zum KP04, um dort in Richtung Osten auf die B 16 aufzufahren.“

## Einwand:

Wenn 40 % des Schwerverkehrs aufgrund der Standortwahl in Richtung Westen pendeln, hat die Argumentation „Autobahnzubringer“ keinen Bestand mehr.

## Begründung:

In Richtung Westen ist die Bundesstraße 16 nicht als Autobahnzubringer definierbar – sie führt zur Bundesstraße 2.

An den Kreuzungspunkten B 16/St 2043 und B 16/St. Andreas-Straße erschweren Ampeln einen flüssigen Verkehr. Aktuell wird aufgrund der nur schwer zu überquerenden Ortsdurchschneidung bei Marienheim und Rödenhof eine weitere Ampel gefordert.

## 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 Verteilerverkehr genutzt.

Für Logistiker im Außenbereich muss in diesem Fall eine 4-spurige Bundesstraße als Mindestvoraussetzung gelten, um die bis zu 1.036 zusätzlichen Lkw- Fahrten in Richtung Donauwörth/B 2 aufzunehmen (270 Pkw-Fahrten der Angestellten sind hingegen wenig relevant). Laut der Verkehrszählung 2015 (www.baysis.bayern.de) ist der Streckenabschnitt zwischen Rödenhof und Zell (Zählstelle 72339474) bereits stark mit Schwerverkehr belastet (täglich Schwerverkehr an Werktagen > 3.500). Angesichts der deutlichen Zunahme an Schwerverkehr auf über 50 km der B16 mit der damit einhergehenden Lärmzunahme für die zahlreich anliegenden Ortschaften, wird folglich auch die Einschätzung der Regierung von Oberbayern in Anlage ul-2.2-begründung, S. 42 als nicht korrekt angesehen:

14. Planungsbindungen 14.2 Raumordnung

„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. 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 ist jedoch, dass hier keine erhebliche überörtliche Bedeutsamkeit vorliegt, somit ist auch kein Raumordnungsverfahren notwendig.“

Forderung:

Aufgrund der standortabhängigen Aufteilung der Verkehrsströme des durch das Paketzentrum (PZ) generierten Lkw-Verkehrs, wird ein Raumordnungsverfahren erforderlich.

Begründung:

Im März 21 wurde durch DHL das Projekt einem politischen Gremium vorgestellt. Auf einer Folie des Vortrags hieß es zur Verkehrsaufteilung des Lkw-Verkehrs: 20 % nach Westen, 50 % nach Norden, 20 % nach Osten, 10 % nach Süden.

Eine mündliche Nachfrage bei Herrn Schlickerieder (DHL Vice President Infrastructure Operations) am 17. Mai 22 nach der Ursache der Änderung ergab keine konkrete Klärung, hat aber die Verkehrsaufteilung der Folie bestätigt. Zudem war die Aussage, dass die Aufteilung mit den Zuständigkeitsbereichen der einzelnen PZ zusammenhängt und sich die Aufteilung im laufenden Betrieb nur marginal ändern wird.

Es ist deshalb naheliegend, dass sich die ursprüngliche Einschätzung der Verkehrsströme mit der anfänglich favorisierten Standortwahl nahe des Kreuzungspunkts A9/B16 begründen lässt (siehe Anlage ul-1.2-Begründung, 3.3 Standortsuche). Mit der Standortverschiebung nach Westen haben sich offenbar mit dem Zuständigkeitsbereich auch die Verkehrsströme in Richtung Westen verschoben.

Die überörtliche Raumbedeutsamkeit ist damit gegeben.

**Würdigung FNP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Planungsentscheidung der Gemeinde liegen die Aussagen der Regierung von Oberbayern zum Anbindegebot, der verkehrlichen Wirkung der B 16 und der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens zu Grunde. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**Würdigung vBP: Die Anregung bezieht sich auf die vorbereitende Bauleitplanung.**

**Zu 2. Verkehrsgutachten und Zunahme der Lärmemissionen**

Mit der deutlichen Zunahme des Schwerverkehrs zu bisher verkehrsschwachen Tageszeiten, ist eine einhergehende Mehrbelastung mit Verkehrslärm zu erwarten. Das schalltechnische Gutachten (Anlage

Zu 2:

Die Hinweise zur Systematik und inhaltlichen Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung werden zur Kenntnis genommen. Der

ul-4.3-schalltechnische-untersuchung des TÜV Rheinland) ergab für den Nachtbereich von 22:00 – 06:00 Uhr erstaunlich geringe Zunahmen der Emissionspegel.

Als eine Grundlage für das Gutachten wurde die Verkehrsuntersuchung der Firma IGS verwendet (Anlage ul-4.4-verkehrsuntersuchung), die deshalb auf Plausibilität überprüft wurde.

Überprüfung der Anlage ul-4. 4-verkehrsuntersuchung:

Vorgehen IGS (Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH):

Der Ist-Stand des Verkehrs wurde an vier bestehenden Knotenpunkten erhoben. Diese Erhebung erfolgte am 04. Februar 2021. Daraus wurde mit Einberechnung eines Corona-Faktors der Analyse-Fall bestimmt.

Einwand:

Der Querschnitt QS03 am Knotenpunkt 2 (KP2) ist nicht den Verkehrsvorschriften/Beschilderung entsprechend untersucht worden. Auf S. 7 wird der Pkw-Verkehr zu 5 % über KP2 von/in Richtung IN prognostiziert - die aktuelle Beschilderung erlaubt aber beide Abbiegevorgänge nicht! Es ist deshalb ungeklärt, ob die 72 Pkw/24h über KP3 und KP4 fahren, oder den Kernort ansteuern.

Prüfung Analysefall:

Der Vergleich des Analysefalls mit den Verkehrszahlen aus der Zählung 2015 (Quelle: baysis, Zählstelle zwischen Zell/Lichtenau) ergab nachvollziehbare Ergebnisse.

Einwände:

1. Die Erhebung an einem Tag ist eine Stichprobe und damit nicht aussagekräftig.
2. Die Tabelle auf Seite 25 für den Analysefall unterscheidet sich in den Prozentzahlen für Lkw teils deutlich von der Tabelle im Anhang 7, die den gleichen Sachverhalt darstellen sollte. Für die Betrachtung wurde die Tabelle auf Seite 25 herangezogen, da diese Werte plausibel erscheinen.

Prüfung Prognosefall:

Für die Definition des Prognose-1-Falls sei auf Punkt 3 auf Seite 7 der Anlage ul-4.4-verkehrsuntersuchung verwiesen:

"Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Prognose-1-Fall für den Prognosehorizont 2035 werden die Belastungen aus dem Analysefall, unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrssteigerung auf der B 16, mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen überlagert, das durch die Erweiterung des Paketzentrums entsteht."

Die Zahlen der Tabelle 4 von Seite 26 der oben genannten Anlage müssten demnach die verkehrlichen Kennwerte für den Kompletverkehr 2035 mit DHL widerspiegeln.

Die allgemeine Verkehrssteigerung bis 2035 wurde nicht definiert – es wird daher der Analysefall mit dem vom Paketzentrum generierten Verkehr addiert und somit die Mindestverkehrszahlen ermittelt. Die detaillierte Überprüfung ist der beigefügten Anlage Beurteilung Verkehrsuntersuchung (Anlage\_1) zu entnehmen. An dieser Stelle nur das Ergebnis:

Der Vergleich mit der Tabelle für den Prognose-1-Fall ergibt z. T. mehr oder weniger deutliche Abweichungen. Höhere Tageswerte (Spalte M<sub>T</sub>) im Prognose-1-Fall rühren daher, dass die allgemeine Verkehrszunahme bis 2035 in der Prüfung (Anlage\_1) nicht berücksichtigt wurde. Dadurch lässt sich jedoch die rein projektbezogene Auswirkung erkennen.

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 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.

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.

Die Durchführung einer Verkehrserhebung an einem Tag ist ein gängiges Verfahren, welches durch das Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Knotenpunktzählungen gestützt wird. Durch entsprechende Hochrechnungsfaktoren, bezogen auf den Wochentag und den Erhebungsmonat, wurden die DTV-Werte ermittelt. Die ermittelten DTV-Werte der Verkehrsuntersuchung für die Querschnitte 04, 06 und 08 für den Ist-Zustand weisen im Vergleich zu den Zählstellen der Manuelle/Temporäre Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2021 vergleichbare Größenordnungen auf. Die Abweichungen liegen im üblichen Rahmen, sodass die ermittelten Werte aus der

Die teilweise deutlich geringeren Nachtwerte (Spalte  $M_N$ ) im Prognose-1-Fall sind nicht nachvollziehbar. Hier liegt offenbar ein Fehler vor, d. h. es wurden fehlerbehaftete Daten von IGS als Grundlage der Schallberechnung verwendet und folglich ergeben sich damit auch höhere Dezibelwerte als angegeben.

#### Forderungen:

1. Die verkehrlichen Kennwerte der Nachtstunden korrigieren, d. h. den DHL-Verkehr korrekt dem Analysewert zuschlagen.
2. Die Änderung der verkehrlichen Kennwerte auch rein projektbegründet für die schalltechnische Untersuchung bereitstellen, um die Auswirkung des Projekts erkennen zu können.
3. Den Verkehrsknotenpunkt KP2 und dessen Untersuchung der Beschilderung entsprechend richtigstellen.

#### Überprüfung der Anlage ul-4.3-schalltechnische-untersuchung:

Aufgrund der mit deutlichen Fehlern behafteten Ausgangslage der schalltechnischen Beurteilung wurden die Änderungen der Emissionspegel nach der aktuellen Richtlinie (RLS 19) überprüft.

#### Allgemeine Hinweise aus der Anlage ul-4.3-schalltechnische-untersuchung:

"Schallschutz in der Bauleitplanung – allgemeine Anforderungen

... Bei Neuplanungen soll das Entstehen von Konfliktbereichen von vornherein vermieden werden. In beiden Fällen sind nicht nur die Kriterien der DIN 18005 zu beachten, sondern auch – teilweise darüber hinaus gehende – immissionschutzrechtliche Anforderungen an bestimmte Kategorien von Geräuschquellen (hier im Wesentlichen Verkehrslärm)." (Seite 18/176)

#### Einwand:

Diesen Grundsätzen wird man im Abschnitt Verkehrslärm nicht gerecht. Die DIN 18005 wird in Kapitel 6.3 gar nicht mehr aufgeführt. Es wird hingenommen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden - z.T. um mehr als 3 dB(A).

"... Bei Beurteilungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich." (S. 23/176)

#### Hinweis:

Aus diesem Grund ist wie in Tabelle 4.3 auf Seite 22 aufgeführt, der nächtliche Orientierungswert für Verkehrslärm nach DIN 18005 45 dB(A) in allgemeinen Wohngebieten.

„Gemäß der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn sich der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuschimmissionen um > 3 dB erhöht.“ (Seite 23/176) und

".. Beruht die Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen auf der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten." (Seite 64/176)

„Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Nacht, Mischgebiet 54 dB(A) Nacht, Wohngebiet 49 dB(A)" (S. 67/176)

Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 für die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung herangezogen werden können.

Es ist richtig, dass sich die Tabellen auf Seite 25 und im Anhang für den Analysefall unterscheiden. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Maßgebend ist die Tabelle auf Seite 25 der Verkehrsuntersuchung.

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.

Eine Verkehrssteigerung auf der B 16 bis zum Prognosejahr 2035 wurde mit 5,6 % berücksichtigt. Dabei wurde sich an den Angaben des Landesverkehrsmodells des Freistaates Bayern bis zum Prognosejahr 2035 für den Bereich Weichering orientiert.

Wie oben beschrieben, ist der Vergleich zwischen DTV-Werten und den absoluten Verkehren der Deutschen Post AG aus Tabelle 1 nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. In der Verkehrsuntersuchung der IGS ist bezogen auf die Berechnung der Leistungsfähigkeiten der Worst-Case-Fall mit den Starkverkehren der Deutschen Post AG berücksichtigt worden. Für die Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte ist allerdings der DTV maßgebend, der auch die unterjährigen Verkehre der Deutschen Post AG berücksichtigt. Für die Berechnungen der Belastungen  $M_T$  und  $M_N$  erfolgte eine Umstellung von dem Regelwerk der RLS-90 zur RLS-19. Die Umstellung der Berechnungssoftware erfolgte allerdings erst Ende 2021 und lag erst nach Erstellung der Verkehrsuntersuchung vom 19. April 2022 vor. In der aktuellen Verkehrsuntersuchung sind die neuen Berechnungen der Belastungen  $M_T$  und  $M_N$  als „Fürsorge“ für die Bürgerinnen und Bürger als ungünstigerer Fall berücksichtigt worden. Allerdings sind bei den Berechnungen des Schallgutachtens nicht die Werte  $M_T$  und  $M_N$ , sondern die  $p_1$ - und  $p_2$ -Werte für Tag und Nacht zur Anwendung gekommen.

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 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. Mai 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 genannten Beurteilungspegel sind in Bezug auf die zu ändernde Kreisstraße geprüft worden.

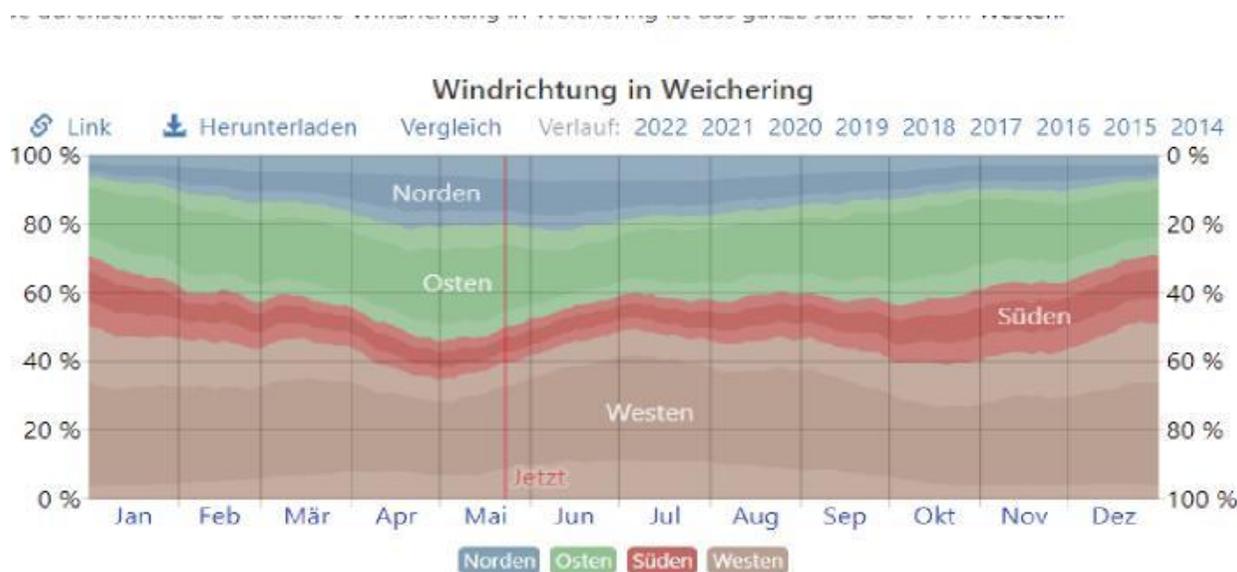
Hinweis:

Es ist zu prüfen, dass zum Schutz der Nachbarschaft die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden. Darüber hinaus kann auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nach oben abgewichen werden. Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 70 bzw. 60 dB(A) können zu Schadenersatzzahlungen führen oder ggf. zur Umsetzung von passivem Schallschutz.

"Zur Berechnung der meteorologischen Korrektur  $C_{met}$  wird von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen ( $C_0 = 2$  dB) ausgegangen." (Seite 41/176)

Einwand:

Die in Weichering vorherrschende Windrichtung ist WEST:



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-Deutsch-land-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 detaillierte Überprüfung ist der beigefügten Anlage Beurteilung\_Schall (Anlage\_2) zu entnehmen. An dieser Stelle nur das Ergebnis:

$C_{met}$  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 (IST und PLAN) die gleichen Wetterdaten verwendet werden. Für Verkehrslärm ist dies nicht anzuwenden.

$C_{met}$  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

Die durchschnittliche Veränderung des nächtlichen Emissionspegels durch die Verkehrszunahme auf der B16 östlich des PZ ist nicht 1,6 dB(A) sondern 3,2 dB(A), und damit gemäß des Hinweises auf Seite 23 der Anlage ul-4.3 zur Änderung des Beurteilungspegels der Verkehrsgeräuschimmissionen, wesentlich.

Aufgrund der deutlichen Abweichung bei den Durchschnittswerten wird noch der verkehrsintensive Stundenwert von 04:00 bis 05:00 Uhr betrachtet, da hier die stärkste Beeinträchtigung des Schlafs zu erwarten ist: In dieser Stunde ist die Pegelzunahme 4,3 dB(A).

Die schwerverkehrsintensiven Morgenstunden wirken sich entsprechend auf die Lärmpegel aus und sind zum Schutz der Bevölkerung gesondert zu betrachten – die Betrachtung eines nächtlichen Durchschnittswerts reicht nicht aus.

Entscheidend für die Beurteilung sind die Pegelwerte an den Immissionsorten und der Vergleich mit Grenzwerten für Wohn- und Mischgebiete. Auch an dieser Stelle wird für die Details auf die Anlage\_2 verwiesen und hier das Ergebnis der rein verkehrsbedingten Pegel zusammengefasst:

- Südliche Bebauung von Maxweiler: 53 – 55 dB (Grenzwert 49 dB)
- Biberweg in Muna-Siedlung, Weichering: 55 – 57 dB (Grenzwert 54 dB)
- z. B. Teichstr. und Am Wall, Weichering: 52 – 55 dB (Grenzwert 49 dB)

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden an mehreren Immissionspunkten überschritten. Die Aussage auf S. 74 „Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Immissionsorten eingehalten“ ist nicht zu halten.

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV werden sogar mit den im Nachtzeitraum zu niedrig angesetzten Verkehrszahlen z. T. erstmalig überschritten und zusätzlich oftmals weitergehend erhöht (s. Tab. 6.5 auf Seite 66). Dies ist für den Bebauungsplan abwägungsrelevant.

Eine rein auf die ND 18 beschränkte Beurteilung nach BImSchV ist eine Nichtbeachtung des Bürger-schutzes vor schädlichen Lärmimmissionen.

berechneten Differenzpegel, da bei beiden Situationen (IST und PLAN) die gleichen Wetterdaten verwendet werden. Für Verkehrslärm ist dies nicht anzuwenden.

Nach RLS-19 sind die Beurteilungspegel durch Verkehrsgeräusche in den Beurteilungszeiträumen tags (6:00 – 22:00 Uhr) und nachts (22:00 – 6:00 Uhr) zu ermitteln. Eine Bewertung der „lautesten Nachstunde“ ist nach RLS-19 nicht vorgesehen.

Der Einwender vermerkt offensichtlich den Verkehrslärm, der durch die Veränderung der Kreisstraße entstehen kann, mit den Veränderungen der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Paketzentrum. Zur Klarstellung wurde die Schalltechnische Untersuchung angepasst und liegt mit Stand vom 12.05.2023 den Entwurfsunterlagen bei. Dementsprechend geht das überarbeitete Schallgutachten von zutreffenden Erwägungen aus:

Die 16. BImSchV findet nur bei der Änderung der Kreisstraße ND 18 Anwendung. Insoweit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV durch die Beurteilungspegel der geänderten Kreisstraße sowohl tags als auch nachts an allen Immissionsorten eingehalten (vgl. Kapitel 7 Schalltechnische Untersuchung TÜV Rheinland vom 12.05.2023). Hiervon zu unterscheiden sind Verkehrsgeräuschimmissionen die vom An- und Abfahrtsverkehrs zum und vom Paketzentrum ausgelöst und über Kreis- und Bundesstraße abgewickelt werden. Dieser Verkehr trägt zwar zu den Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen in Maxweiler und Weichering neben den bereits bestehenden Immissionen der Bundesstraße und der Bahnlinie bei. Die dabei ermittelten Beurteilungspegel für die gesamten Geräuschimmissionen (Kreisstraße, Bundesstraße und Bahnlinie) fallen nicht in den unmittelbaren Anwendungsbereich der 16. BImSchV (vgl. Kapitel 6.3 Schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2023). Hier besteht ein Abwägungsspielraum der Gemeinde im Rahmen der Bauleitplanung in Bezug auf die zumutbare Erhöhung der Gesamtverkehrsgeräusche in Maxweiler und

Forderungen:

1. Die Berechnung der Emissionspegel und der Immissionspegel hat mit den korrigierten Verkehrszahlen zu erfolgen.
2. Der durch das Paketzentrum stark zunehmende Schwerlastverkehr zwischen 04:00 und 05:00 Uhr ist analog zur TA Lärm (DIN 45645 –1) gesondert zu betrachten. Hier ist zudem eine besondere Störung des Schlafs zu erwarten.
3. Zum Schutz der Bürger die Immissionsgrenzwerte nach BImSchV generell als Obergrenze anwenden, da an mehreren Immissionsorten Pegeländerungen > 3dB(A) zu erwarten sind und damit eine wesentliche Änderung vorliegt.
4. In der Muna-Siedlung werden bereits jetzt die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete deutlich überschritten - eine weitere, erhebliche Verschlechterung ist nicht hinnehmbar. Die Gemeinde hat der historisch begründeten Einordnung als Mischgebiet, mit projektbezogenen Forderungen zum Lärmschutz entgegenzuwirken und den Schutz der Bürger in den Vordergrund zu rücken.

Weichering. Der Gemeinde ist bewusst, dass Anwohner teilweise Beurteilungspegeln, die durch den gesamten Verkehrslärm verursacht werden, von mehr als 49 dB(A), auch nachts, ausgesetzt sind. Die Gemeinde berücksichtigt dabei allerdings, dass ein wesentlicher Lärmbeitrag durch den Schienenverkehr und den allgemeinen Verkehr der Bundesstraße verursacht wird. Entscheidend ist, dass der Anstieg des Verkehrslärms nicht zu einer Überschreitung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) (= Grenzen der Gesundheitsgefährdung) führt. Dies wird in der Fortschreibung der Schalltechnischen Untersuchung zur Vermeidung von Missverständnissen verdeutlicht.

Zu Forderung 1. Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung erfolgte auf der Grundlage einer ergänzenden Verkehrszählung im Juli 2022 sowie unter Einarbeitung des Prognosehorizontes für die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 16 im Jahr 2035 (Angaben des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt).

Zu Forderung 2: Nach RLS-19 sind die Beurteilungspegel durch Verkehrsgeräusche in den Beurteilungszeiträumen tags (6:00 – 22:00 Uhr) und nachts (22:00 – 6:00 Uhr) zu ermitteln. Eine Bewertung der „lautesten Nachtstunde“ ist nach RLS-19 nicht vorgesehen.

Zu Forderung 3. Der Konflikt wird erkannt, eine Abwägungsentscheidung ist rechtlich nicht geboten und nicht erforderlich und liegt somit nicht in der Hand der Gemeinde.

Zu Forderung 4. Zu Lärmschutz Munasiedlung:

Die vorhandene Wohnbebauung am Biberweg (sog. Muna-Siedlung: 5 Gebäude/Mehrfamilienhäuser) ist ca. in den 1930er Jahren entstanden und wird als Splittersiedlung im Außenbereich eingestuft. 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. Für die einzelnen Gebäude liegen i. ü. keine Baugenehmigungen vor. Aus diesem Grund ist der Schutz der Siedlung vor Immissionen im Vergleich zu einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet gemindert.

Dies gilt auch dann, wenn es sich nicht um eine Splittersiedlung, sondern um Gebäude im bauplanungsrechtlichen Innenbereich handeln würde. In diesem Fall befinden sich die

Wohngrundstücke zwar nicht im Außenbereich, aber jedenfalls am Rande des Außenbereichs. Wegen dieser besonderen Lage ist der Schutzanspruch ebenfalls vermindert.  
 Bei der Bewertung von Lärmimmissionen durch ein Bauvorhaben im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens steht den Eigentümern von Wohngrundstücken im Außenbereich oder an der Grenze zum Außenbereich lediglich der Schutzanspruch eines Kern-, Dorf- oder Mischgebietes zu, da die Eigentümer nicht darauf vertrauen dürfen, dass in ihrer Nachbarschaft allenfalls eine Wohnnutzung stattfindet. Vielmehr müssen sie mit emittierenden Nutzungen rechnen, auch durch gewerbliche Vorhaben, für die Baurecht im bisherigen Außenbereich ausgewiesen wird. Gleichzeitig ist durch diesen Schutzanspruch gewährleistet, dass die Wohnnutzung nicht unverträglichen Lärmimmissionen ausgesetzt wird. Im Bebauungsplanverfahren gilt für die Bewertung von Lärmimmissionen im Rahmen der Abwägung nichts anderes.

**Würdigung FNP+vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

**Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotential des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die bauplanungsrechtliche Einstufung der Munasiedlung ist zutreffend und bleibt deshalb unverändert. Die Gemeinde hat zur überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**Zu 3. Umweltgefährdung durch Löschwasser**

Im Rahmen des Brandschutzes wird eine Sprinkleranlage mit zwei Sprinklertanks installiert. Das Volumen der Sprinklertanks lässt sich aus der Anlage ul-3.4.3-gebäudeplanung-nebengebäude bestimmen: Bei einem Radius von 6,2 m und einer Höhe von 18, 5 m ergibt sich ein Fassungsvermögen von über 2.200 m<sup>3</sup> je Tank.

Die Lkw-Brücken mit Sektionaltoren lassen keine Löschwasserrückhaltung innerhalb des Hauptgebäudes zu, sodass Löschwasser über die Rangierflächen in das Sammelsystem für Niederschlagswasser gelangt.

Das Niederschlagsammelsystem beinhaltet Sammelschächte DN 2000 mit einem Fassungsvermögen von 1.900 m<sup>3</sup>.

Über eine Pumpstation wird das Hofwasser einem Reinigungssystem für Sedimente, schwimmende Anteile zugeführt und letztendlich den Versickerungsflächen mit einem Gesamtfassungsvermögen von 1.600 m<sup>3</sup> zugeführt (siehe Anlage ul-3.3-gesamtanlageplan-entwässerungsanlagen).

**Zu 3:**

Im Brandfall wird die Hebeanlage zur Entwässerung des Kanalsystems in den Hofflächen ausgeschaltet. Dadurch werden sämtliche Löschwässer im Kanalsystem, in den Kanalstauräumen und ggf. bei Überstauung in den Tiefpunkten der versiegelten Hofflächen zurückgehalten. Hier kann die Beprobung auf Kontamination erfolgen und, sofern erforderlich, eine Entsorgung vorgenommen werden. Kontaminierte Wässer gelangen somit nicht in die Sedi-mentationsanlage und damit auch nicht über die Versickerungsmulde ins Grundwasser.

Die Maßnahmen sind ausreichend, so dass eine Aufstellung von Löschwassersammeltanks nicht erforderlich ist.

Schlussfolgerung für den Auslösefall/Brandfall:

- Bis zu 1.600 m<sup>3</sup> Löschwasser würden über die Verkehrsflächenentwässerung den Versickerungsmulden zugeführt werden. Das Hofwasserbehandlungssystem von Sedipipe ist nicht für Löschwasser ausgelegt.  
Die Mindestauflage von 1,0 Meter über dem mittleren Grundwasserhöchstand und die notwendige Versickerungsleistung ergeben eine Gefährdung des Grundwassers mit Löschwasser-Additiven und löslichen Verunreinigungen im Brandfall.
- Bis zu 900 m<sup>3</sup> Löschwasser würden unkontrolliert austreten und in den Schornreuter Kanal und letztlich in die Donaumoosach (Ach) gelangen.  
Auch ohne gelagerte Stoffe nach WGK > 0 (wassergefährdende Stoffe) wird Löschschaum plus Brandrückstände, aufgrund der zu erwartenden Volumen zu einer gravierenden Schädigung von den betroffenen Vorflutern Schornreuter Kanal und Ach führen.

Forderung:

Aufstellung von Löschwassersammeltanks nahe der Pumpstation für Niederschlagswasser mit geordnetem Abpumpen von Löschwasser im Brandfall.  
Im Umweltbericht ul-2.3-umweltbericht-bp ist dieser Sachverhalt aufzunehmen.

Begründung:

Dadurch würden nur 16 Wechselbrücken-Stellflächen verloren gehen (<3.5 %), aber der Schutz von Grundwasser und Fließgewässer könnte sichergestellt werden.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Vor der Aufstellung von Löschwassersammeltanks kann abgesehen werden. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**Zu 4. Naturschutz**

**4.1. Schädigung durch Grundwasserabsenkung**

Aus Anlage ul-2.2-begründung

14.3 Regionalplan Ingolstadt (Region 10), ab S. 42, 3 Wasser

3.1 „Die Grundwasservorkommen sollen langfristig gesichert und geschützt werden.“

3.2 „Eine Schädigung der Ökosysteme der Oberflächengewässer einschließlich der Uferbereiche und der Auen soll vermieden werden.“

Aus Anlage ul-4.2-orientierende-baugrunderkundung-und-gruendungsberatung

S. 88 5.8 Hinweisgebung zur Errichtung von Kanälen

„Boden-/Grundwasserverhältnisse Kanalsohlen/Bauwerke: Planhöhen liegen nicht vor. Es erfolgt daher eine überschlägig-grobe Betrachtung auf Grundlage der orientierenden Untersuchungen. Es werden überwiegend Fluvialtkiese im Sohlbereich anstehen.

Grundwasser wurde im Zuge der Geländearbeiten (04.08.10.2021) bei einem mittleren Flurabstand von 1,60 m u.GOK bzw. einer mittleren Höhenkote von +373,4 m NHN angetroffen. Der Großteil der Schächte und Kanäle und insbesondere der Stauraumkanal sowie der geplante Lamellenklärer liegen damit ´im Grundwasser´.

Zu 4:

Schutzmaßnahmen GW-Absenkung:

Im Vorlauf zum Baugenehmigungsverfahren wird ergänzend die Hauptuntersuchung zum Baugrund erfolgen. Im zugehörigen Baugrundgutachten werden, im Abgleich mit der Planung für die im Erdreich eingebrachten Bauwerke, Fundamente und Kanäle, die hydrogeologischen Verhältnisse auch in Bezug auf die umgebenden Flächen, Biotope und das benachbarte Gewässer des Schornreuter Kanals abschließend bewertet.

Daraus werden Maßnahmen zur Begrenzung baubedingter temporärer bereichsweiser Grundwasserabsenkungen entwickelt und für das Baugeschehen vorgegeben. Hierzu zählen zum Beispiel

- die Installation geschlossener Systeme zur Grundwasserabsenkung, so etwa dichtende Baugruben / wasserdichte Verbauten mit Spundwänden zur Minimierung der anfallenden Absenkmengen,

**Maßnahmenvorschläge:**

**Zeitliche Durchführung:** Es wird angeraten, die Arbeiten in einer erfahrungsgemäß trockenen Witterungsperiode durchzuführen. Bei hohen Grundwasserständen wird eine ggf. äußerst aufwendige Intensivierung der Grundwasserabsenkung erforderlich.

**Wasserhaltung:** Bauzeitlich muss das Grundwasser grundsätzlich bis mindestens 0,5 m unter Aushubsohle abgesenkt werden. Aufgrund der Baugrubengrößen und der (sehr) starken Durchlässigkeit der maßgeblich zu entwässernden Fluviatilkiese von  $k_f (>) > 10^{-4}$  m/s, ist von erheblichen anfallenden Wassermengen bei Maßnahmenstart und im quasistationären Zustand auszugehen. Die Brunnen benötigen eine ausreichend lange Vorlaufzeit und müssen permanent und ausfallgesichert bis zum auftriebssicheren Zustand in Betrieb bleiben. Hierfür ist von Seiten der Statik ein Auftriebssicherungskonzept notwendig.“

Aus Anlage ul-1.3-umweltbericht-fnp

S. 33, 2.3.4 Schutzgut Wasser

**Baubedingte Auswirkungen:**

„... Da der Grundwasserflurabstand im Bereich des Paketzentrums nur ca. 2 m beträgt, ist davon auszugehen, dass die Fundamentaufstandsebene unterhalb des Grundwasserspiegels liegt. Baubedingt kann es dadurch zu Grundwasserabsenkungen kommen, die sich aufgrund der durchlässigen Böden in geringem Rahmen auch auf benachbarte Biotopflächen auswirken können.

Es ist davon auszugehen, dass die baubedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Wasser bei Berücksichtigung entsprechender Schutzmaßnahmen für das Grundwasser (Grubensicherung, geschlossene Wasserhaltung) während des Baubetriebes als mittel erheblich eingestuft werden können.“

**Beobachtungen während der Grundwasserabsenkung für die Erschließung des Wohngebietes Weingasse, Weichering:**

Im Rahmen der Verlegung von verschiedenen Ver- und Entsorgungsgewerken wurde über einen langen Zeitraum eine Grundwasserabsenkung vorgenommen. Dadurch kam es weiträumig zu erheblichen Beeinträchtigungen:

- vollständiges Versiegen von Grundwasserbrunnen im Siedlungsgebiet ‚Am Anger‘
- Gravierende Absenkung des Wasserspiegels des Biotops ‚Alte Kiesgrube nordwestlich Weichering‘ (Biotopteilflächen-Nr.: 7233-1140-001)

**Einwand:**

Die geschilderte Beobachtung erstreckte sich über einen Radius von mindestens 350 m in östlicher und nördlicher Richtung. Daraus ergibt sich durch das Bauvorhaben eine zu erwartend kritische Beeinträchtigung mindestens folgender Biotope:

Waldbiotop gemäß Kartierung 1986:

7233-0046-001, 7233-0046-002, 7233-0046-003, 7233-0046-004, 7233-0046-005

Flachlandbiotop gemäß Kartierung:

7233-1134-005, 7233-1135-001, 7233-1136-001, 7233-1136-002, 7233-1137-001, 7233-1137-002, 7233-1137-003, 7233-1137-004, 7233-1139-001, 7233-1040-001, 7233-1040-003, 7233-1041-001

- erforderlichenfalls zusätzliche Sohldichtungen der Baugrube durch den Einbau einer Unterwasserbetonsohle ggf. mit Rückverankerung gegen Auftrieb,
- eine umgehende ortsnahe Wiederversickerung baubedingt entnommenen Grundwassers.

In Bezug auf mögliche anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen ist anzumerken, dass sämtliche ablaufende Niederschlagswasser von Dach- und Hofflächen sowie die in der betriebseigenen Kläranlage gereinigten häuslichen Schmutzwässer, sofern sie nicht zur Bewässerung der Grünanlagen verwendet werden, den Versickerungsmulden im östlichen Teil des Maßnahmengrundstücks zugeleitet werden und entsprechend der direkten lokalen Grundwasseranreicherung dienen. Die Planung sieht vor, dass eine Ableitung von Wässern weder über Kanalanschlüsse noch über Einleitstellen in den Vorfluter, den Schornreuter Kanal, erfolgt. Selbst im Falle eines Starkregenereignisses (bis zu einem 100-jährigen Niederschlagsereignis) können diese Wässer vollständig auf dem Betriebsgelände zurückgehalten und der Versickerung zugeführt werden.

Die abschließende Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen zum Grundwasserschutz und zur Standortentwässerung wird im Rahmen des für die Baumaßnahme erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens geregelt.

Insgesamt kann sichergestellt werden, dass durch den Neubau des Paketzentrums in dessen Umgebung keine negativen Auswirkungen durch bau- oder betriebs- bzw. anlagenbedingte Absenkungen des Grundwasserspiegels entstehen.

Die benannten Schutzanforderungen der Biotope werden im Zusammenhang mit der Hauptuntersuchung zum Baugrund im Vorlauf zum Baugenehmigungsverfahren mitberücksichtigt. Die Erkenntnisse fließen in das Maßnahmenkonzept zur Begrenzung baubedingter temporärer lokaler Grundwasserabsenkungen als Vorgabe für das Baugeschehen ein.

FFH-Gebiet:  
7233-373

Bei den aufgeführten Flächen handelt es sich um Kiesweiher, Nasswiesen, Auenwälder, Erlenbruchwälder, wasserführende Altwässer und Gräben. Bei diesen Lebensräumen ist somit durch die Grundwasserabsenkung eine grundlegende Beeinträchtigung und Schädigung in ihrer Funktion zu erwarten.

Forderung:  
Unter Punkt 3.1 der Anlage ul-4.5-naturschutzfachl.-angaben-sap-ffh ist deshalb zu ergänzen:  
Die Auswirkung auf die oben genannten Biotope ist im Vorfeld zu untersuchen und Schutzmaßnahmen gegen Trockenfallen auszuarbeiten.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Die Anregung wurde beachtet. Notwendige Maßnahmen zum Grundwasserschutz wurden in den Umweltbericht aufgenommen.**

**4.2 Insektenschutz und Lichtverschmutzung**

Unter dem Punkt 11 Immissionsschutz auf Seite 4 und 5 der Anlage ul-2.1.2-textliche-festsetzungen ist zu entnehmen:

Lärmschutzwände

- LSW 1: L = 60 m, h = 9 m      Lage: nordwestlich des neuen Kreisverkehrs, an FFH-Gebiet
- LSW 2: L = 185 m, h = 9 m      Lage: nordwestlich des Lkw-Ausfahrtbereichs, an FFH-Gebiet
- LSW 7: L = 373 m, h = 10 m      Lage: östlich des Paketzentrums, Abgrenzung zu Naturräumen mit geschützten Biotopen

Beleuchtung

„Die Lichtpunkthöhe darf maximal 12 m über OK Verkehrsfläche liegen.  
Zur Vermeidung der Anlockung von Nachtfaltern und anderen Fluginsekten durch Straßen- und Objektbeleuchtung sind geschlossenen LED-Lampen mit asymmetrischen Reflektoren und nach unten gerichteten Lichtkegeln zu verwenden. Künstliche Lichtquellen dürfen kein kaltweißes Licht unter 540 nm und keine Farbtemperatur von mehr als 2700 K emittieren.“

Unter Betriebsbedingte Auswirkungen auf Seite 35 unter Punkt 2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt der Anlage ul-2.3-umweltbericht ist zu entnehmen:

„Auswirkungen durch die Beleuchtung auf dem Gelände des Paketzentrums:  
Auf dem Gelände des Paketzentrum findet ein erheblicher Anteil der Arbeiten nachts statt. Durch die daher erforderliche künstliche Beleuchtung der Hofflächen und die Beleuchtung der auf dem Gelände verkehrenden Fahrzeuge entsteht eine Beeinträchtigung nachtaktiver Insekten (Lichtverschmutzung). Die Fluginsekten werden aus den dunkleren Waldbereichen heraus von künstlichen Lichtquellen angezogen und sterben dann dort durch Erschöpfung oder als leichte Beute von Räubern.“

Einwand:

Folgende Quellen zeigen, dass auch warmweiße Leuchtmittel Insekten anlocken:

**Zu 4.2 Insektenschutz und Lichtverschmutzung**

Da der überwiegende Teil des Betriebs des Paketzentrums nachts erfolgt, ist aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Betriebs eine nächtliche Beleuchtung zwingend erforderlich. Zur Minimierung der Auswirkungen auf nachtaktive Insekten werden geschlossenen LED-Lampen mit asymmetrischen Reflektoren und nach unten gerichteten Lichtkegeln verwendet. Künstliche Lichtquellen dürfen keine Farbtemperatur von mehr als 3000 K emittieren. In der vom Einwender genannten Feldstudie von Huemer, Kühtreiber, Tarman wird die Wirksamkeit im Vergleich zu anderen Leuchtmitteln bestätigt.

Der Anregung zur Reduzierung der Lichtpunkthöhe auf 9m wird nachgekommen.

Zum Nachweis der ausreichenden Ausleuchtung des Vorhabenstandortes wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin ein Beleuchtungskonzept mit Lichtberechnung (Signify GmbH, Hamburg vom 24.05.2023) erstellt, das den Entwurfsunterlagen beigelegt wird. Demnach kann mit den festgesetzten Vorgaben eine ausreichende Ausleuchtung des Vorhabens erreicht und gleichzeitig eine Erhöhung der Umgebungshelligkeit vermieden werden. So sind beim Beleuchtungskonzept *in den Bereichen ohne Lärmschutzwand die Richtung Paketzentrum ausgerichteten Mastleuchten zur Vermeidung der Erhöhung der Umgebungshelligkeit bzw. Reduzierung des rückwärtigen Lichtanteils mit internen Blendrastern versehen. Lichtimmissionen im Sinne der LAI-Schrift „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von*

- Studie von Prof. Dr. Gerhard Eisenbeis zur Insektenverträglichkeit von LEDs im Vergleich zu herkömmlichen Lichtquellen (2011)  
 - Feldstudie von Huemer, Kühtreiber, Tarman zur Anlockwirkung moderner Leuchtmittel auf nachtaktive Insekten (2010)  
 Es ist deshalb dem Schutz der angrenzenden Lebensräume sehr nachteilig, wenn die Leuchtpunkte höher als die Lärmschutzwände montiert werden.  
 Zudem besteht laut Bebauungsplan nach Norden ein 335 Meter lange Lücke im Emissionsschutz. Nicht ohne Grund, werden extrem hohe Lärmschutzwände in Richtung Bebauung vorgesehen. Es ist deshalb mit einer deutlichen Beeinträchtigung der angrenzenden Biotope und der Feldflur nördlich der Bahnlinie durch Lärm und Licht zu rechnen.  
 Emissionsquellen nördlich des PZ sind z. B.:  
 - 30 Lkw Ruheplätze  
 - 75 Wechselbrücken-Stellflächen  
 - 12 Stellflächen für Umsetzfahrzeuge  
 - 60 Stellflächen vor den Toren  
 Insgesamt führen Emissionsquellen laut der Anlage ul-4.3-schalltechnische-untersuchung, S. 104 (tags) und S. 145 (nachts) am Immissionsort lo9 – Schornreut 1 mit einem Minimal-Abstand von 750 Metern noch zu Maximal-Pegeln von 55,9 dB(A) (tags und nachts).

Forderungen:  
 Die Lichtpunkthöhe darf maximal 9 m über OK Verkehrsfläche liegen.  
 Eine erforderliche Leuchtpunkthöhe von 12 m ist nicht begründet und damit nicht nachvollziehbar. Auch der allgemeinen Erhöhung der Umgebungshelligkeit, wie unter 2.3.6 Schutzgut Landschaft, S. 42 geschildert („Betriebsbedingte Auswirkungen: Durch den Betrieb des Paketzentrums kommt es durch die nächtliche Beleuchtung zu einer Erhöhung der Umgebungshelligkeit im näheren Umfeld des Vorhabens.“), würde dies entgegenwirken.  
 Zur Verringerung der Beeinträchtigung durch Lärm und Licht des Gebietes nördlich der Bahn und der angrenzenden Biotope muss die Lücke zwischen den Lärmschutzwände LSW 2 und LSW 7 geschlossen werden. Aufgrund der zulässigen Installationshöhe von Leuchtmitteln an Lkw wird eine Mindesthöhe der zu ergänzenden Lärmschutzwände von 4 m gefordert.

*Lichtimmissionen“ vom 13.09.2012 sind in den benachbarten Siedlungen östlich und westlich aufgrund der Lärmschutzwände und Bebauung nicht zu erwarten. Bezüglich der Blendwirkungen auf Verkehrswege (Bahn und Straße) werden die zulässigen Höchstwerte nicht überschritten.*

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Lichtpunkthöhe wurde auf 9 m zurückgenommen. Die Vorhabenträgerin hat unter dieser Vorgabe durch ein Fachbüro ein Außenbeleuchtungskonzept erarbeiten lassen. Dieses fachliche Konzept wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und die geänderte Lichtpunkthöhe in die textlichen Festsetzungen übernommen.**

**4.3 Naturraumverlust und Kompensation**  
 Allgemein:  
 Unter dem Punkt 2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt der Anlage ul-1.3-umweltbericht-fnp ist zu entnehmen:  
 S. 31 „Die anlagebedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut sind, aufgrund der umfangreichen Betroffenheit des FFH-Lebensraumtyps Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald und der randlichen Inanspruchnahme des FFH-Gebiets als hoch erheblich einzustufen.“

**Zu 4.3. Naturraumverlust und Kompensation**  
 FNP:  
 Der Arbeitsmarkt in der Region 10 Ingolstadt wird dominiert von den Niederlassungen der Audi AG in Ingolstadt, Neuburg/Donau sowie Münchsmünster und Neustadt/Donau (ca. 40.000 Arbeitsplätze) und dem Werksstandort der Airbus Defence and Space GmbH in Manching (ca. 5.000 Arbeitsplätze). Da diese

S. 33 „Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind baubedingt Auswirkungen mittlerer Erheblichkeit zu erwarten. Anlage- und betriebsbedingt sind Auswirkungen hoher Erheblichkeit zu erwarten.“

S. 34 „Im Hinblick auf das Schutzgut Fläche und Boden sind bau- und anlagebedingt Beeinträchtigungen hoher Erheblichkeit zu erwarten.“

S. 37 „Insgesamt betrachtet ist für das Schutzgut Landschaft von einer hohen anlagebedingten Erheblichkeit der Beeinträchtigungen auszugehen.“

Diese Einschätzungen werden jedoch als nachrangig gegenüber dem Projekt eingeordnet:

„Aufgrund der hohen Bedeutung des Vorhabens für die Gemeinde Weichering [werden] diese Belang[e] jedoch zugunsten des Vorhabens zurückgestellt.“

**Einwand:**

Die Gewichtung von Vorteilen für die Gemeinde in Form von Gewerbesteuern und Arbeitsplätzen gegenüber den benachteiligten, zuvor genannten Schutzgütern, erfolgte willkürlich.

**Forderung:**

Eine objektive Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen ist für die Beurteilung von Bauprojekten dieser Größenordnung unabdingbar. Es fehlen:

- Eine Studie bzgl. regionalem Bedarf an Arbeitsplätzen (quantitativ und qualitativ).
- Eine qualifizierte Prognose des monetären Vorteils für die Gemeinde.

**Konkret:**

Unter dem Punkt 7.2.2 Naturschutzfachliche Ausgleichsflächen aus der Eingriffsregelung der Anlage ul-2.2-begründung ist auf Seite 20 zu entnehmen:

„Um die Betroffenheit der örtlichen Landwirte unter Berücksichtigung agrarstruktureller Belange nach § 15 Abs. 3 BNatSchG durch Bereitstellung von Ausgleichsflächen soweit als möglich zu minimieren, wurde für einen Teil der Ausgleichsflächen (A2 bis A4) auf bereits umgesetzte, aber formal noch nicht einem Eingriff zugeordnete, Ausgleichsflächen aus dem Ökokonto des Wittelsbacher Ausgleichsfonds und auf Ökokontoflächen der greeNature solutions GmbH (A5, A6) zurückgegriffen. Der Waldausgleich erfolgt in direkter Anbindung an den Brucker Forst, um das durch das Vorhaben betroffene FFH-Gebiet Nr. 7233-373.04 „Donaumoosbäche, Zucheringer Wörth und Brucker Forst“ zu stärken, wodurch die zur Verfügung stehende Flächenauswahl stark eingeschränkt ist.“

Zu Ausgleichsfläche A1 (Anlage ul-2.3.3-blatt-2-ausgleichsflaeche-a1)

Aufforstungsfläche inkl. Saum: 19.859 m<sup>2</sup>

- Eiche Hainbuche 15.310 m<sup>2</sup>
- Waldrand 3.879 m<sup>2</sup>
- Saum 670 m<sup>2</sup>

Gemäß Anlage 2.3.4-tabelle-nachweis-kb ist die Fläche der dauerhaften Rodung nach Waldgesetz: 17.102 m<sup>2</sup>

Arbeitsplatzangebote stark von der Fahrzeug- und Luftfahrttechnik geprägt sind, ist die Ansiedlung von Unternehmern in anderen Wirtschaftsbereichen wünschenswert und kann von der Deutschen Post AG mit dem Angebot von 400 Arbeitsplätzen in Verwaltung, Dienstleistung und Logistik erfüllt werden. In der gesamten Region 10 herrscht ein großer Mangel an Industrie- und Gewerbegebietsflächen für Betriebsansiedlungen zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen, dem mit dem geplanten Vorhaben entgegengewirkt werden kann.

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.

Auf die bereits entwickelten Ausgleichsflächen A2 bis A4 wird bewusst zurückgegriffen um nach § 15 Abs. 3 BNatSchG agrarstrukturelle Belange bei der Bereitstellung von Ausgleichsflächen zu beachten. Zudem liegen die Ausgleichsflächen im direkten westlichen Umfeld des Ortes Maxweiler und damit im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff in Natur und Landschaft im Südosten von Maxweiler.

Der Anregung bezüglich weiterer Ausgleichsflächen im räumlichen Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet „Brucker Forst“ wird im weiteren Verfahren nachgekommen. So werden auf Teilen der neu in das Landschaftsschutzgebiet einzubringenden Flächen Auwald- und Biotopgestaltungsmaßnahmen vorgesehen um den ökologischen Gesamtzusammenhang des infrastrukturell weniger vorbelasteten Süden des Schutzgebietes zu stärken.

vBP:

Gemäß Anlage 2.3.5-tabelle-nachweis-ku ist die Aufforstungsfläche: 19.859 m<sup>2</sup>

**Einwand:**

Die Aufforstungsfläche entspricht nicht der öffentlichen Zusage des BM Thomas Mack: „Den Wald, den wir abholzen müssen, wird im Flächenverhältnis 1:2 wieder aufgeforstet werden“ [https://www.weichering.de/media-web/videos/thomas-mack\\_290521-360.mp4](https://www.weichering.de/media-web/videos/thomas-mack_290521-360.mp4) ab Min. 1:40 und der Information aus der Broschüre der Gemeinde Weichering, die u. a. als Entscheidungsgrundlage für das Bürgerbegehren diente (s. S. 10).

Rein flächenbezogen fehlen gegenüber der Zusage von Herrn Mack somit 14.345 m<sup>2</sup>.

Beurteilt man die Wertepunkte des Ausgleichsbedarfs der gerodeten Flächen (2.3.4-tabelle-nachweis-kb) gleich 189.339 WP mit den Wertepunkten der Ausgleichsfläche A1 (2.3.5-tabelle-nachweis-ku) gleich 165.472 WP, ergibt sich:

Der gerodete Wald wird nur zu 87 % ausgeglichen - bei 9 Wertepunkten (delta) ergibt sich ein fehlender Flächenbedarf von 2.652 m<sup>2</sup>.

**Forderung:**

politisch: Der Bürgermeister muss dem im Vorfeld des Bürgerentscheids getroffenen Versprechen nachkommen und die Waldflächen 1:2 ausgleichen.

fachlich: Es fehlen 2.652 m<sup>2</sup> Kompensationsfläche für dauerhaft gerodete Waldflächen. Diese haben lokale Schutzfunktionen verschiedener Kategorien, sodass der fehlende Ausgleich wie bei A1 ortsnahe zu erfolgen hat.

**Ausgleichsfläche A2 bis A4**

Wie oben zitiert, wurde für diese drei Teilflächen auf bereits umgesetzte Ausgleichsflächen zurückgegriffen, die zudem nicht im LSG ‚Brucker Forst‘ liegen oder an jenem angrenzen.

**Beurteilung:**

Die Entwicklungsziele sind bis auf die Aufforstungsfläche der Maßnahme A3 bereits voll erreicht. Damit wird durch die Maßnahmen A2 bis A4 nur rein formell eine Kompensation des PZ (bau-, anlage- und betriebsbedingt) gewährleistet.

**Ausgleichsfläche A5 und A6**

Fläche ca.: 33.600 m<sup>2</sup> bzw. 16.000 m<sup>2</sup>

**Beurteilung:**

Ausführung noch nicht definiert.

**Einwände:**

Die Fläche A6 liegt inmitten intensiv genutztem Acker-/Grünland – eine Anbindung an bestehende Biotope ist nicht gegeben.

Die Entfernung von 8 bzw. 9 km der Flächen A5 und A6 zum überplanten Gebiet des PZ und die Lage im Donaumoos, erlauben keine Kompensation des Lebensraumverlusts im LSG ‚Brucker Forst‘.

Unter Fragen und Antworten - Gemeinde Weichering wurde im Vorfeld des Bürgerentscheids zu der Frage „Wie soll der ökologische Ausgleich ablaufen?“ zugesichert:

Entsprechend den waldrechtlichen Vorgaben beträgt das Verhältnis zwischen Rodungs- (2,313 ha) und Waldersatzflächen (Ausgleichsflächen A1, A6, A7 in Summe 2,316 ha zur Entwicklung Eichen-Hainbuchenwald frischer bis staunasser Standorte) mindestens eins zu eins. Neben dem im vorgenannten enthaltenen Waldersatz für ein zu rodendes nach Art. 16 BayNatSchG geschütztes Feldgehölz (Fl.Nr. 271, 0,106 ha), wird als zusätzlicher naturschutzfachlicher Ausgleich ein Feldgehölz mit struktureller Anbindung an den Südrand des Brucker Forstes neu entwickelt (Ausgleichsfläche A8 0,213 ha). Zusätzlich werden über die Ausgleichsflächen A3 und A4 aus einem bereits umgesetzten Ökoko-Unterricht Umbaumaßnahmen von monotonen Fichtenbeständen zu naturnahen Feldgehölzen (A3 Teilfläche 0,232 ha) bzw. zu Eichen-Hainbuchenwald frischer bis staunasser Standorte (A4 Teilfläche 0,461 ha) eingebracht.

Naturschutzfachlich betrachtet ist auch bei Wald kein festgelegtes Flächenverhältnis an Ausgleich erforderlich, sondern es wird die Methodik des im Jahr 2021 vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung herausgegebenen Leitfadens 'Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft' angewandt.

Demzufolge wurde für die direkte Inanspruchnahme von Biotoptypen in Wäldern unter Berücksichtigung des angewandten Planungsfaktors von 10 % ein Ausgleichsbedarf von ca. 225.600 Wertepunkten ermittelt. Demgegenüber steht die Erbringung von ca. 256.100 Wertepunkten durch Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit Wald- und Gehölzbiotoptypen.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben zum Flächensparen und unter Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange erfolgt die Festlegung des Ausgleichsumfanges entsprechend des ermittelten Kompensationsbedarfs. Eine darüber hinaus gehende Kompensation erfolgt somit nicht.

Zur Minimierung der Betroffenheit der örtlichen Landwirte unter Berücksichtigung agrarstruktureller Belange werden darüber hinaus auch in die landwirtschaftliche Produktion integrierte Ausgleichsmaßnahmen des Offenlandes (Maßnahmen A2, A3) zur Entwicklung von extensiv genutztem Grünland herangezogen. Der Ausgleich nach Wertepunkten gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) ist hier unbeachtlich, kann aber multifunktional auf den gleichen Flächen erbracht werden.

„Der beauftragte Fachplaner wird in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und weiteren Beteiligten einen Ausgleichsplan erstellen, der den Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet bzw. betroffene Waldflächen gem. der gesetzlichen Vorgaben kompensiert.“

Forderung:

Die Ausgleichsmaßnahmen müssen im LSG ‚Brucker Forst‘ umgesetzt werden, da auch diesem die Wertepunkte durch die Baumaßnahme entzogen werden. Hierfür sind vorzugsweise die dem LSG neu zuzuschlagenden Flächen zu verwenden, die dadurch eine Aufwertung erfahren würden.

Auf die Ausgleichsfläche A6, Gemarkung Untermaxfeld wird verzichtet.

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 15 Abs. 2 ist als Suchraum für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der betroffene Naturraum, hier Naturraumeinheit 063 Donaumoos definiert. Da sich der Eingriffsort im Randbereich dieses Naturraumes befindet und durch den hohen Flächenbedarf für Siedlung und Infrastruktur im Verdichtungsraum Ingolstadt muss auch auf weiter entfernt gelegene Ausgleichsflächen zurückgegriffen werden.

Von der Gemeinde Weichering wurde beim Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen ein Antrag auf Entnahme der Vorhabenfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Brucker Forst“, Stand 16.06.2021 gestellt. Im Rahmen dieses Verfahrens werden, angrenzend an das LSG „Brucker Forst“ zusätzliche Flächen in das LSG eingebracht, die teilweise durch ergänzende landschaftspflegerische Maßnahmen aufgewertet werden und somit die ökologisch-funktionelle Wertigkeit des Schutzgebietes bewahren.

Das Ökokonto ist ein Instrument zur Bevorratung von Kompensationsflächen und -maßnahmen für künftige Eingriffe in Natur und Landschaft. Ökokonten können u.a. für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung (§§ 13 ff BayKompV) eingerichtet werden. Ohne diese Möglichkeit der Zuordnung eines späteren Eingriffs zu bereits durchgeführten Ökokontomaßnahmen wären die Maßnahmen zur Entwicklung von Natur und Landschaft von den Betreibern der Ökokonten nicht durchgeführt worden.

Für die im Zuge der Änderung des Landschaftsschutzgebietes einzubringenden Flächen wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ein landschaftsplanerisches Maßnahmenkonzept auf Teilen der Einbringungsflächen erarbeitet. Diese landschaftspflegerischen Maßnahmen werden zur naturschutzfachlichen Aufwertung der Einbringungsflächen zusätzlich erbracht und sind größtenteils nicht auf den Ausgleichsbedarf für das Paketzentrum anrechenbar. Somit werden die Funktionen des Landschaftsschutzgebietes auf den Einbringungsflächen und die naturschutzfachlichen Eingriffe durch das Vorhaben auf den Ausgleichsflächen kompensiert.

<p><b>Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.</b></p> <p><b>Würdigung vBP: Die Anregungen wurden beachtet. 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. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zur Stärkung des Landschaftsschutzgebietes und zur Eingriffsbewältigung des Vorhabens bereitgestellt. Die Umweltberichte zur Flächennutzungsplanänderung und zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan wurden überarbeitet und liegen im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei.</b></p>	
<p><b>Zu 5. Sonstiges</b></p> <p><b>5.1 Luft/Klima</b>                  Aus Anlage ul-1.2-begründung                  „... Die Flächen gehen für die Kalt- und Frischluftentstehung und den klimatischen Austausch verloren, der Kalt- und Frischluftstrom wird abgeschwächt. ...“ (S. 28)                  Aus Anlage ul-1.3-umweltbericht-fnp                  „... Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Änderungsbereich sind als Kaltluftentstehungsgebiet, die Waldflächen als Frischluftentstehungsgebiete einzustufen. Geländeklimatisch ist aufgrund des leicht von Südwesten nach Nordosten abfallenden Geländes ein nach Nordosten gerichteter Kalt- und Frischluftstrom zu berücksichtigen. Durch die in Richtung West-Ost verlaufenden dammartig erhöhten Trassen der Bahnstrecke Ingolstadt – Neuoffingen und der Kreisstraße ND 18 werden diese entlang des Schornreuter Kanals nach Osten abgelenkt.“ (S. 20)</p> <p>Einwand:                  Der nach Osten gelenkte Kaltluftstrom spielt – unterstützt von der vorherrschenden Windrichtung West – eine klimatische Rolle für Weichering. Dieser wird durch das Bauvorhaben wie festgestellt abgeschwächt.</p> <p>Forderung:                  Die klimatischen Auswirkungen sind in der Entscheidungsfindung mit zu berücksichtigen.</p>	<p>Zu 5.1 Luft/Klima:</p> <p>Zwischen der Vorhabenfläche und dem westlichen Ortsrand von Weichering verbleiben der im Osten der Vorhabenfläche bestehende Wald (bis zu 250 m tief) und die nach Osten hin bis zum westlichen Ortsrand von Weichering reichende Kaltluftentstehungsfläche über den dortigen offenen Ackerlagen. Dieser Waldbestand und die vorgelagerte Kaltluftentstehungsfläche können ihre auf die Ortslage Weichering wirkenden Klimafunktionen weiterhin erbringen.                  Der Verlust der Kaltluftentstehungsfläche im Vorhabenbereich wird erkannt, aufgrund der umgebenden Waldbestände wird dieser Verlust jedoch keine gravierend spürbaren Folgen für die Ortsbereiche von Weichering mit sich bringen. Eine Änderung der lokalklimatischen Bedingungen ist nicht zu erwarten. Die grünordnerischen Festsetzungen zur Dachbegrünung der Gebäude im Paketzentrum und Vertikalbegrünung der Lärmschutzwände im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan „Paketzentrum Weichering“ tragen zudem zur Minderung der Hitzeentwicklung am Vorhabenstandort bei.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP:</b></p> <p><b>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde ist sich dem Verlust der Kaltluftentstehungsfläche im Vorhabenbereich bewusst. Das Planungsziel der Gemeinde zur Entwicklung des Vorhabens, um die örtliche Wirtschaft zu stärken und innerhalb des Gemeindegebietes Arbeitsplätze zu generieren, wird aufrechterhalten. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden grünordnerische Festsetzungen zur Minimierung der Hitzeentwicklung am Vorhabenstandort (Dach- und Vertikalbegrünung) getroffen. Die Umweltberichte zur Flächennutzungsplanänderung und zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan wurden überarbeitet und liegen im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei.</b></p>	
<p><b>5.2 Fahrradverkehr</b>                  Aus Anlage ul-1.3-umweltbericht-fnp                  „Allen Landschaftsbildelementen ist aufgrund der hohen Strukturvielfalt und Eigenart eine hohe Attraktivität für Naherholung, insbesondere für Radfahrer gemein. Die Kreisstraße ND 18 fungiert aufgrund der geschwungenen Linienführung und der geringen Kfz-Belastung als Leitlinie für Radfahrer von Weichering in Richtung Maxweiler und weiter nach Neuburg.“ (S. 22)                  Aus Anlage ul-2.2-begründung</p>	<p>Zu 5.2 Fahrradverkehr                  Auf die bahneigene Fläche wird in der Vorhabenplanung verzichtet. Die Führung des Geh- und Radweges wurde umgeplant; eine Betroffenheit von Bahngrund ist vorhabenbedingt nicht mehr gegeben.</p>

14.7 Belange der Deutschen Bahn AG  
 „... Das für den Geh- und Radweg entlang des Schornreuter Kanals im Norden des Sondergebietes u.a. erforderliche Grundstück Flurnummer 780/28 befindet sich im Besitz der DB Netz AG. Im Vorfeld des Bauleitplanverfahrens wird bei der DB AG im Rahmen einer technischen Prüfung bezüglich der Belange der einzelnen Fachabteilungen der DB AG die mögliche Umsetzung des Radweges über einen Gestattungsvertrag geprüft (Prüfergebnis ausstehend).“ (S. 51)

Einwand:  
 Die Aufrechterhaltung der bedeutende Fahrradverbindung vom Ingolstädter und Neuburger Raum ist (Stand 10.05.22) noch nicht gesichert.

**Würdigung FNP: Die Hinweise beziehen sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Die Anregung wurde beachtet. Die Grundstücke der DB Netz AG werden nicht mehr in Anspruch genommen.**

**Anlage vom 20.06.2022: Prüfung der Anlage ul-4.3-schalltechnische Untersuchung.pdf vom TÜV Rheinland**

Seite 48/176, 6.1.1 Straßenverkehrsgeräusche  
 "Die Verkehrsdaten (und Nummerierung der Straßenquerschnitte) zu den o. g. Straßen wurden der Verkehrsuntersuchung der Firma IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ [25] entnommen. Dabei wurden die Verkehrsdaten vor (= Ist-Situation/Analyse) und nach (= Plan-Situation/Prognose, Prognosehorizont für das Jahr 2035) der Errichtung des Paketzentrums ermittelt."

Die Überprüfung auf Übereinstimmung der verwendeten Werte in der Tabelle 6.2 auf Seite 50, mit den Werten der Tabelle aus der Untersuchung von IGS auf Seite 26, ergab bis auf einen Übertragungsfehler bei dem Wert für p<sub>2,N</sub> bei Querschnitt 4 (32,62 % beim TÜV und 31,62 % bei IGS) übereinstimmende Werte.

**Daraus folgt: Die Daten der IGS mit nicht korrekten Nachtwerten im Prognosefall, wurden für die Lärmberechnung verwendet.**

Seite 23/176, 4.3.2 Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Plangebiet in der Nachbarschaft

**"Gemäß der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn sich der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuschimmissionen um > 3 dB erhöht."** und

Seite 64/176, 6.3.2 Bewertung der Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Plangebiet in der Nachbarschaft

**"Beruht die Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen auf der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten."**

Diese sind nach BImSchV in der Nacht für allg. Wohngebiete 49 dB(A) und für Mischgebiete 54 dB(A).

Prüfung der Lärmemissionswerte

Überprüft werden die Verkehrslärmwerte – speziell für die Querschnitte

\* QS04 (B16) -> Auswirkung auf Immissionsgebiet 2 und 3

Die Emission dieses Querschnitts ist maßgeblich für alle B16-Anlieger. Die Verantwortung für die Lärmzunahme obliegt den die Genehmigung aussprechenden Institutionen und Gremien.

Den Entwurfsunterlagen liegt die überarbeitete Fassung der Schalltechnischen Untersuchung vom 12.05.2023 bei die auf den Daten der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 basiert.

In Kapitel 7 wird klargestellt, dass die Prüfung nach 16. BImSchV nur für die geänderte Kreisstraße zu erfolgen hat. Hiervon zu unterscheiden sind Verkehrsgeräuschimmissionen die vom An- und Abfahrtsverkehr zum und vom Paketzentrum ausgelöst und über Kreis- und Bundesstraße abgewickelt werden. Dieser Verkehr trägt zwar zu den Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen in Maxweiler und Weichering neben den bereits bestehenden Immissionen der Bundesstraße und der Bahnlinie bei. Die dabei ermittelten Beurteilungspegel für die gesamten Geräuschimmissionen (Kreisstraße, Bundesstraße und Bahnlinie) fallen nicht in den

\* QA08 (ND18) -> Auswirkung auf Immissionsgebiet 1  
 Emissionswert innerhalb des 500m-Abstands nach ‚Hinweise zur Anwendung der TA Lärm vom 22./23.3.2017 der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz‘.  
 Der Beurteilungspegel ist damit gemäß Ziff. 7.4 Abs. 2 TA-Lärm bindend dem Projekt zuzurechnen.

Seite 44/176, 6.1.1 Straßenverkehrsgeräusche  
 „Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung werden die Geräuschemissionen anhand der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) [5] ermittelt.“

Für die Berechnung der Schalleistungspegel der einzelnen Fahrzeugtypen werden die Geschwindigkeiten gemäß Tabelle 6.1 auf Seite 49/176 verwendet: Pkw 100 km/h und Lkw 80 km/h.  
 Schalleistungspegel Kfz:  $LW.Kfz(vKfz) = Aw + 10 \cdot \lg(1 + (v/Bw)^{Cw})$

Kfz	Aw	Bw	Cw	v
Pkw	88	20	3,06	100
Lkw1	100,3	40	4,33	80
Lkw2	105,4	50	4,88	80
Krad	105,4	50	4,88	100

Daraus ergeben sich folgende Schalleistungspegel:

LW,Pkw = 109 dB(A)

LW,Lkw1 = 114 dB(A)

LW,Lkw2 = 116 dB(A)

LW,Krad = 120 dB(A)

Aus RLS 19:

Der längenbezogene Schalleistungspegel  $L_W'$  einer Quelllinie ist:

$$L_W' = 10 \cdot \lg[M] + 10 \cdot \lg \left[ \frac{100 - p_1 - p_2}{100} \cdot \frac{10^{0,1 \cdot L_{W,Pkw}(v_{Pkw})}}{v_{Pkw}} + \frac{p_1}{100} \cdot \frac{10^{0,1 \cdot L_{W,Lkw1}(v_{Lkw1})}}{v_{Lkw1}} + \frac{p_2}{100} \cdot \frac{10^{0,1 \cdot L_{W,Lkw2}(v_{Lkw2})}}{v_{Lkw2}} \right] - 30 \quad (4)$$

unmittelbaren Anwendungsbereich der 16. BImSchV (vgl. Kapitel 6.3 Schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2023).

Ziffer 7.4 der TA Lärm ist grundsätzlich nur im Baugenehmigungsverfahren anzuwenden. Die Gemeinde Weichering berücksichtigt jedoch im Rahmen ihrer bauleitplanerischen Abwägung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan hilfsweise diese Regelung.

Soweit nach Ziffer 7.4 der TA Lärm Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs des Vorhabens auf öffentlichen Verkehrsflächen Minderungsmaßnahmen erfordern, werden verkehrslenkende Maßnahmen organisatorischer Art (Zufahrtskonzept) vorgesehen und im nach § 12 BauGB erforderlichen Durchführungsvertrag zwischen der Vorhabenträgerin und der Gemeinde Weichering geregelt.

Insbesondere ist eine Verkehrslenkung vorgesehen, die 60 % des Zielverkehrs bereits vor dem Ortsteil Maxweiler von der B 16 ableitet. Ferner wird im Durchführungsvertrag geregelt, dass kein Schwerlastverkehr durch das angrenzende Wohngebiet „Weingasse“ und das Ortszentrum von Weichering geführt wird.

$$\frac{p_{Krad}}{100} \cdot \frac{10^{0,1 \cdot L_{W,Krad}(v_{Krad})}}{v_{Krad}}$$

Als weiterer Summand wurde bei den folgenden Berechnungen für den Kraftrad-Anteil ergänzt.

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	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> %	Emissionspegel L <sub>w</sub> in dB(A)	
												Tag	Nacht
<b>Analysefall</b>													
4	B16	östlich Biberweg	14.871	855	149	3,04	12,92	5,62	23,88	0,09	0	90,9	84,5
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	917	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,3	77,4	68,8
<b>Prognosefall</b>													
4	B16	östlich Biberweg	18.348	1.055	183	3,88	16,49	7,44	31,62	0	0	92,3	86,1
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	3.485	202	31	24,41	30,51	26,66	33,34	0,35	0	87,1	79,2
<b>Differenzwerte Emissionspegel zu Analysefall</b>													
4	B16	östlich Biberweg										1,3	1,6
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr										9,7	10,4

Die Zunahme der Emissionspegel wird mit den Zunahmen auf den Seiten 173 und 174 verglichen. Bis auf den Tagesdifferenzwert vom Querschnitt 8, stimmen die Werte mit den Tabellenwerten exakt überein. Durch die freie Schallausbreitung wirkt sich offenbar die Differenz des Emissionspegels auf die Differenz der Immission um denselben Wert aus.

Die Differenzwerte werden nun mit den korrigierten Werten (Analysewerte plus DHL) bestimmt:

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	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> %	Emissionspegel L <sub>w</sub> in dB(A)	
												Tag	Nacht
<b>Analysefall</b>													
4	B16	östlich Biberweg	14.871	855	149	3,04	12,92	5,62	23,88	0,09	0	90,9	84,5
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	917	53	8	0,47	0,59	0,59	0,74	1,34	0,3	77,4	68,8
<b>Analysefall-Werte plus DHL</b>													
4	B16	östlich Biberweg	16.840	933	239	5,57	15,38	17,68	32,93	0	0	91,7	87,7
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	4.160	182	156	23,83	30,33	36,13	45,99	0	0	86,7	87,2
<b>Differenzwerte Emissionspegel zu Analysefall</b>													
4	B16	östlich Biberweg										0,8	3,2
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr										9,3	18,4

Die geringeren Tagesdifferenzen beruhen auf die Beschränkung auf den DHL-Verkehr ohne die erwähnte allgemeine Verkehrszunahme bis 2035.

Umso schwerer wiegt die Zunahme der Nachtpegel mit den zugrundeliegenden korrigierten Werten.

**Die durchschnittliche Veränderung auf der ND18 ist größer 3 dB und damit im Sinne der 16. BImSchV wesentlich.**

Bei der Ermittlung der Veränderung des Verkehrslärmpegels (im B-Plan-Verfahren) wird aus gutachterlicher Sicht zwischen der Ist-Situation und den Veränderungen durch die Plan-Situation unterschieden = zu untersuchen ist die plangebietsbedingte Veränderung durch das Vorhaben. Eine konkretere Regelung in Bebauungsplanverfahren gibt es nicht. Der Anstieg des Verkehrslärms,

**Die durchschnittliche Veränderung auf der B16 ist größer 3 dB und damit gemäß Hinweis zur Änderung des Beurteilungspegels der Verkehrsgeräuschimmissionen (Seite 23) wesentlich.**

Aufgrund der deutlichen Abweichung bei den Durchschnittswerten wird noch der verkehrssensitive Stundenwert von **04:00 bis 05:00** Uhr betrachtet, da hier die stärkste Beeinträchtigung des Schlafs zu erwarten ist:

Querschnitt	Straße	Abschnitt	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>1rad,N</sub> %	Emmissions- pegel L <sub>w</sub> in dB(A)
<b>Analysefall</b>							Nacht
4	B16	0 östlich Biberweg	149	5,62	23,88	0	84,5
8	Neuburger Straße	0 westlich neuer Kreisverkehr	8	0,59	0,74	0,3	68,8
<b>Analysefall-Werte plus DHL</b>							04:00 - 05:00
4	B16	0 östlich Biberweg	276	22,64	37,85	0	88,8
8	Neuburger Straße	0 westlich neuer Kreisverkehr	220	41,02	52,21	0	89,1
<b>Differenzwerte Emissionspegel zu Analysefall</b>							
4	B16	östlich Biberweg					4,3
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr					20,3

**Die schwerverkehrsintensiven Morgenstunden wirken sich entsprechend auf die Lärmpegel aus und sind zum Schutz der Bevölkerung gesondert zu betrachten – die Betrachtung eines nächtlichen Durchschnittswerts reicht nicht aus.**

Auf Seite 67 unter Punkt 7 Verkehrslärm – 16. BlmSchV:

„Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.“

- \* Allgemeine Wohngebiete Tags/Nachts: 59/49 dB(A)
- \* Mischgebiete: 64/54 dB(A)

Für verschiedene Immissionsorte werden die Immissionswerte durch den Straßenverkehr bestimmt:

Immissionsgebiet 1:

Für die betroffene Maxweiler Bevölkerung addieren sich die Lärmemissionen von der ND18 und der B16 (Dies ist auch in den Tabellen auf den Seiten 172 – 174 aufgeführt).

Für den Immissionsort Io 1 - Am Bahndamm 3 wird die Änderung des Emissionspegels durch den Straßenverkehr (B16 + ND18) berechnet:

Analysefall:

insb. in Maxweiler, liegt unterhalb von +3 dB und führt außerdem nicht dazu, dass nachts 60 dB(A) (Grenzen der Gesundheitsgefährdung) überschritten werden.

Nach RLS-19 sind die Beurteilungspegel durch Verkehrsgeräusche in den Beurteilungszeiträumen tags (6:00 – 22:00 Uhr) und nachts (22:00 – 6:00 Uhr) zu ermitteln. Eine Bewertung der „lautesten Nachstunde“ ist nach RLS-19 nicht vorgesehen.

$$Lr, Tag = 10 \text{ Lg}(10^{0.1 \cdot 90,9 \text{ dB}} + 10^{0.1 \cdot 77,4}) = 91,1 \text{ dB}$$

$$Lr, Nacht = 10 \text{ Lg}(10^{0.1 \cdot 84,5 \text{ dB}} + 10^{0.1 \cdot 68,8}) = 84,6 \text{ dB}$$

Analysefall mit DHL-Verkehr:

$$Lr, Tag = 10 \text{ Lg}(10^{0.1 \cdot 91,7 \text{ dB}} + 10^{0.1 \cdot 86,7}) = 92,9 \text{ dB}$$

$$Lr, Nacht = 10 \text{ Lg}(10^{0.1 \cdot 87,7 \text{ dB}} + 10^{0.1 \cdot 87,2}) = 90,5 \text{ dB}$$

Für die Gesamtänderung ergibt sich damit für den Tag 1,8 dB(A) und für die Nacht 5,8 dB(A). Die zu erwartenden Immissionspegel für den Immissionsort Io 1 - Am Bahndamm 3 ist demnach (analog zur Tabelle auf S. 172):

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
				Ist		mit DHL		Differenz	
				dB(A)		dB(A)		dB	
Io 1 - Am Bahndamm 3	WA	2. OG	S	55,7	49,2	57,5	55,0	1,8	5,8
Io 1 - Am Bahndamm 3	WA	2. OG	O	53,8	47,3	55,6	53,1		

**Die Immissionsgrenzwerte für die Nacht (49 dB) werden durch das Vorhaben überschritten!**

Immissionsgebiet 2:

Der Biberweg der Muna-Siedlung ist am stärksten von dem B16-Verkehr betroffen. Für die Immissionsorte Io 10-12 wird die Emission der B16 betrachtet:

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
				Ist		mit DHL		Differenz	
				dB(A)		dB(A)		dB	
Io 10 - Biberweg 2	Mi	1. OG	W	58,5	52,1	59,3	55,3	0,8	3,2
Io 11 - Biberweg 6	Mi	2. OG	W	59,6	53,2	60,4	56,4		
Io 12 - Biberweg 8	Mi	1. OG	W	61	54,6	61,8	57,8		

**Die Immissionsgrenzwerte für die Nacht (54 dB) werden durch das Vorhaben überschritten!**

Immissionsgebiet 3:

Für die Teichstraße 20 und Am Wall 25 (Immissionsorte Io 19 bzw. Io 22) wird ebenfalls die Emission der B16 betrachtet:

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
				Ist		mit DHL		Differenz	
				dB(A)		dB(A)		dB	
Io 19 - Teichstraße 20	WA	1. OG	S	55,9	49,5	56,7	52,7	0,8	3,2
Io 22 - Am Wall 25	WA	1. OG	S	58,9	52,5	59,7	55,7		

Es ist nur zu prüfen, ob die geänderte Kreisstraße die Immissionsgrenzwerte überschreitet. Vergleiche von IST- und PLAN-Situation sind „lediglich“ abwägungsrelevant.

Es ist nur zu prüfen, ob die geänderte Kreisstraße die Immissionsgrenzwerte überschreitet. Vergleiche von IST- und PLAN-Situation sind „lediglich“ abwägungsrelevant.

**Die Immissionsgrenzwerte für die Nacht (49 dB) werden durch das Vorhaben überschritten!****Am Wall wird auch der Tageswert knapp überschritten.**

Auf S. 74 heißt es: „Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Immissionsorten eingehalten“

**Diese Aussage ist mit den korrekten Verkehrszahlen nicht zu halten.**

Es ist nur zu prüfen, ob die geänderte Kreisstraße die Immissionsgrenzwerte überschreitet. Vergleiche von IST- und PLAN-Situation sind „lediglich“ abwägungsrelevant.

Hier handelt es sich um einen redaktionellen Fehler im Gutachten. Dieser Satz bezieht sich einzig auf die Bewertung nach 16. BImSchV (S. 72 in Kap. 7), ist vom Gutachter jedoch ohne diesen Hinweis in die Zusammenfassung (S. 74 in Kap. 8) übertragen worden. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten.

Der Einwender vermengt offensichtlich den Verkehrslärm, der durch die Veränderung der Kreisstraße entstehen kann, mit den Veränderungen der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Paketzentrum. Zur Klarstellung wurde die Schalltechnische Untersuchung angepasst und liegt mit Stand vom 12.05.2023 den Entwurfsunterlagen bei. Dementsprechend geht das überarbeitete Schallgutachten von zutreffenden Erwägungen aus:

Die 16. BImSchV findet nur bei der Änderung der Kreisstraße ND 18 Anwendung. Insoweit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV durch die Beurteilungspegel der geänderten Kreisstraße sowohl tags als auch nachts an allen Immissionsorten eingehalten (vgl. Kapitel 7 Schalltechnische Untersuchung TÜV Rheinland vom 12.05.2023). Hiervon zu unterscheiden sind Verkehrsgeräuschimmissionen die vom An- und Abfahrtsverkehrs zum und vom Paketzentrum ausgelöst und über Kreis- und Bundesstraße abgewickelt werden. Dieser Verkehr trägt zwar zu den Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen in Maxweiler und Weichering neben den bereits bestehenden Immissionen der Bundesstraße und der Bahnlinie bei. Die dabei ermittelten Beurteilungspegel für die gesamten Geräuschimmissionen (Kreisstraße, Bundesstraße und Bahnlinie) fallen nicht in den unmittelbaren Anwendungsbereich der 16. BImSchV (vgl. Kapitel 6.3 Schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2023). Hier besteht ein Abwägungsspielraum der Gemeinde im Rahmen der Bauleitplanung in Bezug auf die zumutbare Erhöhung der Gesamtverkehrsgeräusche in Maxweiler und Weichering. Der Gemeinde ist bewusst, dass Anwohner teilweise Beurteilungspegeln, die durch den gesamten Verkehrslärm verursacht werden, von mehr als 49 dB(A), auch nachts, ausgesetzt sind. Die Gemeinde berücksichtigt dabei allerdings, dass ein wesentlicher Lärmbeitrag durch den Schienenverkehr und den allgemeinen Verkehr der Bundesstraße verursacht wird. Entscheidend

ist, dass der Anstieg des Verkehrslärms nicht zu einer Überschreitung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) (= Grenzen der Gesundheitsgefährdung) führt. Dies wird in der Fortschreibung der Schalltechnischen Untersuchung zur Vermeidung von Missverständnissen verdeutlicht.

**Würdigung FNP+vBP: Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**Anlage vom 22.06.2022: Prüfung der Anlage ul-4.4-verkehrsuntersuchung.pdf von IGS**

Eine der Grundlagen der Untersuchung ist die Erhebung des Ist-Standes des Verkehrs an vier bestehenden Knotenpunkten. Diese Erhebung erfolgte am 04. Februar 2021 (Seite 2). Daraus wurde mit Einberechnung eines Corona-Faktors der Analyse-Fall bestimmt.

Einwände allgemein:

- \* Die Erhebung an einem Tag ist eine Stichprobe und damit nicht aussagekräftig.
- \* Die Tabelle aus der Seite 25 unterscheidet sich in den %-Zahlen Lkw teils deutlich von der Tabelle im Anhang 7. Für die weitere Betrachtung wird die Tabelle auf Seite 25 herangezogen.
- \* Der Querschnitt QS03 am Knotenpunkt 2 (KP2) ist nicht den Verkehrsvorschriften/Beschilderung entsprechend untersucht worden:

Auf S. 7 wird der Pkw-Verkehr zu 5 % über KP2 von/in Richtung IN prognostiziert - die aktuelle Beschilderung erlaubt aber beide Abbiegevorgänge nicht! Es ist deshalb ungeklärt, ob die 72 Pkw/24h über KP3 und KP4 fahren, oder den Kernort ansteuern.



Von Ingolstadt kommend



Vom Biberweg kommend

Der Punkt 4.3.2 Knotenpunkt Biberweg / B16 (KP02) und Anhang 2 ist somit nicht korrekt.

Der beschriebene Einwand bezogen auf den Erhebungszeitraum ist nicht nachvollziehbar.

Die Durchführung einer Verkehrserhebung an einem Tag ist ein gängiges Verfahren, welches durch das Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Knotenpunktzählungen gestützt wird. Durch entsprechende Hochrechnungsfaktoren, bezogen auf den Wochentag und den Erhebungsmonat, wurden die DTV-Werte ermittelt. Die ermittelten DTV-Werte der Verkehrsuntersuchung für die Querschnitte 04, 06 und 08 für den Ist-Zustand weisen im Vergleich zu den Zählstellen der Manuelle/Temporäre Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2021 vergleichbare Größenordnungen auf. Die Abweichungen liegen im üblichen Rahmen, sodass die ermittelten Werte aus der Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 für die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung herangezogen werden können.

Es ist richtig, dass sich die Tabellen auf Seite 25 und im Anhang für den Analysefall unterscheiden. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Maßgebend ist die Tabelle auf Seite 25 der Verkehrsuntersuchung. Dies wird in der Verkehrsuntersuchung angepasst (siehe oben).

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).

**Prüfung Analysefall:**

Vergleich Analysefall mit den Verkehrszahlen aus der Zählung von 2015 (Quelle: baysis) an der Zählstelle zwischen Zell/Lichtenau.

Diese Zahlen sind - unter Berücksichtigung der allg. Verkehrsveränderungen - mit dem Knotenpunkt KP02 (s. S. 2) und damit den Querschnitten QS4 und QS6 (s. Anhang 7) vergleichbar, da der Lkw-Verkehr auf der ND18 nur 1,2 % der B16 darstellt (Quelle: baysis).

**Kfz/h am Tag**

baysis: 742 gesamt, 115 Lkw, 627 Pkw

IGS Analyse: 855 gesamt, 137 Lkw, 718 Pkw

**Kfz/h in der Nacht**

baysis: 138 gesamt, 35 Lkw, 103 Pkw

IGS Analyse: 149 gesamt, 44 Lkw, 105 Pkw

Diese Steigerung wird als plausibel betrachtet - der Analyse-Fall (Ist-Stand) ist damit nachvollziehbar.

**Prüfung Prognosefall:**

Für die Definition des Prognose-1-Falls sei auf Punkt 3 auf Seite 7 verwiesen:

"Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Prognose-1-Fall für den Prognosehorizont 2035 werden die Belastungen aus dem Analysefall, unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrssteigerung auf der B 16, mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen überlagert, das durch die Erweiterung des Paketzentrums entsteht."

Die Zahlen der Tabelle 4 von Seite 26 müssten demnach die verkehrlichen Kennwerte für den Komplettverkehr 2035 mit DHL widerspiegeln. Die allgemeine Verkehrssteigerung ist nicht definiert – es wird

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.

Eine Verkehrssteigerung auf der B 16 bis zum Prognosejahr 2035 wurde mit 5,6 % berücksichtigt. Dabei wurde sich an den Angaben des Landesverkehrsmodells des Freistaates Bayern bis zum Prognosejahr 2035 für den Bereich Weichering orientiert.

Wie oben beschrieben, ist der Vergleich zwischen DTV-Werten und den absoluten Verkehren der Deutschen Post AG aus Tabelle 1 nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. In der Verkehrsuntersuchung der IGS ist bezogen auf die Berechnung der Leistungsfähigkeiten der Worst-Case-Fall mit den Starkverkehren der Deutschen Post AG berücksichtigt worden. Für die Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte ist allerdings der DTV maßgebend, der auch die unterjährigen Verkehre der Deutschen Post AG berücksichtigt. Für die Berechnungen der Belastungen  $M_T$  und  $M_N$  erfolgte eine Umstellung von dem Regelwerk der RLS-90 zur RLS-19. Die Umstellung der Berechnungssoftware erfolgte allerdings erst Ende 2021 und lag erst nach Erstellung der Verkehrsuntersuchung vom 19. April 2022 vor. In der aktuellen Verkehrsuntersuchung sind die neuen Berechnungen der Belastungen  $M_T$  und  $M_N$  als „Fürsorge“ für die Bürgerinnen und Bürger als ungünstigerer Fall berücksichtigt worden. Allerdings sind bei den Berechnungen des Schallgutachtens nicht die Werte  $M_T$  und  $M_N$ , sondern die  $p_1$ - und  $p_2$ -Werte für Tag und Nacht zur Anwendung gekommen.

Den Entwurfsunterlagen liegt die überarbeitete Fassung der Schalltechnischen Untersuchung vom 12.05.2023 bei die auf den Daten der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 basiert

daher der Analysefall mit dem vom Paketzentrum generierten Verkehr addiert und damit die Mindestzahlen ermittelt.

Für die Addierung des DHL-Verkehrs werden zuerst die Absolutzahlen des Analysefalls errechnet:

Analysefall-Werte absolut													
Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> Kfz/h	P <sub>2,T</sub> Kfz/h	P <sub>1,N</sub> Kfz/h	P <sub>2,N</sub> Kfz/h	P <sub>Krad,T</sub> Kfz/h	P <sub>Krad,N</sub> Kfz/h	P <sub>KW,T</sub> Kfz/h	P <sub>KW,N</sub> Kfz/h
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	949	55	9	0	0	0	0	1	0	54	9
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	917	53	8	0	0	0	0	1	0	52	8
3	Biberweg	nördlich B16	64	4	1	0	0	0	0	0	0	4	1
4	B16	östlich Biberweg	14871	855	149	26	110	8	36	1	0	718	105
5	Biberweg	südlich B16	193	11	2	1	0	0	0	0	0	10	2
6	B16	westlich Biberweg	14871	855	149	26	110	8	36	1	0	718	105
7	Neuburger Straße	südlich neuer Kreisverkehr	917	53	8	0	0	0	0	1	0	52	8
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	917	53	8	0	0	0	0	1	0	52	8
9	Zufahrt B16	südlich Neuburger Straße	506	29	5	0	0	0	0	0	0	29	5
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	771	45	7	0	0	0	0	1	0	44	7
11	Zufahrt B16	südlich An der Allee	450	26	4	0	0	0	0	0	0	25	4
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	606	35	5	0	0	0	0	0	0	34	5

Aus Tabelle 1 der genannten Anlage werden die Mittelwerte von Pkw und Lkw für das Tages- und das Nachtintervall berechnet:

Verkehr PZ (Quelle DHL)						
	Lkw			Pkw		
Tagesintervall	Einfahrt	Ausfahrt	Summe	Einfahrt	Ausfahrt	Summe
06:00 - 07:00	117	63	180	23	112	135
07:00 - 08:00	4	117	121	25	4	29
08:00 - 09:00	7	4	11	4	4	8
09:00 - 10:00	7	7	14	4	4	8
10:00 - 11:00	11	7	18	4	4	8
11:00 - 12:00	4	8	12	4	4	8
12:00 - 13:00	15	10	25	4	4	8
13:00 - 14:00	37	25	62	68	4	72
14:00 - 15:00	39	38	77	63	4	67
15:00 - 16:00	80	56	136	4	24	28
16:00 - 17:00	80	71	151	4	22	26
17:00 - 18:00	81	81	162	4	22	26
18:00 - 19:00	102	96	198	4	5	9
19:00 - 20:00	106	101	207	4	4	8
20:00 - 21:00	51	75	126	4	126	130
21:00 - 22:00	18	51	69	4	4	8
Summen	759	810	1569	227	351	578
Mittelwert	<b>47</b>	<b>51</b>		<b>14</b>	<b>22</b>	
<b>Nachtintervall</b>						
22:00 - 23:00	18	18	36	56	4	60
23:00 - 24:00	24	27	51	56	4	60
00:00 - 01:00	47	28	75	4	4	8
01:00 - 02:00	84	55	139	4	4	8
02:00 - 03:00	86	76	162	5	4	9
03:00 - 04:00	96	86	182	4	4	8
04:00 - 05:00	110	95	205	4	4	8
05:00 - 06:00	71	100	171	23	4	27
Summen	536	485	1021	156	32	188
Mittelwert	<b>67</b>	<b>61</b>		<b>20</b>	<b>4</b>	
	1.295	1.295		383	383	

Für die Trennung der Lkw in P<sub>1</sub> und P<sub>2</sub> werden die Prognosewerte für QS08 herangezogen, da an dieser Stelle der DHL-Schwerverkehr zu über 99 % dominiert und damit die Anteile P<sub>1</sub> und P<sub>2</sub> des DHL-Verkehrs widerspiegelt: 49 von 111 Lkw und somit 44 % sind der Kategorie P<sub>1</sub> zuzuordnen.

Mit der Aufteilung des Lkw- und Pkw-Verkehrs gemäß Bild 4 bzw. 5 der Anlage 4.4 ergeben sich folgende Absolutzahlen für DHL:

Quer-schnitt	Straße	Abschnitt	DHL-Verkehr									
			% Einfahrt		% Ausfahrt		Tag			Nacht		
			Pkw	Lkw	Pkw	Lkw	P <sub>1,T</sub> Kfz/h	P <sub>2,T</sub> Kfz/h	Pkw <sub>T</sub> Kfz/h	P <sub>1,N</sub> Kfz/h	P <sub>2,N</sub> Kfz/h	Pkw <sub>N</sub> Kfz/h
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	10%	0%	10%	0%	0	0	4	0	0	2
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	15%	0%	15%	0%	0	0	5	0	0	4
3	Biberweg	nördlich B16	5%	0%	5%	0%	0	0	2	0	0	1
4	B16	östlich Biberweg	54%	60%	52%	60%	26	33	19	34	43	13
5	Biberweg	südlich B16	0%	0%	0%	0%	0	0	0	0	0	0
6	B16	westlich Biberweg	49%	60%	47%	60%	26	33	17	34	43	11
7	Neuburger Straße	südlich neuer Kreisverkehr	15%	100%	15%	0%	21	26	5	29	38	4
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	85%	100%	85%	100%	43	55	31	56	72	20
9	Zufahrt B16	südlich Neuburger Straße	49%	60%	36%	40%	22	27	15	28	36	11
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	36%	40%	49%	60%	22	27	16	28	35	9
11	Zufahrt B16	südlich An der Allee	34%	40%	47%	60%	22	27	15	28	35	9
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	2%	0%	2%	0%	0	0	1	0	0	0

Der DHL-Verkehr addiert zum Analysefall ergibt:

Analysefall-Werte plus DHL absolut

Quer-schnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> Kfz/h	P <sub>2,T</sub> Kfz/h	P <sub>1,N</sub> Kfz/h	P <sub>2,N</sub> Kfz/h	P <sub>Krad,T</sub> Kfz/h	P <sub>Krad,N</sub> Kfz/h	Pkw <sub>T</sub> Kfz/h	Pkw <sub>N</sub> Kfz/h
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1.032	59	11	0	0	0	0	1	0	58	11
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	1.024	58	12	0	0	0	0	1	0	57	12
3	Biberweg	nördlich B16	112	6	2	0	0	0	0	0	0	6	2
4	B16	östlich Biberweg	16.840	933	239	52	144	42	79	1	0	737	118
5	Biberweg	südlich B16	192	11	2	1	0	0	0	0	0	10	2
6	B16	westlich Biberweg	16.792	931	237	52	143	42	79	1	0	735	116
7	Neuburger Straße	südlich neuer Kreisverkehr	2.312	105	79	21	27	30	38	1	0	57	12
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	4.160	182	156	43	55	56	72	1	0	83	28
9	Zufahrt B16	südlich Neuburger Straße	2.128	93	80	22	28	28	36	0	0	44	16
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	2.392	110	79	22	28	28	35	1	0	60	16
11	Zufahrt B16	südlich An der Allee	2.048	90	76	22	28	28	35	0	0	40	13
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	616	36	5	0	0	0	0	0	0	35	5

Umgerechnet auf die Prozentualwerte:

Mindestwerte - Analysefall mit DHL-Verkehr															
Querschnitt	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> %	
1	Neuburger Straße		östlich Biberweg	1.032	0,86	1,00	59	11	0,43	0,43	0,47	0,47	1,07	0,24	
2	Neuburger Straße		westlich Biberweg	1.024	0,96	1,13	58	12	0,43	0,54	0,39	0,49	1,22	0,20	
3	Biberweg		nördlich B16	112	2,26	0,00	6	2	2,28	0,00	2,14	0,00	0,00	0,00	
4	B16		östlich Biberweg	16.840	24,32	0,07	933	239	5,57	15,38	17,68	32,93	0,08	0,00	
5	Biberweg		südlich B16	192	11,57	0,00	11	2	7,66	3,28	12,92	5,54	0,00	0,00	
6	B16		westlich Biberweg	16.792	24,41	0,07	931	237	5,62	15,40	17,88	33,18	0,08	0,00	
7	Neuburger Straße		südlich neuer Kreisverkehr	2.312	56,13	0,50	105	79	19,93	25,36	37,38	47,57	0,68	0,03	
8	Neuburger Straße		westlich neuer Kreisverkehr	4.160	62,54	0,28	182	156	23,83	30,33	36,13	45,99	0,39	0,02	
9	Zufahrt B16		südlich Neuburger Straße	2.128	61,21	0,07	93	80	23,38	29,70	35,25	44,85	0,08	0,03	
10	Neuburger Straße		östlich An der Allee	2.392	53,98	0,54	110	79	19,66	25,06	35,10	44,69	0,72	0,03	
11	Zufahrt B16		südlich An der Allee	2.048	63,05	0,25	90	76	24,02	30,63	36,49	46,45	0,35	0,00	
12	An der Allee		nördlich Neuburger Straße	616	0,36	1,26	36	5	0,35	0,00	0,45	0,00	1,31	0,45	

Der Vergleich mit der Tabelle für den Prognose-1-Fall ergibt z. T. mehr oder weniger deutliche Abweichungen:

- Höhere Tageswerte (Spalte M<sub>T</sub>) im Prognose-1-Fall rühren daher, dass die allgemeine Verkehrszunahme bis 2035 wie bereits erwähnt, in der Prüfung nicht berücksichtigt wurde. Dadurch lässt sich jedoch die rein projektbezogene Auswirkung erkennen.
- Teilweise deutlich geringere Nachtwerte (Spalte M<sub>N</sub>) im Prognose-1-Fall sind nicht nachvollziehbar.

**Hier liegt offenbar ein Fehler vor.**

Aus der Auslegungsunterlage ul-4.3-schalltechnische-untersuchung.pdf ist auf Seite 48/176 dem Punkt 6.1.1 Straßenverkehrsgeräusche zu entnehmen:

*"Die Verkehrsdaten (und Nummerierung der Straßenquerschnitte) zu den o.g. Straßen wurden der Verkehrsuntersuchung der Firma IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ [25] entnommen. Dabei wurden die Verkehrsdaten vor (= Ist-Situation/Analyse) und nach (= Plan-Situation/Prognose, Prognosehorizont für das Jahr 2035) der Errichtung des Paketzentrums ermittelt."*

D. h. es wurden die offenbar fehlerbehafteten Daten von IGS als Grundlage der Schallberechnung verwendet und folglich ergeben sich damit auch höhere Dezibelwerte für die Nacht (siehe Prüfung der Anlage ul-4.3-schalltechnische-untersuchung.pdf des TÜV Rheinland).

**Würdigung FNP+vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

**Beschluss Private Stellungnahme 3**

**Beschluss FNP:**

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

**Beschluss vBP:**

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

4. Private Stellungnahme 4 mit Schreiben vom 15.06.2022		FNP / vBP
<p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan zur Errichtung eines Paketzentrums der Gemeinde Weichering sieht vor, eine Fläche westlich von Weichering von 112.583 m<sup>2</sup> zu überbauen. Die Maßnahme beinhaltet eine große Frachthalle, Verkehrsflächen sowie die Umlegung der Kreisstraße.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen das Vorhaben:</p>		
<p>1. Durch das Vorhaben werden erhebliche Flächen neu versiegelt. Die versiegelten Flächen der Frachthalle und die Verkehrsflächen allein betragen 104.900 m<sup>2</sup> (<a href="http://www.weichering.de/rathaus/bauleitplanung">www.weichering.de/rathaus/bauleitplanung</a>). Ein Ziel des Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayerns (<a href="https://www.landentwicklung-bayern.de/">https://www.landentwicklung-bayern.de/</a>) ist der maßvollere Umgang mit der Flächeninanspruchnahme. Darin ist auch „... den ökologischen Belangen ein Vorrang einzuräumen.“</p> <p>2. Durch das Vorhaben werden Flächen versiegelt, die teilweise in einem Fauna-Flora-Habitat- und Landschaftsschutz-Gebiet (<a href="http://www.weichering.de/rathaus/bauleitplanung">www.weichering.de/rathaus/bauleitplanung</a>) liegen. Die Versiegelung der Flächen und der Eingriff in die Natur sind somit erheblich. Ein Ziel des LEP ist, dass die räumliche Entwicklung nachhaltig gestaltet werden soll. Unvermeidbare Eingriffe haben ressourcenschonend zu erfolgen. Die Eingriffe durch das geplante Paketzentrum sind erheblich und damit weder nachhaltig noch ressourcenschonend bzw. wären diese Eingriffe auch gänzlich vermeidbar.</p>	<p>Zu 1: Unter Berücksichtigung agrarstruktureller Belange wurde bei der Vorhabenplanung auf eine möglichst kompakte Gesamtanlage des Vorhabens geachtet. In der Planung wurde daher einer hohen bauliche Dichte im Vorhabenbereich der Vorrang gegenüber einer weitläufigeren Anlage eingeräumt.</p> <p>Zu 2: Der Bedarf einer Flächenneuanspruchnahme im genannten Umfang ist im vorliegenden Fall durch das konkrete Bauvorhaben der Deutschen Post AG gegeben. Dem wird auch durch die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans zusätzlich Rechnung getragen. Durch die mehrgeschossige Gestaltung des Verwaltungsgebäudes sowie der Errichtung eines Parkhauses werden die Belange des Flächensparens - der Betriebsform angemessen - berücksichtigt. Dies wird durch die Schaffung von Photovoltaikanlagen auf der Frachthalle und dem Parkhaus ergänzt.</p>	
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis 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. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zur Eingriffsbewältigung des Vorhabens bereitgestellt. Die Umweltbericht zur Flächennutzungsplanänderung und zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan wurden überarbeitet und liegen im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei.</b></p>		
<p>3. Im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan (<a href="http://www.weichering.de/rathaus/bauleitplanung">www.weichering.de/rathaus/bauleitplanung</a>) werden LKW-Fahrten von 2.590/24 Std. und 766/24 Std. von Mitarbeitern erwartet. Die Beeinträchtigung durch Lärm und Feinstaub erhöht sich somit zusehend. Für das Paketzentrum selbst sind zwar Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Für das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße B 16 erfolgen keine Maßnahmen durch DHL. Die umliegende Bebauung an den Zufahrtsstraßen und auf der B 16 werden somit dem Lärm und Feinstaub ausgesetzt.</p>	<p>Zu 3. 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</p>	

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 von keiner Überschreitung des Tagesgrenzwertes auszugehen.

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 Siedlungsstrukturen ist durch das Paketzentrum Weichering daher nicht zu erwarten.*

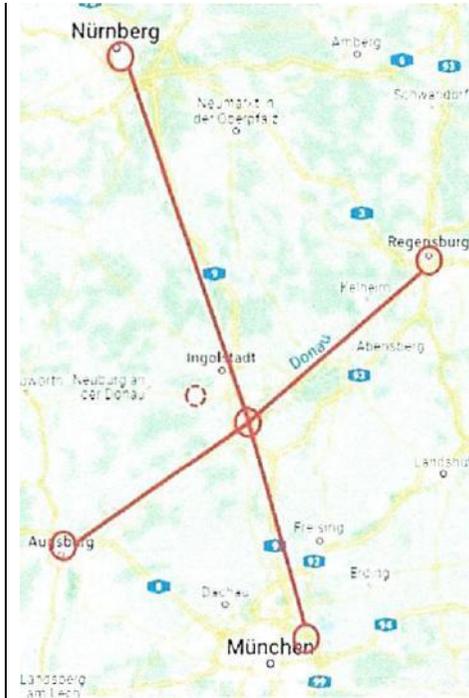
**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Dem Hinweis wurde nachgekommen. Die Vorhabenträgerin hat durch ein Fachbüro die vorhabenbedingt auftretenden Feinstaubemissionen - mit Windsimulation zur möglichen Verteilung von Feinstaubpartikeln - analysieren lassen. Diese fachliche Stellungnahme wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

4. Durch die Ansiedelung des Paketzentrums erhöht sich der Anteil der LKWs am Gesamtverkehr deutlich. Auch die Zunahme durch den PKW-Verkehr ist kritisch zu sehen, da das Paketzentrum im Außenbereich liegt und derzeit keine Möglichkeit besteht den ÖPNV zu nutzen. In den Unterlagen wird zwar beschrieben, dass Bushaltestellen geplant sind. Inwieweit hier eine Anbindung durch die ansässigen Busunternehmen erfolgen kann, wird nicht erläutert.

Zu 4.  
Derzeit ist Weichering an die ÖPNV-Buslinie 44 (Ingolstadt-Pöttmes) angebunden. Ebenso führt die Buslinie 1 Neuburg-Weichering (Betreiber Seitz-Bus) direkt über die Kreisstraße ND 18 von Neuburg über Gut Rohrenfeld und Maxweiler nach Weichering (4 Haltestellen im Ort). Direkt südlich des Kreisverkehrs werden auf beiden Seiten der Kreisstraße ND 18 Bushaltestellen errichtet, um die Möglichkeit einer ÖPNV-Anbindung durch eine Änderung des Fahrplanes mit ergänzender Haltestelle für Linie 1 zu sichern. Die Festlegung eines ÖPNV-Haltepunktes an dieser Stelle wird durch

	<p>Antrag der Gemeinde Weichering an die Regierung von Oberbayern erreicht; der Betreiber hat einer Integration der neuen Haltestelle in die bestehende Linie zugestimmt.</p>
<p><b>Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.</b></p>	
<p><b>Würdigung vBP: Der Anregung wird nachgekommen. Die Erläuterung zur Realisierung der ÖPNV-Anbindung wurde in die Begründung aufgenommen.</b></p>	
<p>5. Des Weiteren unterstützt das Paketzentrum den stark diskutierten Ausbau der B 16 auf eine vierspurige Bundesstraße. Hieraus ergeben sich für uns als Anwohner an die Bundesstraße erhebliche erhöhte Belastungen aus Feinstaub und Lärm. Die sich grundsätzlich aus dem Ausbau ergebende erhöhte Lärmbelastung würde sich durch den erhöhten LKW-Verkehr des Paketzentrums zusätzlich erhöhen bzw. bei einer Erhöhung der durchschnittlichen LKW-Geschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h vervielfachen (<a href="http://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/entstehung/index.php">www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/entstehung/index.php</a>). Die jährlichen Emissionsziele aus dem Klimaschutzgesetz widersprechen sich mit dem Ausbau der Bundesstraße und der Ansiedelung des geplanten Paketzentrums.</p>	<p>Zu 5. Der 4-streifige Ausbau der Bundesstraße 16 ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der am 03.08.2016 zusammen mit dem Fernstraßenausbaugesetz verabschiedet wurde, im vorrangigen Bedarf eingestuft und wird in der Planungshoheit des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt betrieben. Diese Einstufung erfolgte auf Grundlage der derzeitigen und grundsätzlich prognostizierten Verkehrsentwicklung des erschlossenen Raumes. Der geplante Ausbau der B16 ist dabei für die Ansiedlung und den Betrieb des Paketzentrums in Weichering nicht erforderlich, da der für den Betrieb erforderliche Lieferverkehr auch auf dem bestehenden Profil der B16 abgewickelt werden kann.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Die Ansiedelung des DHL-Paketzentrums ist in seiner Größe und in seiner Lage umweltpolitisch sehr fragwürdig.</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 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</p>



Die Lage, ca. 15 km entfernt der überregionalen Autobahn BAB A 9, kann ebenfalls nicht nachvollzogen werden. Eine nähere Anbindung an die BAB A 9 ist aus verkehrlichen, umwelt- und klimarelevanten Gesichtspunkten zu prüfen.

Aus oben genannten Gründen erheben wir Einspruch gegen das DHL-Paketzentrum.

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.

**Würdigung FNP: 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.**

**Würdigung vBP: Die Anregung bezieht sich auf die vorbereitende Bauleitplanung.**

**Beschluss Private Stellungnahme 4**

**Beschluss FNP:**

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

**Beschluss vBP:**

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

<p>5. Private Stellungnahme 5 mit Schreiben vom 27.06.2022</p>	<p>vBP</p>
<p>Hiermit erheben wir Einspruch gegen die Bauleitplanung und den Bau des DHL-Paketzentrums Weichering.</p> <p>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.</p> <p>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! 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.</p> <p>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 Staubeentwicklung, berücksichtigt.</p> <p>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,</p>	<p>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 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 &amp; 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 Emissionspotential 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.</p>

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!

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 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.

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  $PM_{10}$  regelmäßig bei ca.  $15 - 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Tagesmittelwert liegt (zulässiger Tagesgrenzwert liegt bei  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ist im Bereich von Weichering aufgrund der offenen Geländesituation auch bei zunehmendem Verkehr auf der B 16 von keiner Überschreitung des Tagesgrenzwertes auszugehen.

Da entsprechend der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss vom 05.05.2023) mit dem

	<p>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): <i>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 Siedlungsstrukturen ist durch das Paketzentrum Weichering daher nicht zu erwarten.</i></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>
--	---

**Würdigung vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

**Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen. Die Vorhabenträgerin hat zudem durch ein Fachbüro die vorhabenbedingt auftretenden Feinstaubemissionen - mit Windsimulation zur möglichen Verteilung von Feinstaubpartikeln - analysieren lassen. Diese fachliche Stellungnahme wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**Beschluss Private Stellungnahme 5**

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

6. Private Stellungnahme 6 mit Schreiben vom 27.06.2022 vBP

Mitte Mai 2022 wurden die Gutachten, die der DHL ja bereits seit Ende 2021 vorlagen, auch in der Gemeinde Weichering vorgestellt und liegen jetzt öffentlich zur Begutachtung aus. Da die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS) aus Neuss (warum auch ein Ingenieurbüro aus der Nähe von Weichering beauftragen?) bzw. die Schalltechnische Verkehrsuntersuchung des TÜV Rheinland im April 2022 ausgestellt wurden, frage ich mich schon, welche Gutachten der DHL Ende 2021 bereits vorlagen.

Hier wurden sogar ganz einfache Fehler gemacht – z.B. ist im Gutachten das Abbiegen aus den Biberweg in beide Richtungen auf die B16 beschrieben????

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 Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023, 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.

**Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19,**

**zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

<p>Ich bin zwar kein Experte, aber die Berechnungen bzw. die Ergebnisse im TÜV-Gutachten kommen mir doch sehr „interessant“ vor. Wie wurde z.B. mit eingerechnet, dass die LKW auf der Brücke abbremsen müssen und auch wieder beschleunigen müssen? In den Berechnungen sind nur die Straßen, nicht aber die Brücke separat mit ausgewiesen. <b>Wie kann es sein, dass zwischen zwei Häusern, die Luftlinie ca. 60 m weit entfernt stehen, der Unterschied nahezu 10 dB ist? Warum erhöht sich der Lärm an der niedrigeren Messstelle um 2,3 dB auf 48,6 dB und 60 m weiter um nur 0,4 dB auf 59,6 dB?</b> Warum wurden nur wenige Punkte berechnet? Warum nicht z.B. die Straße „An der Allee“ in Maxweiler, Häuser in Lichtenau oder der Moosheimer Hof?</p>	<p>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.</p> <p>Pegelanstiege aufgrund der Brücke sind durch den Steigungszuschlag nach RLS19 berücksichtigt worden. Die Emissionspegel im Querschnitt 11 (Brücke) wurden im Gutachten mit einer Spanne angegeben, da sie aufgrund der Brückenauf- und abfahrt (Steigungszuschlag in dB) schwanken.</p> <p>Der Einwender hat hier die Verkehrsgeräuschemissionen an den Immissionsorten Io 3 und Io 5 miteinander verglichen. Am Io 5 ist die Pegelzunahme geringer, da sich dieser Io 5 näher an der Schienenstrecke befindet als der Io 3 und hier eine höhere Belastung durch die Schiene vorliegt. Dadurch wirkt sich die Pegeldifferenz des Gesamtverkehrs anders aus.</p> <p>Weiterhin ist bei solchen Untersuchungen üblich, die maßgeblichen Immissionsorte zu berücksichtigen und nicht jedes einzelne Haus im Untersuchungsgebiet.</p>
---	--

**Würdigung vBP: Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotential des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

<p><b>Warum gibt es kein öffentliches Gutachten über die Feinstaubbelastungen, die auf uns zukommen werden? Diese wurden doch sicherlich gemacht, sind aber nicht öffentlich?</b></p>	<p>Zur Feinstaubbelastung: 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 (=</p>
---	---

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 von keiner Überschreitung des Tagesgrenzwertes auszugehen.

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 Siedlungsstrukturen ist durch das Paketzentrum Weichering daher nicht zu erwarten.*

**Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Vorhabenträgerin hat durch ein Fachbüro das auftretende Verkehrsaufkommen, die damit einhergehenden Feinstaubemissionen, sowie den Einfluss der geplanten Bauwerksbegrünungen analysieren lassen. Diese fachliche Stellungnahme wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

Am Anfang war immer die Rede davon, dass 80% der LKW aus Richtung A9 kommen und auch wieder in Richtung A9 zurückfahren. Jetzt ist die Aufteilung geändert worden, es werden ca. 40% in Richtung Zeller Kreuzung fahren, also an Bruck, Zell, Rödenhof, Marienheim usw. vorbei. Wie kommt es zu so einer großen Differenz. In der Stadtratssitzung in Neuburg wurde sogar die Aufteilung 50:50 aufgeworfen, der nicht widersprochen wurde. Was stimmt denn jetzt? Werden pro Tag zusätzlich 259, 518 oder 647 LKW an der Zeller Ampel stehen?

In der Verkehrsuntersuchung vom 12.04.2022 zum Vorentwurf und in der überarbeiteten Fassung vom 05.05.2023 zum Entwurf wurden jeweils die Verkehrsströme des Lkw-Verkehrs des Paketzentrums mit einer Verteilung von 40 % in Richtung Neuburg und 60 % in Richtung A 9 zugrunde gelegt.

**Würdigung vBP: Der Hinweise wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

<p>In der Archäomagnetischen Untersuchung steht der Hinweis auf das Bodendenkmal D-1-7233-0482, also einer Siedlung und Gräberfelder vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (ca. 3.500 bis 4.000 Jahre alt). Es wurde auch darauf hingewiesen, dass durch Überschwemmungen und Ablagerungen einige Schichten darüber liegen. Untersucht wurden jedoch nur die oberen 80cm? Hier muss aus meiner Sicht, wie auch hingewiesen wird, das geübte Auge eines darauf spezialisierten Archäologen draufschauen.</p>	<p>Zum Bodendenkmal D-1-7233-0482 Bei der Archäomagnetischen Untersuchung handelt es sich um eine Voruntersuchung ohne Eingriffe in das Bodendenkmal, zur Klärung der Frage, ob relevante archäologische Elemente zu erwarten sind. Die Untersuchung kam zu keinem eindeutigen Ergebnis. Gemäß Mitteilung des Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege ist für Bodeneingriffe im Vorhabenbereich eine denkmalrechtliche Erlaubnis erforderlich, in der entsprechende Vorgaben zur Sicherung bzw. Ausgrabung des Bodendenkmals durch fachkundige Archäologen gemacht werden. Aufgrund der notwendigen Fundamentierungen (Gebäude und Lärmschutzwände) und der erforderlichen unterirdischen Leitungsführungen sind Eingriffe in den Untergrund unvermeidbar, so dass archäologische Grabungen erforderlich werden, die in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege durchgeführt werden.</p>
---	---

**Würdigung vBP: Der Hinweise wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

<p>Zusammenfassung: 1. Die Lärm-Berechnungen und -Gutachten können aus meiner Sicht nicht stimmen, hier müssen neue angestellt werden. 2. Es fehlt ein Gutachten über den Feinstaub mit gesundheitlicher Bewertung.  3. Die Archäologische Untersuchung muss neu erstellt werden und vor allem auf eine „vernünftige“ Tiefe ausgelegt werden.  Ich höre jetzt schon die Stimmen, die im Nachhinein sagen: Hätten wir gewusst, dass sich das alles so extrem auswirkt, hätten wir uns anders verhalten. Aber dann ist es zu spät. Dann fahren die Mitarbeiter schon durch Weichering und die LKW durch unsern Landkreis, Lichtenau und Karlshuld.</p>	<p>Zu 1. Das fortgeschriebene Gutachten in der Fassung vom 12.05.2023 wird im Bauleitplanverfahren offengelegt.  Zu 2. Den Entwurfsunterlagen liegt die Analyse der Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering (Vertiko GmbH, Buchenbach-Himmelreich vom 02.05.2023) bei.  Zu 3. Aufgrund der notwendigen Fundamentierungen (Gebäude und Lärmschutzwände) und der erforderlichen unterirdischen Leitungsführungen sind Eingriffe in den Untergrund unvermeidbar, so dass archäologische Grabungen erforderlich werden, die in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege durchgeführt werden.</p>
--	--

**Beschluss Private Stellungnahme 6**

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

<p>7. Private Stellungnahme 7 mit Schreiben vom 24.06.2022</p>		<p>vBP</p>
<p>Ich bin Eigentümer von zwei Anwesen in der sog. Muna-Siedlung, nämlich der Hausnummern Weingasse 4 und Weingasse 7. Das Gebäude Weingasse 4 bewohne ich mit meiner Familie selbst, das Anwesen Weingasse 7, in welchem ich aufgewachsen bin, wird von meinen Eltern bewohnt.  Damit gehöre ich zu den Bürgern der Gemeinde Weichering, deren Wohneigentum sich am nächsten zu dem geplanten Paketzentrum befindet.</p>		

Daher möchte ich folgende Einwendungen zu den ausgelegten Unterlagen vorbringen:

**Verkehrsuntersuchung Büro IGS**

In dieser Untersuchung ist dargestellt (u.a.S.7., Bild 5), dass etwa 5% der Ziel- und Quellverkehre zu dem geplanten Postzentrum (PKw-Verkehr) über die Kreuzung der Straße zum FBG-Tanklager mit der B16 abgewickelt werden soll.

Die eingezeichneten Fahrbeziehungen sind jedoch hier derzeit verkehrsrechtlich nicht zugelassen, Ein Abbiegen von der B16 in Richtung Muna-Wohngebiet bzw. umgekehrt ist verboten, lediglich das Kreuzen ist hier erlaubt. Ungeachtet der Beschilderung sind die beschriebenen Fahrbeziehungen nicht bzw. sehr schlecht möglich, da bei nördlichen Kreuzungsarm keinerlei Ausrundungen zur B16 bestehen

Frage: Ist hier eine Änderung/ ein Umbau angedacht?

**Zu Verkehrsuntersuchung:**

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 Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023, 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.

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.

**Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

Allgemeine Anlage, Löschwasser  
 Im Brandfall (Postzentrum, Fahrzeuge), der aufgrund der Größe gar nicht so unwahrscheinlich sein dürfte, ist davon auszugehen, dass zum einen Löschsäume eingesetzt werden müssen und zum anderen das Löschwasser durch Brandrückstände aus den Fahrzeugen bzw. den Paketen erheblich belastet wird.  
 Nachdem nun -im Gegensatz zur Situation vor einigen Jahrzehnten- allgemein bekannt ist, dass derartige Stoffe das Grundwasser äußerst nachteilig verändern werden, stellt sich die Frage, wie der Vorhabensträger dieser Gefahr begegnen will.  
 Im Bereich der Wohnsiedlung Muna befinden sich zahlreiche Hausbrunnen. In den Feldern gibt es diverse Beregnungsbrunnen. Wenn diese auch mittlerweile nicht mehr der Trinkwasserversorgung dienen, so sind diese dennoch zu schützen, damit auch weiterhin Wasser zum Gießen des Gemüses / der Feldfrüchte und zur Versorgung von Tieren bedenkenlos entnommen werden kann.  
 Wir fordern daher den Nachweis einer ausreichenden Löschwasserrückhaltung.

Zu Löschwasser  
 Im Brandfall wird die Hebeanlage zur Entwässerung des Kanalsystems in den Hofflächen ausgeschaltet. Dadurch werden sämtliche Löschwässer im Kanalsystem, in den Kanalstauräumen und ggf. bei Überstau in den Tiefpunkten der versiegelten Hofflächen zurückgehalten. Hier kann die Beprobung auf Kontamination erfolgen und, sofern erforderlich, eine Entsorgung vorgenommen werden. Kontaminierte Wässer gelangen somit nicht in die Sedi- mentationsanlage und damit auch nicht über die Versickerungsmulde ins Grundwasser.  
 Ein Löschwasserkonzept wird derzeit im Rahmen des Brandschutznachweises zum Bauantrag erstellt.

**Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Löschwasserkonzept wird im Rahmen des Brandschutznachweises zum Bauantrag erstellt. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

Immissionsschutz, Lärmschutzgutachten des TÜV Rheinland  
 3.1 S.51 Schienenverkehrsgeräusche  
 Die Angaben zu den Zugzahlen sind nicht plausibel. Auch wenn es sich um einen Prognosefall (2030) handelt, sind insbesondere die Güterzugzahlen zu gering.  
 Bereits jetzt sind mehr als drei Güterzüge im Tageszeitraum unterwegs, ebenso mehr als einer in der Nacht. Zudem wird auf dieser Strecke ein reger Austausch von Leerwagen und einzelfahrenden Lokomotiven zwischen den beiden hochbelasteten Strecken München-Ingolstadt-Nürnberg und München-Donauwörth-Nürnberg durchgeführt, den man täglich beobachten kann. Im Gegensatz zu vor einigen Jahren sind nun die Stellwerke auf der Strecke auch durchgehend nachts besetzt und es verkehren schwere Güterzüge. Im Hinblick auf die geplante Verkehrswende ist eher mit zunehmendem Schienengüterverkehr zu rechnen.  
 Zudem sind nur Güterzüge mit E-Lok verzeichnet. Aktuell verkehrt täglich ein Übergabezugpaar nach Unterhausen mit Diesellok sowie gemeinhin einzelne schwere Güterzüge von Privatbahnen mit Diesellok. Es ist völlig unplausibel, warum dies sich ändern soll und so nicht abgebildet ist.

Zu 3.1 Immissionsschutz  
 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 Paket-zentrums 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 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

	<p>aktualisierte Schalltechnische Untersuchung zudem durch das Büro Steger &amp; 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.</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung wurden Zahlen aus der Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 verwendet, die im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan erstellt wurde. Zur Beurteilung des Schienenverkehrslärms wurden auf Grundlage der Verkehrsdaten der Deutschen Bahn AG die Geräuschemissionen für den Prognosehorizont 2030 anhand der „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ ermittelt. Der Verkehrsprognose entsprechend, wurden demnach 7 Güterzüge am Tag und 3 Güterzüge in der Nacht betrachtet.</p>
--	---

**Würdigung vBP: Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

<p>3.2 Meteorologische Korrektur bei Lärmberechnungen (s.41)                  Es wird ausgeführt, dass „von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen ausgegangen“ werde.                  Diese Annahme ist unzutreffend. Bekanntermaßen herrschen westliche Winde vor, was für die Belastung der östlich des Vorhabens gelegenen Bereiche nachteilig ist.                  Daher ist die Berechnung insoweit anzupassen bzw. eben die Lärmschutzmaßnahmen zu verbessern.</p>	<p>Zu 3.2 Meteorologische Korrektur  <math>C_{met}</math> 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 (IST und PLAN) die gleichen Wetterdaten verwendet werden. Für Verkehrslärm ist dies nicht anzuwenden.</p>
--	---

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

3.3 Wohnbebauung IN Weichering im Außenbereich (Immissionsgebiet2)

Es wird ausgeführt, dass für die Wohnbebauung in den Siedlungsbereichen Biberweg und Weingasse kein Bebauungsplan existiere, aus dem ein Schutzanspruch abgeleitet werden könne. Daher sei lt. Auskunft des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen der Schutzanspruch von Mischgebieten anzuwenden.

Die Siedlung hat sich nicht etwa, wie man annehmen könnte, als Splittersiedlung „gebildet“, sondern wurde in den Jahren 1935-38 vom Deutschen Reich im Zuge der Anlage der Munitionsanstalt Weichering ordnungsgemäß geplant, genehmigt und umgesetzt.

Tatsache ist, dass das Gebiet -mit Ausnahme eines Betriebes (Baufirma) im Biberweg, welcher jedoch lediglich ein überschaubares Lager betreibt und keinerlei Betriebsgeräusche verursacht- den Charakter eines allgemeinen Wohngebietes (WA) aufweist.

Die Siedlung hat sich nicht etwa, wie man annehmen könnte, „gebildet“, sondern wurde in den Jahren 1935-38 ordnungsgemäß geplant und umgesetzt.

Es mag rechtlich gesehen durchaus zutreffend sein, hier davon auszugehen, dass die Grenzwerte für Mischgebiete anzuwenden seien.

Zu 3.3 Wohnbebauung in Weichering

Die vorhandene Wohnbebauung am Biberweg (sog. Muna-Siedlung: 5 Gebäude/Mehrfamilienhäuser) ist ca. in den 1930er Jahren entstanden und wird als Splittersiedlung im Außenbereich eingestuft. 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. Für die einzelnen Gebäude liegen i. ü. keine Baugenehmigungen vor. Aus diesem Grund ist der Schutz der Siedlung vor Immissionen im Vergleich zu einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet gemindert.

Dies gilt auch dann, wenn es sich nicht um eine Splittersiedlung, sondern um Gebäude im bauplanungsrechtlichen Innenbereich handeln würde. In diesem Fall befinden sich die Wohngrundstücke zwar nicht im Außenbereich, aber jedenfalls am Rande des Außenbereichs. Wegen dieser besonderen Lage ist der Schutzanspruch ebenfalls vermindert.

Bei der Bewertung von Lärmimmissionen durch ein Bauvorhaben im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens steht den Eigentümern von Wohngrundstücken im Außenbereich oder an der Grenze zum Außenbereich lediglich der Schutzanspruch eines Kern-, Dorf- oder Mischgebietes zu, da die Eigentümer nicht darauf vertrauen dürfen, dass in ihrer Nachbarschaft allenfalls eine Wohnnutzung stattfindet. Vielmehr müssen sie mit emittierenden Nutzungen rechnen, auch durch gewerbliche Vorhaben, für die Baurecht im bisherigen Außenbereich ausgewiesen wird. Gleichzeitig ist durch diesen Schutzanspruch gewährleistet, dass die Wohnnutzung nicht unverträglichen Lärmimmissionen ausgesetzt wird. Im Bebauungsplanverfahren gilt für die Bewertung von Lärmimmissionen im Rahmen der Abwägung nichts anderes.

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die baurechtliche Einstufung des Gebietes bleibt dabei unverändert. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

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 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.

Dies ist die Gemeinde Weichering denjenigen ihrer Bürger schuldig, die am meisten von dem geplanten Vorhaben beeinträchtigt werden.

Im Hinblick auf die großen Investitionen ist die Verbesserung des Lärmschutzes, etwa durch eine Erhöhung und Verbesserung der Lärmschutzwände, durchaus zumutbar.

Die Untersuchung ist TA Lärm-konform zu dem Ergebnis gekommen, dass keine höheren Lärmschutzwände erforderlich sind, um die Immissionsrichtwerte einzuhalten.

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Erforderlichkeit der Lärmschutzanlagen ergibt sich aus der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung, die den Entwurfsunterlagen beiliegt.**

**Beschluss Private Stellungnahme 7**

**Beschluss vBP:**

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

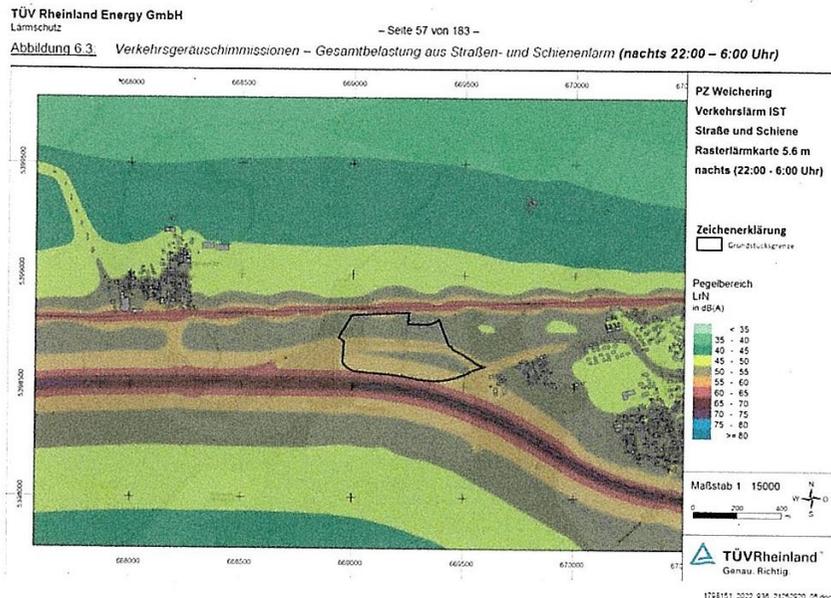
8. Private Stellungnahme 8 mit Schreiben vom 31.05.2022

vBP

**1. Verkehrslärm B16**

Auf Seite 57 des schalltechnischen Untersuchungsberichtes (TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/05, Köln 20. April 2022) sind Verkehrsgeräuschimmissionen in Form einer Gesamtbelastung aus Straßen- und Schienenlärm graphisch in Abbildung 6.3 dargestellt.

Siehe nachfolgende Abbildung:



Die Abbildung 6.3 dient an dieser Stelle dazu die Lärmbelastung auf das Paketzentrum selbst zu untersuchen. Jedoch sind auch Teile der Ortschaft Weichering mit abgebildet, woraus sich die u.a. Diskussion und Bewertung ableiten lässt.

Es ist ersichtlich, dass gewisse Wohnbereiche in den Nachtstunden zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mit einem Beurteilungspegel 1.4N bis zu 60 dB belastet sind. Selbst Teile des Ortskerns sind noch mit bis zu 50 dB belastet. Insbesondere die Wohngebiete, welche sich nahe der B16 befinden, sind mit bis zu 60 dB belastet.

Zu 1:

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 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,

Es ist davon auszugehen, dass diese Beurteilungspegel maßgeblich aufgrund des Schwerlastverkehrs auf der B16 verursacht werden. (B16- Strecke zwischen Ach und Muna-Siedlung, Länge ca. 1 km)  
Diesbezüglich wird zunächst auf die Anmerkung hingewiesen, welche sich auf Seite 24 des Schalltechnischen Untersuchungsberichtes befindet, Zitat:

*„Bei Beurteilungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich.“*

Das bedeutet, dass die Bürgerinnen und Bürger gemäß der vorliegenden Schalluntersuchung in den betroffenen Bereichen gemäß Abbildung 6.3 bereits zum heutigen Zeitpunkt z.T. keinen ungestörten Schlaf finden können.

Darüber hinaus deckt sich der Wert von 45 dB mit der Environmental Noise Guidelines for European Region (Stand 2018) Seite xvi, herausgegeben durch World Health Organisation, dort wird eine sogenannte strenge Empfehlung ausgesprochen:

"For night noise exposure, the CDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic during night time below 45 dB  $L_{night}$ , as night-time road traffic noise above this level is associated with adverse effects on sleep."

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.

*„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): Erholbarkeit des Schlafes verringert. Der Schlaf wird häufig bereits bei Dauerschallpegeln ab 25 dB(A) als gestört empfunden.“*

#### **Anmerkung:**

Der Schalldruckpegel L wird in der Einheit Dezibel [dB] angegeben. Hierbei handelt es sich um ein logarithmisches Maß. Eine Erhöhung eines Schalldruckpegels um 10 dB wird als Verdopplung der Lautstärke wahrgenommen.

#### **Bewertung und Zwischenfazit:**

Aufgrund des schalltechnischen Untersuchungsberichtes, liegt also zum jetzigen Zeitpunkt eine erhebliche Beeinträchtigung der Mitbürgerinnen und Mitbürger in den betroffenen Bereichen aufgrund Verkehrslärms (> 45 dB) (Schiene und Straße) vor.

Im Hinblick auf die unterschiedlichen Einstufungen und auch gemäß des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, ist davon auszugehen, dass hiervon z.T. bereits das Wohlbefinden und die Schlafqualität negativ beeinflusst wird. Dieses kann negative Folgen auf die Gesundheit haben.

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.

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

Gleichwohl ist dieser Verkehrslärm auch unter dem Aspekt einer sachgerechten Abwägung hinzunehmen. Die Gemeinde hat eine sachgerechte Abwägung der betroffenen Belange, insbesondere zwischen den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse einerseits und den Belangen der Wirtschaft und des Verkehrs andererseits vorgenommen. Die Gemeinde hat erkannt,

## 2. Verkehrsdaten:

Gemäß den aktuell vorliegenden Verkehrsdaten von 2015 des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, verkehren zwischen 22:00 - 06:00 Uhr ca. 282 Schwerlastverkehrfahrzeuge auf der Strecke zwischen Zell und Lichtenau. Somit fahren diese auch an Weichering täglich vorbei. Aktuellere Daten liegen nicht vor.

Berechnung wie folgt:

MN = 138 Fahrzeuge pro Stunde (Maßgebende Verkehrsstärke M in Kfz/h nach RLS-90, Nachtbereich)

PN = 25,5 % (Maßgebender Lkw-Anteil nach RLS-90 am Gesamtverkehr in %)

138 Fahrzeuge pro Stunde x 8 Std = 1104 Fahrzeuge (pro Nacht)

Anteil Scherlastverkehr =  $1104 \times 25,5\% = 281,52$  Lkw

dass die Anwohner durch zusätzliche Verkehrslärmimmissionen des geplanten Paketzentrums belastet werden. Die verkehrlichen Belange sind angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Wirtschaft, die Schaffung von Arbeitsplätzen und für das Postwesen allerdings nach objektiven Gesichtspunkten gewichtiger. Zusätzlich werden die Auswirkungen der Verkehrslärmimmissionen durch die Aufbringung von offenporigem Asphalt als lärmmindern-der Maßnahme reduziert. Außerdem wurde in der Abwägung berücksichtigt, dass 60 % des Zielverkehrs nicht Richtung Westen über die Brücke über die B 16 abgewickelt wird, sondern weiter östlich davon von der B 16 abfährt. Auch dadurch werden die Lärmbeeinträchtigungen der Anwohner, insbesondere im Ortsteil Maxweiler, gemindert. 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).

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass eine Planung nicht deshalb unterbleiben muss, weil durch die Situationsveränderung Interessenkonflikte entstehen. Vielmehr ist es erforderlich, aber auch ausreichend, die Belange, die sich für und gegen das geplante Vorhaben ins Feld führen lassen, in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Dies ist hier, wie gezeigt, erfolgt. Die Ansiedlung eines Paketzentrums als legitimes Planungsziel darf daher auch unter Zurücksetzung kollidierender Belange verwirklicht werden.

Zu 2:

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

Nachfolgend folgt eine Berechnung, welche sich auf Durchschnittswerte bezieht.

282 Lkw : 8 Std = 35,25 Lkw / Std

35,25 Lkw / Std = 0,5875 Lkw/ Minute

Anders gerechnet:  $1 : 0,5875 = 1$  Lkw pro 1,7 Minuten

Das bedeutet, dass nachts im Mittel ca. alle 1,7 Minuten ein Lkw Weichering auf der B16 passiert (beide Richtungen). (Stand heute, basierend auf dem Stand 2015, nachts)

Auf Basis der Tabelle 1 des Berichts Verkehrsuntersuchung (Projekt 20N043-B, Fa. IGS) ist insgesamt ist mit zusätzlich 1021 Lkw in Richtung Westen und Osten auf der B16 zu rechnen.

Auf der Strecke B16 vom Paketzentrum in Richtung Osten ist nachts (22:00 - 06:00 Uhr) also mit zusätzlich ca. 612 LKW-Fahrten (60%) zu rechnen.

Hinzu kommen nächtlich ca. 100 Pkw in auf der B16 in Richtung Osten, sowie ca. 22 zusätzliche Pkw, welche durch den Ort Weichering auf der Hauptstraße (Ingolstädter und Neuburger Straße) fahren.

Die Anzahl von 612 Lkw entspricht dem ca. 2,2-fachen Lkw-Verkehr, welcher derzeit bereits an Weichering nachts vorbeifährt.

Addiert man beide Lkw-Zahlen zusammen, so ergibt sich eine Gesamtzahl von ca. 894 Lkw pro Nacht. Im Verhältnis zu den derzeitigen 282 Lkw, ergibt sich somit ein Faktor von  $894 / 282 = 3,2$ , also das ca. 3,2-fache des derzeitigen nächtlichen Schwerlastverkehrs.

Für den Gesamtverkehr von ca. 1104 Fahrzeugen pro Nacht, wird mit einer Erhöhung auf ca. 1816 Fahrzeuge (Lkw + Pkw) zu rechnen sein. Dieses entspricht ca. einer Erhöhung des gesamten Verkehrsaufkommens auf der B16 in beiden Richtungen an Weichering vorbeifahrend von ca. 64,5%.

D.h. es wird insgesamt mit dem 3,2-fachen nächtlichen Schwerlastverkehr im Falle eines Paketzentrums zu rechnen sein. Betrachtet man nun im Folgenden noch weitere Werte, ergibt sich noch ein anderes Bild.

Weitere Rechnungen:

894 Lkw: 8 Std = 111,75 Lkw / Std

111,75 Lkw / Std = 1,8625 Lkw/ Minute

Anders gerechnet:  $1 : 1,8625 = 1$  Lkw pro 0,54 Minuten

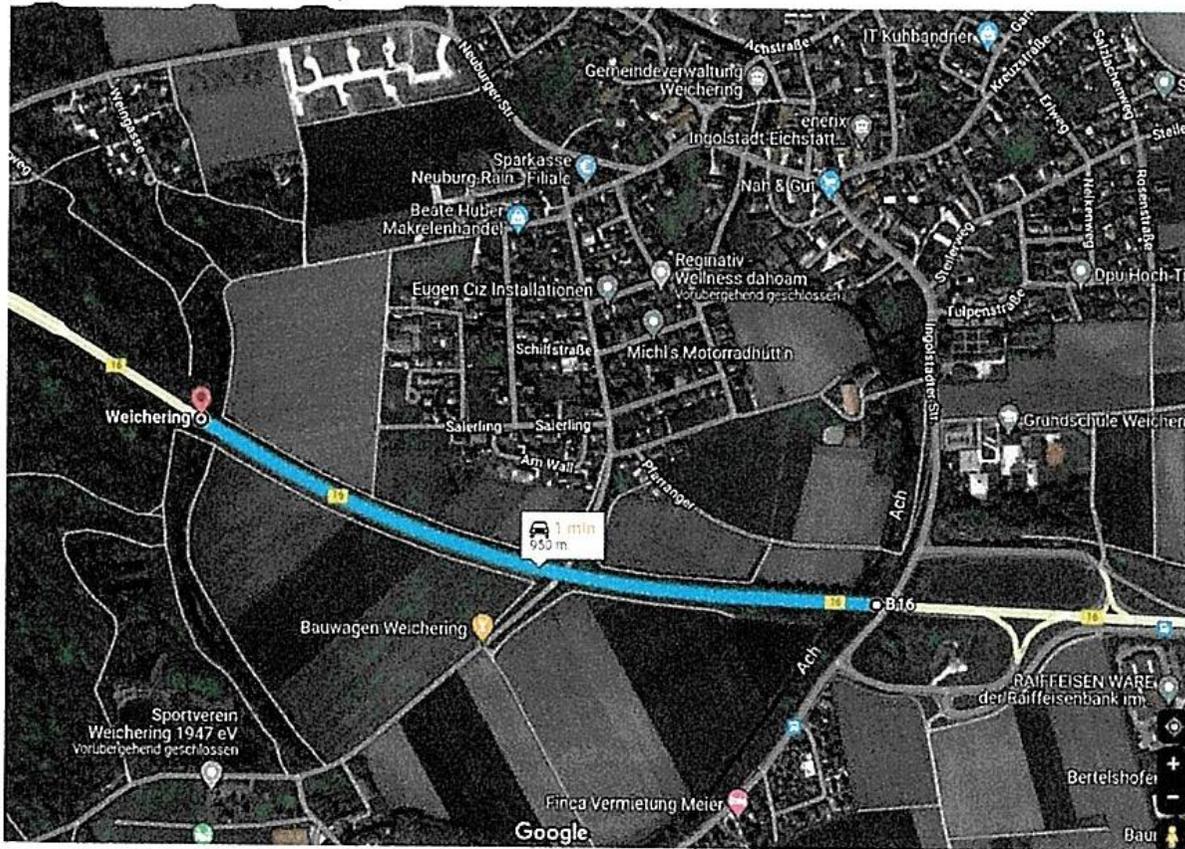
Somit ergibt dies hochgerechnet, dass ca. alle 32 Sekunden ein Lkw Weichering auf der B16 passieren wird. Wohlgedenkt an einer bestimmten Referenzmeßstelle.

Der verursachte Lärm eines Lkw ist aufgrund der Länge der B16 (die geographischen Gegebenheiten sind bekannt) deutlich länger zu hören, als nur für einen kurzen Moment des Vorbeifahrens an einer gewissen Referenz-Meßstelle.

Hierzu soll im Weiteren die Strecke zwischen Ach und Waldanfang (Muna-Siedlung) betrachtet werden, da diese relativ nah an Wohngebiete grenzt. Die Länge dieser Strecke beträgt ca. 1 km. Siehe Abbildung (Quelle: GoogleMaps)

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 Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023, 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.

Grundlage für die Verkehrsdaten der schalltechnischen Untersuchung sind die die absoluten Verkehrsbelastungen, sondern die verkehrlichen Kennwerte auf Basis des DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehrs).



Ein Lkw dieser Größenordnung darf auf einer Bundesstraße maximal 60 km/h schnell fahren. Für eine Strecke von einem Kilometer benötigt der Lkw also 1 Minute.

#### Was hat dies zur Folge? Beispiel, rein exemplarisch:

3 Lkw fahren Richtung Westen:

- Lkw 1 ist bereits ca. 1 Minute gefahren und befindet sich somit bereits am Ende der Strecke und fährt gerade in das Waldstück der Munasiedlung ein
- Lkw 2 befindet sich 32 Sekunden hinter LKW 1, damit ist dieser ca. auf der Hälfte der Strecke angekommen (ca. Höhe Brücke Gemeindeverbindungsstraße Richtung Sportplatz)
- Lkw 3 befindet sich 104 Sekunden hinter LKW 1, bzw. 32 Sekunden hinter LKW 2, d.h. er befindet sich kurz vor Ach und fährt gerade in die Strecke ein
- Ergo ist im Mittel in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr dauerhaft mit einem Lkw auf der Strecke der B16 zwischen der Ach und Muna-Siedlung zu rechnen.

**Was bedeutet dies im Hinblick auf die Lärmbelastung?**

Idealtypisch muss angenommen werden, dass jeder Lkw denselben Lärmpegel verursacht. Hierzu aber sollte der sog. Mittelungspegel  $L_m$  betrachtet werden:

Anhand der nachfolgenden Darstellung (Quelle: Städtebauliche Lärmfibel) soll dies weiter erläutert werden:

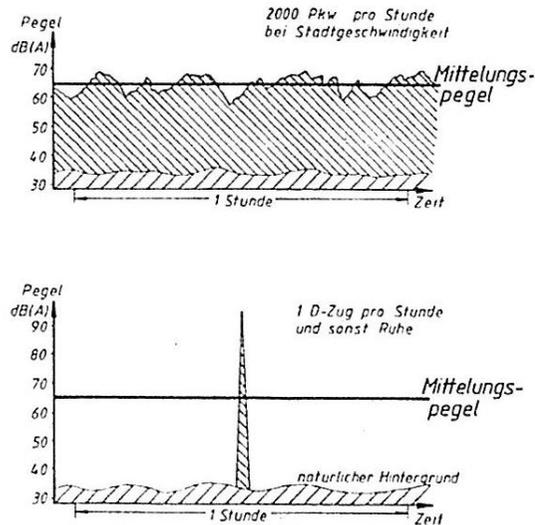


Abb. 2/9: Vergleich der Mittelungspegel durch Pkw und Zug

An diesem Beispiel zeigt sich, dass ein gleichmäßiger Verkehr von 2000 Pkw pro Stunde etwa denselben Stunden-Mittelungspegel von 65 dB wie ein einziger in einer Stunde verkehrender D-Zug verursachen kann.

**Was ist jedoch mit der sog. Störwirkung?**

Eine nahezu dauerhafter Mittelungspegel von 65 dB ist sicher anders zu bewerten, als ein kurzzeitiges einmaliges, dafür lauter wahrgenommenes Ereignis.

**Schlussfolgerung und Kernaussage:**

Mit Bezug auf die oben dargelegten nächtlichen Verkehrszahlen (hier nur nächtlicher Schwerlastverkehr) ist also der Lärm verursacht durch einen alle 1,7 Minuten vorbeifahrenden Lkw sicherlich anders zu bewerten, als wenn derselbe Lärm alle 32 Sekunden auftritt und zudem bereits die Geräusche vorherigen und nachfolgenden Lkws zu hören sind. (wir erinnern uns Faktor 3,2 Erhöhung des Schwerlastverkehrs nachts)

**Zusammenfassung und Fazit:**

Die gesamte Berechnung ist aus Gründen der Vereinfachung in eine Fahrtrichtung erfolgt, wobei die Gesamt-Lkw-Fahrten auf der Strecke B16 (Ach — Muna) genutzt wurden.

Die Rechnung beinhaltet Durchschnittswerte des Schwerlastverkehrs, welche auf den verfügbaren Informationen basieren. Es wurden Lkw (PN) berücksichtigt, wobei auf eine weitere Detaillierung und Berücksichtigung von Pkw bewusst verzichtet wurde, da diese für die grundlegende erste Betrachtung unerheblich sind.

Ziel dieser vereinfachten, durchschnittlichen Rechnungen war es, das Gesamt-Szenario plakativ darzustellen. Es sollte also bildlich dargestellt werden, welche Veränderungen sich durch das Paketzentrum ergeben. Die Argumentation ist rein faktenbasiert und soll lediglich derzeit nicht berücksichtigte Aspekte betrachten und eine kritische Diskussionsgrundlage bereitstellen.

Ein Ergebnis ist, dass im Durchschnitt in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr dauerhaft mit einem Lkw auf der Strecke der B16 zwischen der Ach und Muna-Siedlung zu rechnen sein wird. Die nächtliche Verkehrsbelastung von Lkw wird um den Faktor 3,2 von derzeit 282 Lkw auf 894 Lkw erhöht sein.

Der Schall-Mittelungspegel wird sich durch die deutlich veränderte Schwerlastfrequenz von derzeit 1 Lkw alle 1,7 Minuten auf künftig ca. 1 Lkw pro 32 Sekunden beeinflusst werden. Dieses steht im deutlichen Gegensatz zur derzeit vorliegenden Schwerlastverkehrsfrequenz. Insgesamt werden hieraus veränderte Lärmimmissionen folgen, welche in dem weiteren Entscheidungsfindungsprozess mit betrachtet werden müssen.

Bereits heute bestehen ohne Paketzentrum nächtliche Lärmimmissionen z.T. bis zu 60 dB, welche gemäß der Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt „UmweltVvissen — Lärm — Hören, messen und bewerten“ negative Auswirkungen auf das psychische und soziale Wohlbefinden, sowie die Schlafqualität haben.

**3. Empfehlungen und weiteres Vorgehen zur Lärmbelastung und Verkehrsaufkommen B16:**

1. Es sollte zeitnah eine schalltechnische Untersuchung beauftragt werden, welche die Lärmbelastungen durch den B16-Verkehr beinhaltet. Hierbei sollte zwingend auch der Unterschied zwischen dem Ist-Zustand heute und künftigen Zustand, also mit Paketzentrum, betrachtet werden.
2. Es wird zudem empfohlen, dass der Gemeinderat sich explizit mit diesem Sachverhalt auseinandersetzt. Es gilt aus meiner Sicht im Rahmen einer öffentlichen Gemeinderatssitzung konkret die nachfolgenden Fragen zu beantworten und im Protokoll zu dokumentieren:
  - a) Ist eine Erhöhung der nächtlichen Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr auf das ca. 3,2-fache und die damit verbundenen zusätzlichen Lärmbelastungen mit einem Handeln im Sinne für das Allgemeinwohl zu vereinbaren?
  - b) Welche geeigneten Maßnahmen müssen ergriffen werden, um das Allgemeinwohl und die Gesundheit der Mitbürgerinnen und Mitbürger ausreichend zu schützen?
3. Es sollte zudem analysiert werden, wie sich die Feinstaub- und Abgasbelastung durch erhöhte Verkehrsbelastung, insbesondere für die anwohnenden Personen verändert.
4. Die Themen gemäß den Aufzählungen 1. - 3. sollten möglichst zeitnah im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt und öffentlich diskutiert werden.

**Anmerkung:****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 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.

Es gibt vielfältige Lösungsansätze, um die oben aufgezeigten Problemstellungen anzugehen, z.B. in Form eines optimierten Lärmschutzes.

Meiner Einschätzung nach, muss die Gesundheit der Mitbürgerinnen und Mitbürger ausnahmslos immer mit erster Priorität im Vordergrund stehen.

**4 Weitere Fragen zum Schalltechnischen Untersuchungsbericht:**

Weitere Detailfragen zum schalltechnischen Untersuchungsbericht (TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/05, Köln 20. April 2022):

**Kommentar Seite 84:**

Die Referenz 25 "Verkehrsuntersuchung Bericht Projekt 20N043-B" ist mit Stand 04.04.2022 angegeben.

Veröffentlicht wurde jedoch der Bericht der Firma IGS mit Stand 19.04.2022.

Ich möchte um Bereitstellung und Veröffentlichung des Berichtes mit Stand vom 04.04.2022 bitten. Etwaig zwischenzeitlich erfolgte Änderungen und Diskrepanzen des Berichts können nicht schlüssig nachvollzogen werden.

**Kommentar Seite 42:**

Die meteorologische Korrektur wird an dieser Stelle mit einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen angenommen.

Diese Annahme ist jedoch nicht korrekt, da Weichering in einer Westwindzone gelegen ist. Anhand der Start- und Landebahnausrichtung der beiden Flugplätze Manching und Neuburg ist dies ersichtlich. (Richtung 270°)

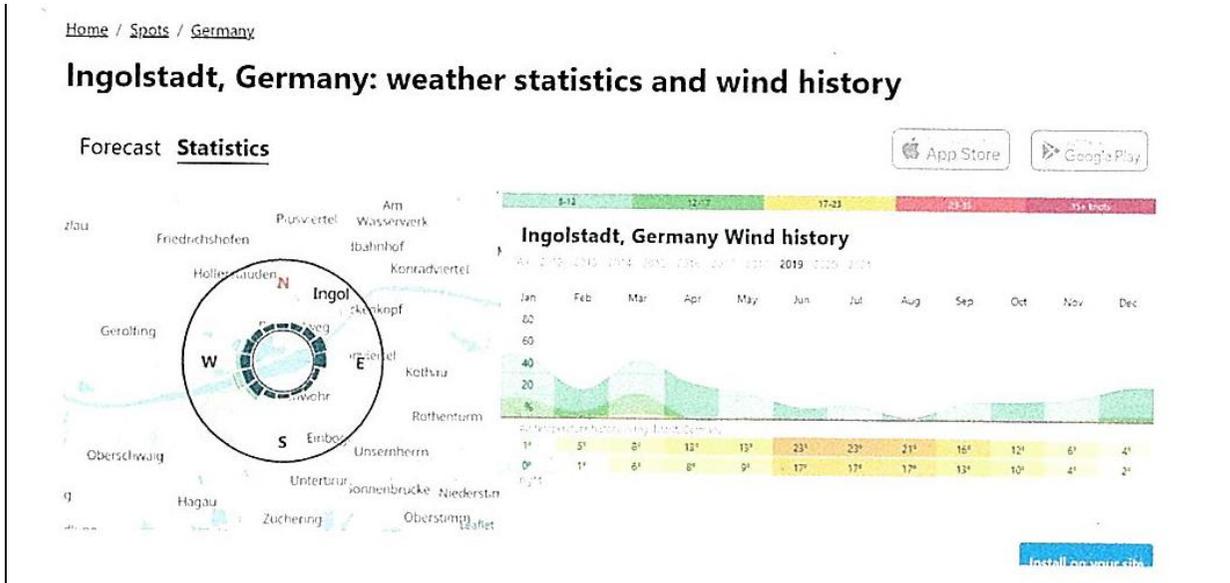
Ebenso auf Basis von historischen Winddaten (hier Quelle: windy.app) zeigt sich z.B. für das Jahr 2019 eine mehrheitliche Windverteilung aus westlicher Richtung. (siehe nachfolgende Abbildung)

Zu 4:

Der Einwand wurde berücksichtigt und im Rahmen der Fortschreibung der Gutachten aufgenommen.

Maßgebend ist das neu erstellte Gutachten mit Datum vom 05.05.2023, welches den Entwurfsunterlagen beigelegt ist.

$C_{met}$  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 (IST und PLAN) die gleichen Wetterdaten verwendet werden. Für Verkehrslärm ist dies nicht anzuwenden.



Somit spiegelt die Annahme der meteorologischen Korrektur weder die Realität wider, noch wird der ungünstigste Fall (Westwind) berücksichtigt. Dieser Fakt kann durchaus einen nicht unwesentlichen Effekt auf die Berechnungsergebnisse erzielen. Es sollte dringend eine Berechnung unter Berücksichtigung der West-Windrichtung erfolgen. Ich erwarte zeitnah eine entsprechend realitätsnahe Korrektur der Berechnungen der Schalluntersuchung unter Berücksichtigung der vorliegenden Westwindzone.

**Kommentar Seite 99:**

Die Schalldämpfung durch die Luft wird maßgeblich durch die Luftfeuchte und Temperatur beeinflusst. Der Luftdämpfungskoeffizient  $\alpha$  ist nach DIN-ISO 9613-12 Tabelle 2 zu nutzen. Es ist im Untersuchungsbericht nicht direkt nachvollziehbar, welche Werte für den Luftdämpfungskoeffizienten  $\alpha$  im Berechnungsmodell genutzt wurden.

Ich bitte um Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Welche Werte wurden für den Luftdämpfungskoeffizienten  $\alpha$  gemäß DIN-ISO 9613-2 genutzt?

2. Stellen diese Werte den ungünstigen Fall dar?

Zu Fragen 1 – 4:

Der Luftdämpfungskoeffizienten wurde gemäß der DIN 9613-2 berücksichtigt. Dieser ist in der Dämpfung aufgrund von Luftabsorption ( $A_{atm}$ ) in den Ausbreitungstabellen für jede einzelne Schallquelle in der Spalte  $A_{atm}$  dargestellt und stellt ebenso wie der Langzeitmittlungspegel (Beurteilungspegel) einen repräsentativen Korrekturwert im langfristigen Mittel dar. Lokale Einzelergebnisse werden nach Norm nicht berücksichtigt, dies gilt u.a. für Nebel, starke Trockenheit etc.

3. Wurde der Umstand berücksichtigt, dass aufgrund der Lage im Donautal, vor allem im Herbst und Frühling, mit langanhaltendem Nebel zu rechnen ist? Hieraus folgt eine sehr hohe Luftfeuchtigkeit. Ungünstiger Fall!

4. Falls nicht bereits der ungünstigste anzunehmende Fall für das Berechnungsmodell genutzt wurde, sollte dieses dringend nachberechnet werden.

**5. Weitere Fragen zum Verkehrs-Untersuchungsbericht:**

Weitere Detailfragen zum Verkehrs-Untersuchungsbericht IGS Stolz mbH, Projekt 20N043-B, vom 19.04.2022:

**Kommentar Deckblatt:**

Veröffentlicht wurde der Bericht mit Stand vom 19.04.2022, jedoch verweist der Schalltechnische Untersuchungsbericht auf einen Stand vom 04.04.2022. Der vorliegende Bericht weist weder ein Änderungsverzeichnis, noch Änderungsbalken auf, um die zwischen 04.04.2022 und 19.04.2022 erfolgten Änderungen nachvollziehen zu können.

Daher wird um Vorlage des Berichts mit Stand 04.04.2022 gebeten. Ferner sollte auch dieser Stand veröffentlicht werden. (siehe bereits Kommentar zu Schalltechnischer Untersuchungsbericht)

**Kommentar Deckblatt 2:**

Auf dem Deckblatt 2 sind die Ersteller ersichtlich. Der Bericht weist weder Unterschriften, noch einen Firmenstempel auf. Daher besitzt dieser einen rein informativen Charakter und ist nicht als Dokument zu werten. Der in dieser Form vorliegende Bericht ist als Nachweisunterlage ungeeignet.

Ich bitte um Veröffentlichung der unterschriebenen Version vom 04.04.2022, welcher als Dokument gewertet werden kann.

**Kommentar Anhang 1:**

Im Anhang 1 sind Verkehrsaufkommen aufgelistet, welche auf Basis von Verkehrszählungen erhoben wurden. Es ist nicht ersichtlich, wie die Daten generiert wurden, also z.B. manuelle Zählung oder automatisierte Zählung.

Ich möchte um exakte Darlegung der erfolgten Messmethodik bitten.

Ich hoffe, dass ich mit meinen Ausführungen zweckmäßig an der Prüfung der Unterlagen mitwirken und den Impuls für weiter gefasste Diskussionen im Gemeinderat und in der Bürgerversammlung geben konnte.

Zu 5:

Es ist richtig, dass die Verkehrsuntersuchung ein Fertigstellungsdatum mit 19. April 2022 aufweist, allerdings lagen die Ergebnisse für die schalltechnischen Untersuchung bereits vor dem 04. April 2022 vor, sodass diese zum 04. April 2022 fertiggestellt werden konnte.

Die aktuellen Untersuchungen (Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 sowie schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2023) wurden neu erstellt.

Auch wenn die Verkehrsuntersuchung keine Unterschrift und/oder einen Firmenstempel aufweist, ist diese als Dokument zu werten.

Die Verkehrserhebung wurde mittels Videotechnik durchgeführt. Dabei werden die Kameras an einem Mast am Knotenpunkt in einer Höhe von 5 m bis 6 m montiert. Dadurch die Übersichtlichkeit aller Knotenströme aus der Vogelperspektive gewährleistet. Der Datenschutz wird auch gewährleistet, da durch die genutzte Auflösung weder Kennzeichen noch Gesichter zu erkennen sind. Die Datenauswertung erfolgt anschließend manuell am Büroarbeitsplatz. Diese Auswertung wird durch eine Software unterstützt.

**Würdigung vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

**Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotential des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im**



<p>Eine Rückantwort bzgl. meiner beiden gestellten Anträge wird bis spätestens 01.02.2022 erbeten. Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich im Voraus.</p>	<p>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><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die gesamtheitliche Betrachtung der Lärmbelastung auf der B16 erfolgt durch die Gemeinde Weichering außerhalb des gegenständlichen vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahrens. Die Gemeinde hat zur überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Untersuchungen wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p>	
<p><b>Beschluss Private Stellungnahme 9</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</b></p>	
<p>10. Private Stellungnahme 10 mit Schreiben vom 20.05.2022 <span style="float: right;">vBP</span></p>	
<p>die Vorstellung der Planungsergebnisse konnten mich immer noch nicht überzeugen. Für mich überwiegen die Nachteile, die Bevölkerung oder besser Teile der Bevölkerung werden gesundheitliche Belastungen auf Dauer ausgesetzt. Die Schäden können materiell nicht ausgeglichen werden. Im Bürgerentscheid haben z.B. die Lichtenauer Bevölkerung mitbestimmt, obwohl sie nicht direkt betroffen sind. Außerdem hat der Entscheid zu einem Zeitpunkt stattgefunden wo nur die Absichtserklärung der Post, aber keinerlei belastbare Tatsachen enthalten waren. Im Nachgang hat sich nun gezeigt, dass die Bauhöhen sich von den ursprünglichen Angaben deutlich unterscheiden. Das Baugelände wird um mindestens 0,5m aufgefüllt. Die Zahlen der Fahrzeuge haben sich auch erhöht. Die anliegende Bevölkerung wird einem grenzwertigen Lärmpegel ausgesetzt. Die Lichtverschmutzung beeinflusst ebenfalls das körperliche Wohlbefinden. Zum Thema Lichtverschmutzung habe ich leider kein Gutachten gefunden. Dieses ist nachzureichen.</p>	<p>Die allgemeinen Hinweise zur Entwicklung des Vorhabens werden zur Kenntnis genommen. Zum Nachweis der ausreichenden Ausleuchtung des Vorhabenstandortes wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin ein Beleuchtungskonzept mit Lichtberechnung (Signify GmbH, Hamburg vom 24.05.2023) erstellt, das den Entwurfsunterlagen beigelegt wird. Demnach kann mit den festgesetzten Vorgaben eine ausreichende Ausleuchtung des Vorhabens erreicht und gleichzeitig eine Erhöhung der Umgebungshelligkeit vermieden werden. So sind beim Beleuchtungskonzept <i>in den Bereichen ohne Lärmschutzwand die Richtung Paketzentrum ausgerichteteten Mastleuchten zur Vermeidung der Erhöhung der Umgebungshelligkeit bzw. Reduzierung des rückwärtigen Lichtanteils mit internen Blendrastern versehen. Lichtimmissionen im Sinne der LAI-Schrift „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ vom 13.09.2012 sind in den benachbarten Siedlungen östlich und westlich aufgrund der Lärmschutzwände und Bebauung nicht zu erwarten. Bezüglich der Blendwirkungen auf Verkehrswege (Bahn und Straße) werden die zulässigen Höchstwerte nicht überschritten.</i></p>
<p><b>Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Vorhabenträgerin hat unter dieser Vorgabe durch ein Fachbüro ein Außenbeleuchtungskonzept erarbeiten lassen. Dieses fachliche Konzept wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und die geänderte Lichtpunkthöhe in die textlichen Festsetzungen übernommen.</b></p>	
<p>Eine mögliche Überschwemmung des Kernortes durch mangelnde Versickerungsleistung ist ebenfalls nicht auszuschließen.</p>	<p>Die Entwässerungsplanung des Paketzentrums weist aus, dass sämtliche Niederschlagswässer bis zu einem 100jährigen Starkregenereignis vollständig auf dem Maßnahmengelände</p>

Ich bitte daher jetzt bereits mit der Bereitstellung von finanziellen Mitteln zum Einbau von Lärmschutzmaßnahmen zu beginnen, um die vorsätzlich herbeigeführten Beeinträchtigungen wenigstens teilweise ausgleichen zu können.

In den Anlagen sind die Stellungnahmen/Widersprüche gegen die vorliegenden Veröffentlichungen enthalten. Ich hoffe, dass dazu geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen werden.

zurückgehalten werden. Eine Belastung des Vorfluters (Schornreuter Kanal) erfolgt nicht und erhöht insoweit auch nicht die Überschwemmungsgefahr in der Ortslage.

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

## 1. Widerspruch/Stellungnahme zum Thema Lärm

### 1.1 Allgemeines

Sehr befremdlich ist die Vorgehensweise in der Lärmbetrachtung. So wird der Verkehrslärm extra zum Lärm aus dem Paketzentrum betrachtet. Tatsache ist aber, dass beides miteinander korrespondiert. Ohne zusätzliche massive Verkehrsbelastung ist ein Paketzentrum nicht möglich und ohne Paketzentrum ist nicht mit einer derartigen LKW-Belastung zu rechnen.

Die Gemeinde nimmt diese zusätzlichen Belastungen vorsätzlich in Kauf.

Zu 1.

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 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

**1.2 Lärmgutachten TÜV Rheinland**

Das vorliegende Gutachten ist zweifelhaft für die Berechnung des entstehenden Lärms des Paketzentrums.

Begründung:

Es wurden keine Informationen zu den Randbedingungen gegeben. Eindeutig fehlt die Beachtung der überwiegenden Westwindlage als auch die grundsätzliche Beschreibung der Rechenmethode. Es wurde offensichtlich mit den meteorologischen Standardwerten gerechnet, nehme ich an. Beschrieben ist dies nirgendwo.

In Weichering ist auf Grund von Wasserflächen mit Nebel, besonders in den Wintermonaten zu rechnen. Eine erhöhte Luftfeuchtigkeit führt zur besseren Schallausbreitung sagt die Physik. Unter Berücksichtigung der fehlenden Angaben ist eine erneute Lärmrechnung erforderlich.

Die vorliegende Berechnung sollte um mindestens einen Rechenpunkt erweitert werden, da die Straße aus der Muna Richtung Weichering wie ein Lärmkanal wirkt und an den Gebäuden in der Straße Am Anger (Hauptstraße) ungehindert auf die Wohnbebauung trifft.

Aus nachfolgender Darstellung wird einem bewusst, dass in Schornreuth ein Grenzwert von 45 dB/A gem. TA Lärm zulässig ist. Die vorliegende Rechnung sagt nachts einen Lärm von 40-43 dB/A voraus. Also im Mittel 41,5dB/A, ergo zulässig.

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.

Zu 1.2

In der schalltechnischen Untersuchung werden sowohl die Geräusche des Paketzentrums als auch die auf der öffentlichen Straße ausreichend berücksichtigt, in der auch die Zu- und Abfahrverkehre des Paketzentrums enthalten sind.

Cmet ist ein statistischer Wert für Gewerbelärm, der Windverhältnisse über das Jahr berücksichtigt (Mitwind/Querwind/Gegenwind). Es wurde vom Gutachter bereits mit  $C_0 = 2$  dB gerechnet, was eine Gleichverteilung des Windes in alle Himmelsrichtungen, also auch den Wind aus Westen, berücksichtigt. Der Luftdämpfungskoeffizienten wurde gemäß der DIN 9613-2 berücksichtigt. Dieser ist in der Dämpfung aufgrund von Luftabsorption ( $A_{atm}$ ) in den Ausbreitungstabellen für jede einzelne Schallquelle in der Spalte  $A_{atm}$  dargestellt und stellt ebenso wie der Langzeitmittelungspegel (Beurteilungspegel) einen repräsentativen Korrekturwert dar. Dies auch für einzelne Ereignisse wie Nebel, starke Trockenheit etc. Für Gewerbelärm ist dies nicht anzuwenden.

Die zitierte Abbildung diene ausschließlich der Veranschaulichung der Ergebnisse bei der Bürgerversammlung. Der genaue Beurteilungspegel für den Immissionsort Schornreuth ist im Gutachten exakt angegeben worden (s. Tabelle 5.6 und 5.7).

**Würdigung vBP: Die Bedenken zur Vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

Für die Munasiedlung gilt der gleiche Grenzwert von 45dB/A, da die Gemeinde die Wohnsiedlung als Mischgebiet eingestuft hat. Eigentlich unverständlich, da in diesem Gebiet keinerlei Betrieb etc. angesiedelt ist.

Für die weitere Betrachtung ist dies aber nicht wichtig, da ja nur die Nachtruhe der anwohnenden Menschen beeinträchtigt wird. Der berechnete Lärmwert wird wie in Schornreuth mit gleicher Höhe von im

Die vorhandene Wohnbebauung am Biberweg (sog. Muna-Siedlung: 5 Gebäude/Mehrfamilienhäuser) ist ca. in den 1930er Jahren entstanden und wird als Splittersiedlung im Außenbereich eingestuft. Diese Einstufung wurde im Rahmen eines Verwaltungsstreitverfahrens auch vom Verwaltungsgericht München vorgenommen. Das Gericht hat dazu festgestellt, dass nach der Historie

Mittel 41,5 dB/A angegeben, obwohl im Vergleich zu Schornreuth für die Schallausbreitung nur ca. die halbe Strecke gerechnet werden muss.

Für die ersten Häuser in Weichering wird der Grenzwert von nachts 40dB/A angegeben. Bei ähnlichen (fast gleichen) Umgebungsbedingungen wird dafür ein Lärmpegel von 31-38 dB/A (Mittelwert 34,5) angegeben.

der Siedlung und deren Umgriff dort kein weiteres Baurecht entstehen soll. Für die einzelnen Gebäude liegen i. ü. keine Baugenehmigungen vor. Aus diesem Grund ist der Schutz der Siedlung vor Immissionen im Vergleich zu einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet gemindert.

Dies gilt auch dann, wenn es sich nicht um eine Splittersiedlung, sondern um Gebäude im bauplanungsrechtlichen Innenbereich handeln würde. In diesem Fall befinden sich die Wohngrundstücke zwar nicht im Außenbereich, aber jedenfalls am Rande des Außenbereichs. Wegen dieser besonderen Lage ist der Schutzanspruch ebenfalls vermindert.

Bei der Bewertung von Lärmimmissionen durch ein Bauvorhaben im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens steht den Eigentümern von Wohngrundstücken im Außenbereich oder an der Grenze zum Außenbereich lediglich der Schutzanspruch eines Kern-, Dorf- oder Mischgebietes zu, da die Eigentümer nicht darauf vertrauen dürfen, dass in ihrer Nachbarschaft allenfalls eine Wohnnutzung stattfindet. Vielmehr müssen sie mit emittierenden Nutzungen rechnen, auch durch gewerbliche Vorhaben, für die Baurecht im bisherigen Außenbereich ausgewiesen wird. Gleichzeitig ist durch diesen Schutzanspruch gewährleistet, dass die Wohnnutzung nicht unverträglichen Lärmimmissionen ausgesetzt wird. Im Bebauungsplanverfahren gilt für die Bewertung von Lärmimmissionen im Rahmen der Abwägung nichts anderes.

**Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die baurechtliche Einstufung des Gebietes bleibt unverändert. Eine Änderung der Unterlagen ist nicht erforderlich.**

Im Vergleich zu Schornreuth liegt bei fast gleicher Entfernung um sage und schreibe der Lärmwert um 7dB/A niedriger obwohl hier mit zusätzlicher Belastung durch den vorherrschenden Westwind gerechnet werden muss. Für beide Gebiete ist die Lärmschutzmaßnahme in gleicher Weise einbezogen worden.

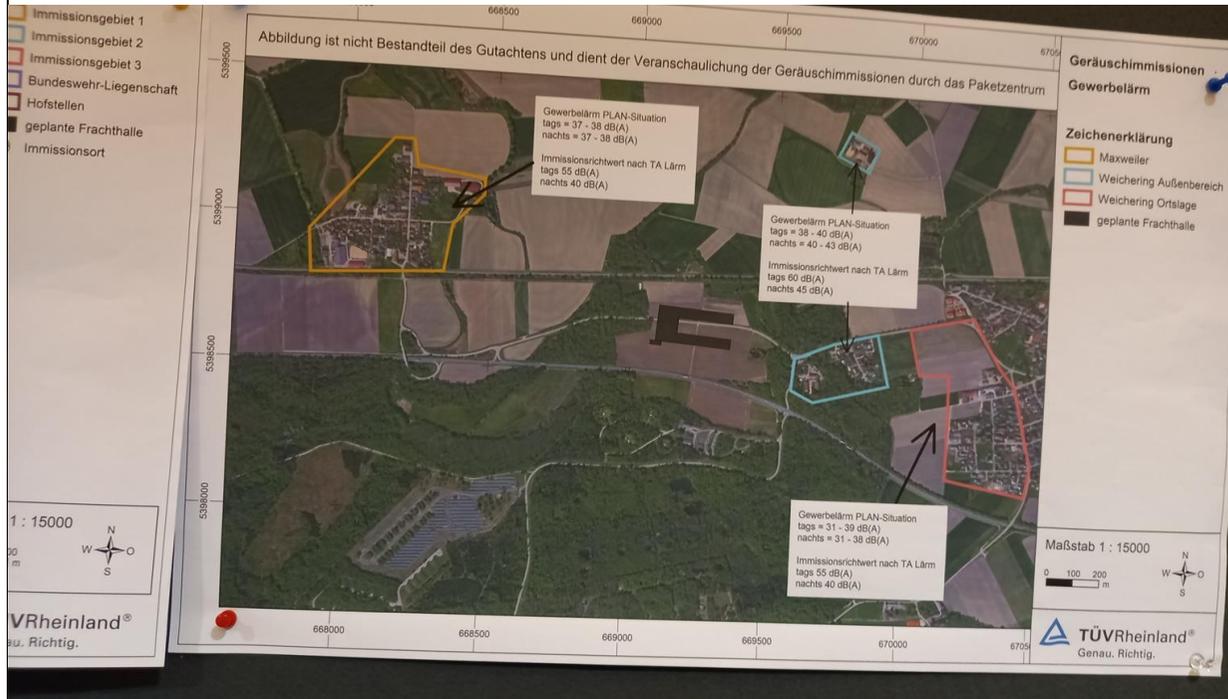
In wieweit auf dem Gelände der Be- und Entladeverkehr in welcher Intensität berücksichtigt wurde gibt es keine Angaben. Die Betreiber haben zugesagt künftig vermehrt auf E-Antrieb umstellen zu wollen, allerdings ohne konkretere zeitliche Angabe. Bis dahin gilt Verbrennungsantrieb.

Die Geräusche des PZ breiten sich zum Io 9 – Schornreut 1 ungehindert aus. Es ist keine Lärmschutzwand an der Nordseite des PZs zu errichten, weil nicht erforderlich.

*Die Verladevorgänge in Wechselbehälter, Lkw und Anhänger erfolgen manuell (fahrbare Rollbehälter oder lose Pakete) an allen Entlade- bzw. Beladetoren des Paketzentrums (Innen-rampen mit Torrandabdichtung). Je Verladung wird eine Dauer von 30 Minuten angesetzt, d.h. die Verladungen wurden hinreichend berücksichtigt (Kapitel 5.2.1). Die Intensität bzw. die Geräuschemissionen sind in Kapitel 5.3.2 berücksichtigt und beschrieben. Der „Verbrennungsbetrieb“ wurde in der Untersuchung berücksichtigt, da keine Fahrzeuge mit E-Antrieb im schalltechnischen Modell enthalten sind (konservative Emissionsansätze).*

Die Zahlen für die Betrachtung sind unten angefügtem Bild zu entnehmen. Für eine erste Betrachtung des Lärmgeschehens mögen diese Berechnungsergebnisse durchaus hilfreich sein, für eine verbindliche belegbare Aussage sind die Aussagen mehr als zweifelhaft und bedürfen einer erneuten ausführlichen Berechnung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse. Eigentlich drängt sich der Verdacht auf, dass hier die Grenzwerte mit niedrigeren Werten erreicht werden sollen.

Die zitierte Abbildung diene ausschließlich der Veranschaulichung der Ergebnisse bei der Bürgerversammlung. Für das B-Plan-Verfahren sind die im Gutachten in den Tabellen 5.6 und 5.7 dargestellten Beurteilungspegel heranzuziehen.



Für Maxweiler wurde der gleiche Wert wie für Weichering ermittelt, ebenfalls mit 2dB/A Abstand zum Grenzwert.  
 Ich beantrage daher eine neue Lärmberechnung, mit Vorstellung durch den Ersteller des Gutachtens.  
 Ein weiteres unabhängiges Gutachten beantrage ich daher. Die Gemeinde hat dazu der Auftraggeber zu sein um die Unabhängigkeit sicherzustellen.

**Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Erforderlichkeit der Lärmschutzanlagen ergibt sich aus der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung. Die Gemeinde hat zur überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**1.3 Verkehrslärm**  
 Die Lärmbelastung für Teile von Weichering liegt bereits jetzt in einem Wert über den zulässigen Lärmgrenzen. Auch hier gilt der 40 dB/A Grenzwert. Die Lärmbelastung liegt bereits heute bei bis zu 60d B/A. Es kursieren unterschiedliche Zahlen für den zu erwartenden LKW Verkehr. In der folgenden Betrachtung werden daher die Zahlen verwendet die zu Beginn bereitgestellt wurden. Welche Zahlen nun richtig

Zu 1.3  
 Das Lärmgutachten baut auf dem Verkehrsgutachten auf, in dem die Verkehrsentwicklung durch das Plangebiet dargestellt wird und wird nach Fortschreibung des Verkehrsgutachtens ebenfalls überarbeitet.

sind bitte ich mir mitzuteilen. Eine verbindliche belastbare Aussage dsazu ist erforderlich und durch die Gemeinde verbindlich anzufordern.  
 Der mit dem Paketzentrum korrespondierende zunehmende Verkehr insbesondere der LKW-fahrten, bis zu 1200 Bewegungen in einfacher Richtung also 2400 LKW Bewegungen pro Tag bringt eine massive Lärmzunahme mit sich.  
 Unter Annahme dass die durch die Postvertreter angegebene Verteilung Tag/Nacht und Ost /West Richtung richtig ist, ergeben sich für die Anwohner in Weichering eine Zunahme an LKW Betrieb wie folgt:  
 (80% des Verkehrs erfolgt nachts also  $2400 \cdot 0,8 = 1920$ , aus oder in östlicher Richtung 90% also  $1920 \cdot 0,9 = 1728$ )  
 Da der Verkehr angeblich in 8 Stunden zwischen 22 und 6 Uhr also 8 Stunden =480 Minuten stattfinden soll ergibt sich eine Lärmbelastung von durchschnittlich  $1728/480=36$  LKW / Minute oder 1 LKW in 1,6 Sekunden. Diese erhebliche Lärmzunahme kann nur dazu führen, dass die die den zusätzlichen Lärm erzeugen und genehmigen auch die Abhilfe nach dem Verursacherprinzip schaffen müssen. Verbindliche Aussagen zu den Zahlen sind durch die Gemeinde anzufordern und vertraglich zu fixieren und bekanntzugeben.  
 In erster Linie trifft das die DHL als auch die Gemeindevertretung Weichering mit der Wahrnehmung des Bevölkerungsschutzes durch Gegenmaßnahmen wie Bereitstellung und Durchführung von z.B. Lärmschutzwall oder und Lärmschutzfenstern und aktiven geräuschkindernden Maßnahmen. Weitere Vorschläge nehme ich gerne zur Kenntnis.  
 Ich beantrage dringend Abhilfemaßnahmen. Dazu erwarte ich eine Stellungnahme der DHL als auch der Gemeinde um einem ausreichend dimensionierten Lärmschutz sicherzustellen.

Die Lärmschutzmaßnahmen wurden so erarbeitet, dass die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm an allen Immissionsorten durch die Geräusche durch den Betrieb des Paketzentrums eingehalten werden.

**Würdigung vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

**Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**2. Widerspruch zur Wasserthematik**

**2.1. Allgemeines**

Das Paketzentrum umfasst ein Areal von ca. 160 000m<sup>2</sup>. Davon sind ca. 140 000 m<sup>2</sup> bebaut bzw. versiegelt. Das Niederschlagswasser wird in Kanälen gesammelt und soll komplett auf dem Gelände auf einer Fläche von 5174 m<sup>2</sup> versickert werden. Diese Menge kann in 24 Stunden versickert werden. Das behaupten die Vertreter der DHL, als auch die Vertreter des Gemeinderates.

Zu 2.1

Die Nachweisführung einer ausreichenden Versickerungsleistung erfolgt im Zuge der einzuholenden Genehmigung des Entwässerungsgesuchs durch das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt.

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**2.2. Abwasser**

Das Abwasser soll in einer eigenen Kläranlage so aufbereitet werden, dass es auf dem Gelände versickert werden kann. Diese Kläranlage bedarf eines relativ hohen Wartungs- und Kontrollaufwandes der

Zu 2.2

Eine Ableitung ungeklärter Abwässer aus dem Maßnahmengrundstück erfolgt nicht. Sämtliche häusliche Abwässer werden in

durch DHL sicherzustellen ist. Bei normalem Betrieb ist nach Angabe mit 12 l/Minute zu rechnen. Das entspricht für einen durchschnittlichen Tag einer Menge von  $12 \cdot 60 = 720 \text{ L/h} \cdot 24 = 17280 \text{ l/Tag} \cdot 30 = 518400 \text{ l/Monat}$ . Dieser Wert ist nach meiner Schätzung wesentlich niedriger anzusetzen. Ein realistischer Wert wäre etwa 2700 l/h oder  $64,8 \text{ m}^3/\text{Tag}$ . Die Gemeinde wird gebeten per Vertrag mit DHL sicherzustellen, dass keine ungeklärten Abwässer versickert werden. Aussagen zu einer Rückhaltung des ungeklärten Abwassers fehlen. Da das Abwasser technisch bearbeitet wird kann es zu Störungen kommen, sodass eine Mindestmenge zwischen zu speichern ist. Wo ist die dafür erforderliche Fläche?

der betriebseigenen Kläranlage gereinigt. Die Planung sieht vor, dass die gereinigten Abwässer ~~und werden zusammen mit den Niederschlagswässern der Verkehrsflächen der Versickerung zu geführt werden, sofern sie nicht~~ zur Bewässerung der Grünanlagen ~~benötigt~~ verwendet werden.

Zu einem eventuellen Havarie- bzw. Störfall im Zusammenhang mit dem Betrieb der Kläranlage macht der Anlagenplaner folgende Angaben:

„Ungeklärtes Abwasser kann nur bei Stromausfall entstehen, wenn alle drei Verfahrensstufen (Vorreinigung, Biologie und UV) ausfallen. In dem Fall kommt kein Abwasser aus den Pumpenschächten auf der Anlage an. Falls nur der Strom in der Anlage ausfällt, und die Zuführpumpen außerhalb weiter pumpen, können ca.  $30 \text{ m}^3$  im Misch- und Ausgleichsbehälter gespeichert werden, was nach der Berechnung des Bürgers eine Speicherkapazität von fast 2 Tagen ausmacht. In der Zeit sollte der Stromausfall beseitigt sein, sofern kein Notstromaggregat verfügbar ist. Geht man davon aus, dass der Schaden länger anhält, und ein Notstromaggregat innerhalb von einem Tag besorgt werden kann, wäre das kein Problem und in der Anlage kann alle wesentlichen verfahrenstechnischen Stufen aufrechterhalten werden. Für diesen Fall wird ein Notfallsteuerungsprogramm aktiviert, dass unnötige Stromverbraucher außer Acht lässt.

Störungen im Falle einer normalen Stromversorgung könnten auch einzeln an den drei Verfahrensstufen (Vorreinigung, Biologie und UV) auftreten, so dass die Reinigungswerte nicht zu 100 % eingehalten werden. Dass alle drei Verfahrensstufen gleichzeitig ausfallen, trotz Stromversorgung, ist höchst unwahrscheinlich, so dass immer zumindest eine Teilreinigung stattfindet und kein ungeklärtes Abwasser abgelassen wird. Sollte dieser unwahrscheinliche Fall doch auftreten, könnte man je nach Füllungsgrad des SBR diesen weiter füllen und als Havariespeicher nutzen (bis zu  $100 \text{ m}^3$ ). Aber auch der Schlamm Speicher könnte mit knapp  $100 \text{ m}^3$  auch als Notfallspeicher genutzt werden (je nach Füllstand könnte auch kurzfristig eine Schlammabholung stattfinden, um das ganze Volumen verfügbar zu machen), indem eine mobile Tauchpumpe in den Misch- und Ausgleichsbehälter gehängt wird, so dass der Schlamm Speicher zusätzlich mehrere Tage Abwasser zwischenspeichern kann. Damit lässt sich eine gute Woche für Reparaturen überbrücken. Dass die Anlage mehr als 1 Woche

ausfällt, wäre unwahrscheinlich. Falls doch, könnte zur Überbrückung das Abwasser zur Kläranlage gebracht werden.

Das Leitsystem kann so eingestellt werden, dass Warnindikatoren überwacht werden, um rechtzeitig einen der zuvor beschriebenen Fälle vorab zu erkennen und weitere Maßnahmen einzuleiten.“

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Vorgaben zur Abwasserklärung werden im Durchführungsvertrag geregelt. Die Vorhabenträgerin ist mit Gemeinderatsbeschluss vom 19.06.2023 vom Anschluss- und Benutzungszwang an die öffentliche Abwasseranlage befreit. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**2.3.Niederschlagswasser**

Die Grundlast der Versickerung bildet die zu versickernden Abwassermenge von ca. 60 m³/Tag. Hinzu kommen jetzt die zu wartenden Niederschlagsmengen von zeitlich begrenzt 60 L/m² in 30 Minuten oder kürzlich in Bergheim mit 40 l/30 Minuten.

Dies führt dazu, dass für die 140 000m² mit einer Niederschlagsmenge von 140000\*40L/30Minuten=5600m³/30Minuten Zu rechnen ist. Eine Versickerungsmenge kann für diesen kurzen Zeitraum vernachlässigt werden.

Insgesamt stehen nach derzeitiger Planung Stauraumkanäle mit einem Volumen von 1836 m³einem Versickerungsmuldenvolumen von 1547 m³und einer Hofffläche mit 683 m³ zur Verfügung. Das ergibt eine Gesamtspeichermenge von 4071 m³.

Das bedeutet, dass zwar 4071 m³ aufgenommen werden können, wenn alle Speicher zu 100 % leer sind. Wo verbleiben aber die restlichen 5600-4071=1529m³?

Die Aufnahme von 29 l/m² und Stunde ist bei leeren Speichern gerade noch möglich wie nachfolgende Überschlagsrechnung zeigt.

29l/h\*140000m²=4060m³und Stunde.

Voraussetzung dafür alle Speicher leer!

Unter realistischen Bedingungen ist das leider nur höchst selten der Fall.

Damit ergibt sich nach einer längeren Regenperiode eine Teilfüllung der Speicher als auch der umgebenden Wasserläufe.

In der Vergangenheit hatten wir nach längeren unwirtlichen Wetterbedingungen erhöhte Wasserstände in der Ach, die zu Ausuferungen auch im bebauten Gemeindebereich geführt haben. Das Wasser aus der Ach stand bereits auf den Straßen entlang der Ach.

Wenn nun noch zusätzlich aus dem Paketzentrum in das tieferliegende Weichering Wasser abfließt führt das zu Überschwemmungen im Ortsbereich und damit für Schäden an und in Gebäuden.

Das gilt es zu vermeiden!

Zur Verdeutlichung des Problems:

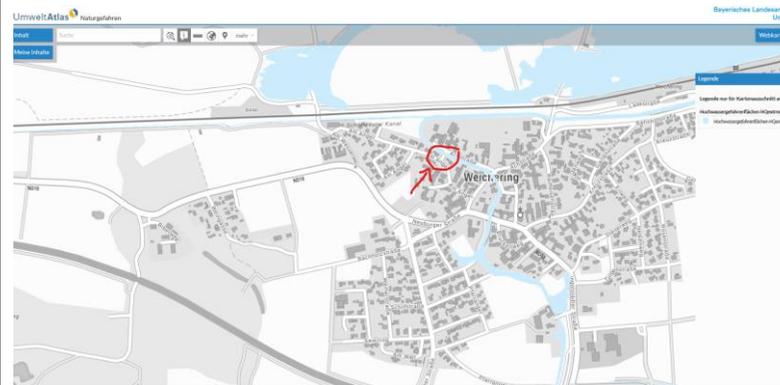
Bereits bei einem Füllgrad von 50% der Regenrückhaltebecken stehen für eine Speicherung nur noch 4071m³/2=2035m³. Das bedeutet bei einem Starkregen von 25 l/m²und Stunde ergibt sich eine Regenmenge von 140 000\*25=3500 m3. Wo verbleiben die restlichen 1500 m³?

Das Wasser wird sich den tiefsten Punkt suchen und in die Ach nach Weichering abfließen.

Spätestens jetzt sollte jedem es klar werden, dass die geplante Regenrückhaltung wesentlich zu vergrößern ist, so dass für alle Fälle die Überschwemmungsgefahr durch das Paketzentrum ausgeschlossen ist.

Zu 2.3

Die Entwässerungsplanung des Paketzentrums weist aus, dass sämtliche Niederschlagswässer bis zu einem 100jährigen Starkregenereignis vollständig auf dem Maßnahmengelände zurückgehalten werden. Eine Belastung des Vorfluters (Schornreuter Kanal) erfolgt nicht und erhöht insoweit auch nicht Überschwemmungsgefahr in der Ortslage.



Die Entwässerungsplanung des Paketzentrums ist so ausgelegt, dass die Niederschläge eines 100-jährigen Starkregenereignis auf dem Betriebsgelände selbst zurückgehalten werden können, eine Ableitung in den Schornreuter Kanal erfolgt dabei nicht. Daher ist bei einem 100-jährigen Starkregenereignis keine Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses im Schornreuter Kanal und in der Sandrach anzunehmen.

Für den Ortsbereich von Weichering sind im Umweltatlas Naturgefahren des Bayer. Landesamtes für Umwelt, mit Ausnahme des Gewässerbereichs der Ach und einiger unbebauter angrenzender

Für Regenmengen wie sie z.B. im Ahrtal oder Landshut aufgetreten sind, ist dann bereits zum jetzigen Zeitpunkt mit massiven Problemen zu rechnen. Daten dazu können dem Donaumoospegel für Weichering entnommen werden.

Zeitungsartikel zu diesem Thema stehen dem geneigten Leser im Anhang zur Verfügung.

Was wird gegen die Hochwasserthematik getan?

Was unternimmt der Gemeinderat?

Gibt es Betrachtungen für das Hochwassermanagement.

Ich fordere daher, dass die Gemeinde mit der DHL einen Vertrag abschließt nach dem alle Hochwasserschäden ausnahmslos durch DHL zu tragen sind.

Wenn es zu keiner Änderung kommen sollte bitte ich um Mitteilung wer im Schadenfall für die Schäden haftet.

Abgeschlossene Elementarversicherungen werden spätestens nach dem ersten Schadenfall gekündigt.

Anmerkung:

Die ERGO Elementarversicherung wurde uns ohne Schadenfall im Rahmen der Donaurenaturierung gekündigt. Ein anderer Versicherer hat die Versicherung übernommen, allerdings mit massiven Prämien-erhöhungen.

Ich bitte daher um Erhöhung der Speicherkapazitäten im Paketzentrum, so dass nach menschlichem Ermessen keine Gefahr für des tieferliegende Weichering besteht.

Ein Beispiel dafür wo wir stehen:

Am 10.7.21 10:00 hatten wir einen Achpegelstand von 93 cm. Nachfolgendes Photo von exakt der gleichen Zeit zeigt die noch verbliebene Restdurchflusshöhe zwischen Wasseroberfläche und Brückenunterkante von 42 cm.

Flächen, keine Hochwassergefahrenflächen HQ100 oder HQ extrem dargestellt.



Dieser Abstand wurde am 10.03.2002 bei einem Pegelstand von 157 cm auf 3cm verringert. Die anliegenden Straßen waren zum Teil überflutet.

Wenn nun aus dem Paketzentrum noch zusätzliches Wasser dazu gekommen wäre, hätte dies unweigerlich zu einem Rückstau der Ach geführt.  
Eine Überschwemmung eines Großteils der Ortschaft ist uns mangels Paketzentrum erspart geblieben.

Sind Abhilfemaßnahmen geplant und wenn welche? Die Aussage des Architekten es gab noch nirgendwo Probleme ist nicht zielführend.  
Was wird tatsächlich gegen das Überschwemmungsrisiko unternommen? Wir arbeiten nach DIN ist nicht hilfreich zur Problemlösung.

Welche Schutzmaßnahmen hat die Gemeindevertretung für die Ortschaft vorgesehen?  
Ich vermute keine, denn bisher ist ja nichts passiert, oder sollte ich mich täuschen?

Zu erhöhter Überschwemmungsgefahr durch das Vorhaben:  
Die Einwendung bezieht sich auf die zwischen der Straße „Am Anger“ und der „Achstraße“ gelegenen Brücke über die Ach.  
Keine Relevanz zum Vorhaben!

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Entwässerungsplanung des Paketzentrums weist aus, dass sämtliche Niederschlagswasser bis zu einem 100jährigen Starkregenereignis vollständig auf dem Maßnahmengelände zurückgehalten werden. Beeinträchtigungen außerhalb des Vorhabengeländes sind nicht zu erwarten. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

### 3.Lichtverschmutzung

#### 3.1 Allgemein

Zu 3 Lichtverschmutzung / Insekten  
Da der überwiegende Teil des Betriebs des Paketzentrums nachts erfolgt, ist aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des

Der Arbeitsschutz fordert für Nachtarbeit entsprechende Ausleuchtung, Auf dem Gelände ist mit entsprechender Ausleuchtung zu rechnen.

**3.2 Auswirkungen**

Die gerichteten Leuchten werden in Höhen bis zu 16m errichtet, Das „insektenfreundliche“ Licht führt aber dazu, dass es sich trotzdem ausbreitet und reflektiert wird. Die Insekten verbrennen nun nicht mehr an den Lampen wie früher, sondern verenden nun an Erschöpfung.

Für uns Menschen gilt: Künstliches Licht machen die Nacht zum Tag. Menschen kommen wegen verringerter Melatoninproduktion schlechter zur Ruhe. Auch Tiere werden im Tag/Nacht-Rhythmus gestört. Für einen erholsamen Schlaf bildet Dunkelheit die Voraussetzung.

Die Helligkeit wird uns aber von der DHL kostenfrei bereitgestellt. Dieses Fremdlicht führt ohne Schutzmaßnahmen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

Wer sorgt für Schutzmaßnahmen?

Wer übernimmt die dafür entstehenden Kosten?

Gilt auch hier die Prämisse, wir wollen unter allen Umständen das Geld aus den Steuern zu Lasten der anliegenden Bevölkerung?

Was ist der gesundheitliche Schutz der Gemeindevertretung wert?

Betriebs eine nächtliche Beleuchtung zwingend erforderlich. Zur Minimierung der Auswirkungen auf nachtaktive Insekten werden geschlossenen LED-Lampen mit asymmetrischen Reflektoren und nach unten gerichteten Lichtkegeln verwendet. Künstliche Lichtquellen dürfen keine Farbtemperatur von mehr als 3000 K emittieren. In der vom Einwander genannten Feldstudie von Huemer, Kühnreiter, Tarman wird die Wirksamkeit im Vergleich zu anderen Leuchtmitteln bestätigt.

Der Lichtpunkthöhe wird auf 9m abgesenkt wodurch die Leuchten unterhalb Oberkante der nach Osten orientierten Lärmschutzwand liegen und somit die Lichtbeeinträchtigung der Umgebung soweit als möglich minimiert wird.

Zum Nachweis der ausreichenden Ausleuchtung des Vorhabenstandortes wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin ein Beleuchtungskonzept mit Lichtberechnung (Signify GmbH, Hamburg vom 24.05.2023) erstellt, das den Entwurfsunterlagen beigelegt wird. Demnach kann mit den festgesetzten Vorgaben eine ausreichende Ausleuchtung des Vorhabens erreicht und gleichzeitig eine Erhöhung der Umgebungshelligkeit vermieden werden. So sind beim Beleuchtungskonzept *in den Bereichen ohne Lärmschutzwand die Richtung Paketzentrum ausgerichteten Mastleuchten zur Vermeidung der Erhöhung der Umgebungshelligkeit bzw. Reduzierung des rückwärtigen Lichtanteils mit internen Blendrastern versehen. Lichtmissionen im Sinne der LAI-Schrift „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtmissionen“ vom 13.09.2012 sind in den benachbarten Siedlungen östlich und westlich aufgrund der Lärmschutzwände und Bebauung nicht zu erwarten. Bezüglich der Blendwirkungen auf Verkehrswege (Bahn und Straße) werden die zulässigen Höchstwerte nicht überschritten.*

**Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Lichtpunkthöhe wurde auf 9m zurückgenommen. Die Vorhabenträgerin hat unter dieser Vorgabe durch ein Fachbüro ein Außenbeleuchtungskonzept erarbeiten lassen. Dieses fachliche Konzept wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und die geänderte Lichtpunkthöhe in die textlichen Festsetzungen übernommen.**

**4. Zusammenfassung**

Aus den vorangegangenen Zeilen ergeben sich eine Menge Fragen, die wie ich hoffe alle zufriedenstellend kompetent beantwortet werden. Floskeln wie LKWs machen Lärm helfen hier nicht weiter. Tatsache ist, dass Lärm, Licht und Gestank uns Krank machen können und werden.

Zu 4: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind städtebaulich aber nicht relevant.

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**5.Zusätzlicher Fragenkatalog**

1. Wann wird ein neues überarbeitetes Lärmgutachten vorliegen?

	<p>Das überarbeitete Lärmgutachten liegt zur Billigung der Entwurfsfassung der Bauleitplanungsunterlagen durch den Gemeinderat vor.</p>
<p>2. Wann wird dieses der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?</p>	<p>Ja – der Gemeinderat hat die vorliegenden Vorentwurfsunterlagen in der Sitzung vom 10.05.2022 gebilligt. Beschluss: Nr. 1 und 2</p>
<p>3. Gibt es einen Gemeinderatsbeschluss zu den vorliegenden Planungsunterlagen und wie lautet dieser?</p>	<p>Ja – der Gemeinderat hat die vorliegenden Vorentwurfsunterlagen in der Sitzung vom 10.05.2022 gebilligt. Beschluss: Nr. 1 und 2</p>
<p>4. Wie stellt sich der Gemeinderat zu den hohen Lärmemissionswerten?</p>	<p>Der Gemeinderat trägt die Aussagen des Lärmgutachtens mit.</p>
<p>5. Wird es einen Vertrag mit DHL zum Kläranlagenbetrieb geben?</p>	<p>Ja – der Kläranlagenbetrieb wird im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan zwischen der Gemeinde Weichering und dem Vorhabenträger geregelt.</p>
<p>6. Wo ist die Rückhaltung für das Abwasser geplant und wie groß ist diese?</p>	<p>Die Planung sieht vor, dass der Ablauf des geklärten Schmutzwassers in das Regenwasserkanalnetz der Hofflächen erfolgt. Von dort werden die Wässer, sofern der Bewässerung der Grünanlagen benötigt werden, mittels Hebeanlage in das Versickerungsbecken gefördert und über die belebte Bodenzone dem Grundwasser wieder zugeführt.</p>
<p>7. Wie stellt sich die Gemeindevertretung zu den Ausführungen der Post für das Niederschlagswasser?</p>	<p>Der Gemeinderat trägt die Aussagen des Vorhabenträgers zur Niederschlagswasserbeseitigung mit.</p>
<p>8. Will die Gemeinde bei dem Planungsstand der DHL bleiben und nimmt damit in Kauf, dass Teile der Ortschaft überschwemmt werden können?</p>	<p>Da das insgesamt anfallende Niederschlagswasser auf dem Vorhabengelände zurückgehalten und zur Versickerung gebracht werden kann, entsteht durch das Vorhaben keine steigende Überschwemmungsgefahr für die Ortschaft; die Gemeinde hält am Planungsstand der DHL fest.</p>
<p>9. Gibt es in der Gemeindeverwaltung Überlegungen zum Hochwassermanagement?</p>	<p>Nach den gesetzlichen Vorgaben für fließende Gewässer</p>
<p>10. Wer übernimmt die Kosten für den Schutz der Bevölkerung zum Thema Lärmschutz?</p>	<p>Alle Kosten der gemäß Lärmgutachten und den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes notwendigen Lärmschutzmaßnahmen werden vom Vorhabenträger übernommen.</p>

11. Wie stellt sich die Gemeindevertretung den Schutz gegen das Streulicht vor?	Der Schutz wird durch ausschließlich nach unten gerichtete Leuchten, die zum Großteil von den Lärmschutzwänden verdeckt werden, gewährleistet. In der weiteren Planung wird ein Beleuchtungskonzept mit Lichtberechnung erstellt.
12. Wie soll die Bevölkerung gegen Überschwemmungen hervorgerufen durch das Paketzentrum geschützt werden und wer übernimmt dafür die Kosten?	Da das insgesamt anfallende Niederschlagswasser auf dem Vorhabengelände zurückgehalten und zur Versickerung gebracht werden kann, entsteht durch das Vorhaben keine steigende Überschwemmungsgefahr für die Bevölkerung. Eine Kostenübernahme für potenzielle Überschwemmungen ist nicht erforderlich.
13. Ab wann stehen die notwendigen finanziellen Mittel für die Schutzmaßnahmen bereit?	Es sind keine Hochwasserschutzmaßnahmen erforderlich.
14. Wann ist mit verbindlichen Ausführungen zu Bauhöhen zu rechnen?	Die verbindlichen Bauhöhen werden im Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes festgesetzt und werden zur Billigung der Entwurfsunterlagen feststehen.
15. Wann wird die DHL den Betrieb mit lärmärmeren Elektrofahrzeugen aufnehmen?	Im Rangierbetrieb eines Paketzentrums werden mittlerweile elektrisch betriebene Umsetzfahrzeuge eingesetzt. Im Vorhabenplan sind dafür bereits E-Ladeplätze für Umsetzfahrzeuge vorgesehen.
16. Kümmert sich der Gemeinderat um die körperliche Unversehrtheit oder nimmt er das Risiko in Kauf, dass Bürger an den Auswirkungen des Paketzentrums leiden müssen?	Der Vorhabenträger ist im Rahmen der gesetzlichen Regelungen, deren Einhaltung der Gemeinderat einfordert, zur Einhaltung der körperlichen Unversehrtheit verpflichtet, soweit es diese Regelungen verlangen.
17. Die ausgeführten Stauräume sind im Störfall nicht ausreichend, da in den Nachtstunden alle 1,6 Sekunden ein LKW eintrifft. Wo ist der dafür erforderliche Stauraum?	Der erforderliche Stauraum befindet sich innerhalb des Vorhabengeländes, wo drei LKW-Abfertigungen parallel mit einem über 100 m langen Rückstauraum erstellt werden.
18. Übernimmt DHL die Kosten für einen adäquaten Lärmschutz entlang der B16, denn die massive Verkehrszunahme in den Nachtstunden erzeugen gesundheitsgefährdenden Lärm. Die WHO empfiehlt max 45dB/A. Es werden derzeit in Teilbereichen bereits 60dB/A überschritten. Wer schützt uns gegen den durch DHL verursachten Lärm?	Die Anregung zur ganzheitlichen Betrachtung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Bundesstraße 16 werden im Ergebnis der Gemeinderatssitzung vom 25.07.2022 von der Gemeinde außerhalb des vorliegenden Bauleitplanverfahrens gesondert untersucht.
19. Gilt auch hier die Prämisse, wir wollen unter allen Umständen das Geld aus den Steuern zu Lasten der anliegenden Bevölkerung?	Nein – der für das Vorhaben erforderliche Lärmschutz wird entsprechend der gesetzlichen Regelungen erbracht.
20. Was ist der gesundheitliche Schutz der Gemeindevertretung wert? Wie niedrig müssen die Einnahmen sein um immer noch Pro eingestellt zu sein?	Die Auswirkungen wurden untersucht, sind städtebaulich jedoch nicht relevant.

- 21. Wo darf ich die finanziellen Mitten für Schutzaufwendungen beantragen?
- 22. Schließt die Gemeinde mit der DHL Verträge zum Schutz der Bevölkerung?
- 23. Wenn ja, welche?
- 24. Ist der Gemeinderat der Meinung, dass die Parkflächen für die LKW's ausreichend sind?

Viele weitere Fragen liegen vor, aber ohne konkrete Unterlagen sind diese nicht sinnvoll.

**5. Anlagen**

Wie angekündigt in den Anlagen zur Lektüre und Stellungnahme.



Keine Schutzaufwendungen erforderlich.

Die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung werden im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan zwischen der Gemeinde Weichering und der Vorhabenträgerin geregelt.

Lärmschutzmaßnahmen, Niederschlagswasserbeseitigung, Beleuchtungskonzept, Abwasserbehandlung, Betriebsbeschreibung des Paketzentrums

Ja – auf Anregung des Gemeinderates wurde der LKW-Ruheplatz auf dem Vorhabengrundstück auf 41 Stellplätze erweitert.

Zu 5.

Die Anlagen mit Ihren Hinweisen zu Starkregenereignissen und Überflutungssituationen werden zur Kenntnis genommen und sind mit der Dimensionierung der Entwässerungsanlagen in der Entwässerungsplanung berücksichtigt.



Diverse weitere Presseinformationen stehen zur Verfügung. Z.B. Münchner Merkur, zum Thema Parkplätze für „Post-LKW’s“ in Aschheim. Die Ausführungen des dortigen Bürgermeisters sind unter Umständen hilfreich für das Projekt in Weichering.

Ich bitte um Beantwortung aller Fragen bis zum 4.7.2022.

**Würdigung vBP: Die Fragen des Einwenders werden zur Kenntnis genommen. Die Planunterlagen (Vorhabenplan, vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan, Begründung, Umweltbericht) werden den Antworten entsprechend angepasst.**

**Beschluss Private Stellungnahme 10**

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

11. Private Stellungnahme 11 mit Schreiben vom 30.06.2022	vBP
<p>Durch eine Ansiedlung eines Paketzentrums der Firma DHL würde es zu einer wesentlichen Erhöhung der Schadstoffemissionen wie Ozon, Feinstaub usw. kommen.</p> <p>Vorliegende Untersuchungen über die Korrelation zwischen Feinstaubbelastung und dem Auftreten von neurodegenerativen Erkrankungen wie z.B. Demenz sind zu erschreckenden Ergebnissen gekommen. Wir fordern daher zunächst, im Vorfeld weiterer Entscheidungen, wissenschaftlich fundierte und belastbare Untersuchungen relevanter Schadstoffe in verschiedenen Wetter und Verkehrssituationen durchzuführen. Bis zum Vorliegen eindeutiger Ergebnisse sollte das laufende Verfahren zumindest ruhen.</p> <p>Es wäre unverantwortlich diese Anlage ohne ausreichende Erkenntnisse über eine Gefährdung der Gesundheit der Bevölkerung hier Weichering zu bauen.</p> <p>Da ich persönlich durch meine Parkinsonerkrankung einer Risikogruppe angehöre und nahe am geplanten Standort wohne bin ich besonders gefährdet. Relevante Informationen zu der Gefährdungslage fehlen in den ausgelegten Unterlagen.</p>	<p>Zur Feinstaubbelastung: 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 von keiner Überschreitung des Tagesgrenzwertes auszugehen.</p> <p>Da entsprechend der Verkehrsuntersuchung (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss vom 28.10.2022) 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 28.10.2022) kommt abschließend zu folgendem Ergebnis (S. 23 der Anlage):</p> <p><i>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 Siedlungsstrukturen ist durch das Paketzentrum Weichering daher nicht zu erwarten.</i></p>

<p><b>Würdigung vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Vorhabenträgerin hat durch ein Fachbüro das auftretende Verkehrsaufkommen, die damit einhergehenden Feinstaubemissionen, sowie den Einfluss der geplanten Bauwerksbegrünungen analysieren lassen. Diese fachliche Stellungnahme wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p>	
<p>Alle anderen DHL Paketzentren liegen maximal 1-3 km von der Autobahn entfernt. In Weichering wären es 23 km. Das bedeutet eine enorme Kostensteigerung für DHL und ist außerdem in der jetzigen geopolitischen und Klimasituation, in der energiesparen, energiesparen und nochmals energiesparen gefordert wird absolut inakzeptabel.</p>	<p><b>Zu Standort</b> Die Standortwahl ist unter Kap. 3.3 Standortsuche der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung ausführlich beschrieben. Nach den Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes (LEP) ist für die Ansiedlung eines Logistikunternehmens der Anschluss an einen Zubringer zur Autobahn gleichwertig wie der Anschluss an eine Bundesautobahn zu betrachten. Die Regierung von Oberbayern hat daher bestätigt, dass das geplante Paketzentrum am vorgesehenen Standort in Weichering den Zielen des LEP entspricht. In der Begründung zum Ziel 3.3 des LEP (Anbindegebot) sind Zubringer zu Bundesautobahnen als Bundes- und Staatsstraßen, die im Straßennetz den Verkehr von einem Verkehrsschwerpunkt (Stadt oder größere Gemeinde) unmittelbar zu einer Autobahnanschlussstelle führen definiert. Dazwischen dürfen sich keine Ortsdurchfahrten oder größere Ortslagen befinden, weshalb die Länge des Zubringers begrenzt ist [...]. Diese Anforderungen werden durch die B16 als Zubringer zur BAB A9 erfüllt, sodass nach Mitteilung der Regierung von Oberbayern die Ausnahme hier Anwendung finden kann und das Anbindegebot der Planung folglich nicht entgegensteht.</p>
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Planungsentscheidung der Gemeinde liegen die Aussagen der Regierung von Oberbayern zum Anbindegebot, der verkehrlichen Wirkung der B 16 und der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens zu Grunde. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>Beschluss Private Stellungnahme 11</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b> <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</b></p>	
<p>12. Private Stellungnahme 12 mit Schreiben vom 30.06.2022 (+ 6 Unterzeichner*innen) <span style="float: right;">FNP / vBP</span></p>	
<p style="text-align: center;">Zu 4. Änderung des Flächennutzungsplanes zum Sondergebiet „Paketzentrum Weichering“ Im Parallelverfahren mit Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan „Paketzentrum Weichering“ der Deutschen Post AG, Bonn“ Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan</p>	<p>Innerhalb des ersten Tages der Auslegung wurde die Unterlage der Schalltechnischen Untersuchung aktualisiert, da auf der Homepage der Gemeinde Weichering versehentlich eine Vorfassung hochgeladen worden war. Insgesamt lagen die Unterlagen 6 Wochen mit dem richtigen Datum und Stand aus. Maßgebend ist das aktuelle.</p>

„Paketzentrum Weichering“  
86706 Weichering  
TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/06  
Köln, 20. April 2022

Das Gutachten wurde während der Auslegungsphase mehrfach durch neuere Versionen ausgetauscht. Unsere Anmerkungen beziehen sich auf die zu Auslegungsbeginn hochgeladene Version. Es erfolgte kein Hinweis bzw. Information der Bürger zu neuen Versionen.  
Im Folgenden bringen wir Einwände in Bezug auf die vorgenannte Untersuchung vor.

Einwände, welche zu prüfen und zu beantworten sind:

#### 1. Aufbau des Gutachtens:

Wir bemängeln grundsätzlich:

Das vorliegende Schallschutzgutachten des TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/06 Köln, 20. April 2022 entspricht nicht dem branchenüblichen Aufbau eines Schallschutzgutachtens, wie sie uns -auch von Seiten des TÜV Rheinland - bekannt sind:

In 95% der Fälle wird nämlich zuerst das Vorhaben mit seinen Schallschutzauswirkungen ohne Gegenmaßnahmen dargestellt. Hierauf wurde - vermutlich aus politischen Gründen- verzichtet.

Zu 1:

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 Paketzentrum 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 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 05.05.2023. 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,

**Einwand:**

Es wird nicht die Auswirkung des Bauvorhabens auf die benachbarte Bebauung ohne Schallschutzmaßnahmen dargestellt.

Aus welchen Gründen wurde auf diese Darstellung verzichtet?

Wir bitten in der Überarbeitung um eine branchenübliche Darstellung der zu erwartenden Schallemissionen in einer dem Vorhaben angemessenen Auflösung. Da es sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Wohnbebauung befindet und nicht -wie deutschlandweit sonst üblich- in einem Gewerbegebiet ist hierauf besondere Sorgfalt anzuwenden.

**2. Falsche Grundlagen der schalltechnischen Begutachtung**

Ebenso fachlich unüblich und grundsätzlich ist zu bemängeln:

Bei der schalltechnischen Betrachtung der den Liegenschaften des Bestandes, Bundeswehr, Allgemeine Wohngebiete etc. wird von der gegenwärtigen tatsächlichen Nutzung ausgegangen.

**Einwand:**

Für eine genaue Prüfung auch zukünftig möglicher veränderter Nutzungen müssen die tatsächlichen Bestimmungen und Möglichkeiten der vorliegenden Genehmigungen für die angrenzende Bebauung berücksichtigt werden.

Was ist zulässig nach Genehmigung?

Wie es augenblicklich genutzt wird, ist hier rechtlich nicht von Belang.

Diese genauen Untersuchungen fehlen und sind nachzuliefern, wie auch in der Überarbeitung des Schallgutachtens zu berücksichtigen.

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.

Es wurde dargestellt, mit welchen Maßnahmen das Vorhaben die Immissionsrichtwerte der TA Lärm erfüllt.

Nicht erforderlich, es wurde in der Untersuchung dargestellt, wie das Vorhaben realisierbar ist.

Zu 2:

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 – Immissionsschutz 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 Geschäftsbereichen verbindlich ist, jedoch keine Außenwirkung hat.

Für Anlagen der Landesverteidigung liegen regelmäßig – wie auch hier – keine Genehmigungsbescheide vor, welche Auflagen oder Betriebsbeschränkungen bezüglich der Geräuschemissionen 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

	<p>werden können. Es handelt es 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. Von einer künftig strategischen Veränderung des Bundeswehr-Standortes in Weichering ist - auch angesichts der aktuell geänderten politischen Weltlage - nichts bekannt, so dass bezüglich des Verkehrsaufkommens zum/vom Standort die tatsächliche Nutzung des Standortes angesetzt ist.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Einstufung des Bundeswehrgeländes nach der tatsächlichen Nutzung wurde begründet. Dies ist so in der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Eine daraus resultierende Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p><b>3. fehlerhafte Grundlagen:</b>                  Das Gutachten wurde auf der Grundlage einer fehlerhaften Tabelle/ Verkehrszählung erstellt. Die öffentlich zugänglichen Zahlen von DHL spiegeln andere Werte wider. In der öffentlichen Sitzung der Stadt Neuburg wurde dies auch bereits kritisiert.  <b>Einwand:</b>                  Für die schalltechnische Auswirkung der verkehrlichen Belastung müssen die aktuellen Zahlen verwendet und die Tabellen anschaulicher dargestellt werden. Auch Fachleute konnten die Zahlen nicht stimmig zuordnen.</p>	<p>Zu 3:                  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 Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2022 Die Gemeinde Weichering hat die aktualisierte Schalltechnische Untersuchung zudem durch das Büro Steger &amp; 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</p>

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 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.

Der Vergleich der prognostizierten Verkehrsbelastungen durch den Stellungnehmenden 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. Eine Verkehrssteigerung auf der B 16 bis zum Prognosejahr 2035 wurde mit 5,6 % berücksichtigt. Dabei wurde sich an den Angaben des Landesverkehrsmodells des Freistaates Bayern bis zum Prognosejahr 2035 für den Bereich Weichering orientiert. Wie oben beschrieben, ist der Vergleich zwischen DTV-Werten und den absoluten Verkehren der Deutschen Post AG aus Tabelle 1 nicht richtig, da hier unterschiedliche Belastungsgrundlagen miteinander verglichen worden sind. In der Verkehrsuntersuchung der IGS ist bezogen auf die Berechnung der Leistungsfähigkeiten der Worst-Case-Fall mit den Starkverkehren der Deutschen Post AG berücksichtigt worden. Für die Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte ist allerdings der DTV maßgebend, der auch die unterjährigen Verkehre der Deutschen Post AG berücksichtigt. Für die Berechnungen der Belastungen  $M_T$  und  $M_N$  erfolgte eine Umstellung von dem Regelwerk der RLS-90 zur RLS-19. Die Umstellung der Berechnungssoftware erfolgte allerdings erst Ende 2021 und lag erst nach Erstellung der Verkehrsuntersuchung vom 19. April 2022 vor. In der aktuellen Verkehrsuntersuchung sind die neuen Berechnungen der Belastungen  $M_T$  und  $M_N$  als „Fürsorge“ für die Bürgerinnen und Bürger als ungünstigerer Fall berücksichtigt worden. Allerdings sind bei den Berechnungen des Schallgutachtens nicht die Werte  $M_T$  und  $M_N$ , sondern die  $p_1$ - und  $p_2$ -Werte für Tag und Nacht zur Anwendung gekommen.

**Würdigung FNP+vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler)**

**überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**  
**Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**4. Meteorologisches Gutachten:**  
 Die vorherrschenden Windrichtungen / Wetterlagen müssen hinsichtlich der Schallentwicklung mitberücksichtigt werden. Ein meteorologisches Gutachten muss zugrunde gelegt werden, da das Thema entscheidende Auswirkung haben kann.  
**Einwand:**  
 Die im vorliegenden Gutachten getroffenen Annahmen zur vorherrschenden Windrichtung sind zu pauschal und müssen über ein meteorologisches Gutachten nachgewiesen werden.

Zu 4:  
 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 (IST und PLAN) die gleichen Wetterdaten verwendet werden. Für Verkehrslärm ist dies nicht anzuwenden.

**Würdigung FNP+vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. In der Schalltechnischen Untersuchung ist eine Gleichverteilung des Windes in alle Himmelsrichtungen, also auch den Wind aus Westen, berücksichtigt. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**5. Verkehrliche Auswirkungen des Planvorhabens**  
 Durch die neu entstehenden Zu- und Abfahrten von Lkw und Pkw erhöht sich demnach die Verkehrslärmsituation für die umliegende Nachbarschaft. In der schalltechnischen Untersuchung wurden daher die Auswirkungen unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs (Straße und Schiene) betrachtet.  
**Einwand:**  
 Dadurch erhöhen sich die Beurteilungspegel z.T. relevant, da sie um mehr als 2,1 dB(A) zunehmen. Darüber hinaus werden die Immissionsgrenzwerte z.T. erstmalig und oftmals weitergehend überschritten. An den Immissionsorten Io 1 und Io 5 werden demnach sogar gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel von 60 dB(A) erstmalig erreicht. Somit sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die unmittelbare Nachbarschaft im Sinne des Rücksichtnahmegebots abwägungsrelevant. Eine gesonderte Abwägung wird im vorliegenden Fall jedoch nicht durchgeführt. Eine gesonderte Abwägung ist detailliert darzulegen.

Zu 5:  
 Bei der Ermittlung der Veränderung des Verkehrslärmpegels (im B-Plan-Verfahren) wird u. E. „nur“ zwischen der Ist-Situation und den Veränderungen durch die Plan-Situation unterschieden = zu untersuchen ist die plangebietsbedingte Veränderung durch das Vorhaben. Solche Fälle sind in Bebauungsplanverfahren nicht eindeutiger geregelt. Der Anstieg des Verkehrslärms führt nicht dazu, dass nachts 60 dB(A) (Grenzen der Gesundheitsgefährdung) überschritten werden.  
  
 Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden nicht überschritten. Auch ein gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 60 dB(A) wird nicht erreicht.

Im Übrigen hat die Gemeinde eine sachgerechte Abwägung der betroffenen Belange, insbesondere zwischen den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse einerseits und den Belangen der Wirtschaft und des Verkehrs andererseits vorgenommen. Die Gemeinde hat erkannt, dass die Anwohner durch zusätzliche Verkehrslärmimmissionen des geplanten Paketzentrums belastet werden. Die verkehrlichen Belange sind angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Wirtschaft, die Schaffung von Arbeitsplätzen und für das Postwesen allerdings nach objektiven Gesichtspunkten gewichtiger. Zusätzlich werden die

**§ 1 Anwendungsbereich**

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

**6. Überschreitung der 16. BImSchV**

Seite 18.

Punkt 4.1

Schallschutz in der Bauleitplanung allgemeine Anforderungen

*....Bei Neuplanungen soll das Entstehen von Konfliktbereichen von vornherein vermieden werden. In beiden Fällen sind nicht nur die Kriterien der DIN 18005 zu beachten, sondern auch teilweise darüber hinaus gehende immissionsschutzrechtliche Anforderungen an bestimmte Kategorien von Geräusquellen (hier im Wesentlichen Verkehrslärm).*

Auswirkungen der Verkehrslärmimmissionen durch die Aufbringung von offenporigem Asphalt als lärmindernder Maßnahme reduziert. Außerdem wurde in der Abwägung berücksichtigt, dass 60 % des Zielverkehrs nicht Richtung Westen über die Brücke über die B 16 abgewickelt wird, sondern weiter östlich davon von der B 16 abfährt. Auch dadurch werden die Lärmbeeinträchtigungen der Anwohner, insbesondere im Ortsteil Maxweiler, gemindert. 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.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass eine Planung nicht deshalb unterbleiben muss, weil durch die Situationsveränderung Interessenkonflikte entstehen. Vielmehr ist es erforderlich, aber auch ausreichend, die Belange, die sich für und gegen das geplante Vorhaben ins Feld führen lassen, in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Dies ist hier, wie gezeigt, erfolgt. Die Ansiedlung eines Paketzentrums als legitimes Planungsziel darf daher auch unter Zurücksetzung kollidierender Belange verwirklicht werden.

Zu 6:

**Einwand:**

Diesen Grundsätzen wird man im Verkehrslärm nicht gerecht. Die DIN 18005 wird in Kapitel 6.3 gar nicht mehr aufgeführt. Es wird hingenommen, dass die IGW der 16. BImSchV überschritten werden. z.T. um mehr als 3 dB(A).

**7. Annahmen zur Vorbelastung****a. Lärmrelevante Anlagen**

Seite 25.

Punkt 5.1.1

Geräuscheinwirkung auf das Plangebiet und Geräuschvorbelastung durch bestehende Nutzungen

*....um zwei relevante Nutzungen, nämlich die Bundeswehr-Liegenschaft südlich und landwirtschaftliche Hofstellen östlich des Plangebiets.*

**Einwand:**

Es wird von vornherein und ohne Beleg angenommen, dass sich nur zwei lärmrelevante Anlagen in der unmittelbaren Nachbarschaft befinden.

Dieser Sachverhalt muss genauer erläutert und präziser untersucht werden.

Auf welche Untersuchungen bezieht man sich bei dieser Annahme? Es gibt weitere gewerblich genutzte Bereiche im unmittelbaren Umfeld des geplanten Logistikzentrums. Diese gewerblichen Bereiche wurden nicht näher erläutert.

**b. Vorbelastung Liegenschaft Bundeswehr**

Seite 25.

Punkt 5.1.2

Bundeswehr Liegenschaft

*...Die Nutzung findet nach unserer Einschätzung und nach Auffassung des StBA Ingolstadt ausschließlich tagsüber statt [28].*

**Einwand:**

Aus den bereits negativen Erfahrungen zum neuen Baugebiet Weingasse wissen wir, dass Bundeswehrliegenschaften, deren Ansprüche und Planungen genauestens überprüft und vorab geklärt werden müssen.

Insbesondere ist die gegenwärtige weltpolitische Lage und die damit zunehmende Bedeutung der Bundeswehr und deren Logistik- und Ausbaupläne zu berücksichtigen.

Auf welchen Fakten basiert die „Einschätzung“?

Wie sieht die Planung und eventuell zukünftige Verkehrsbewegungen und Schallentwicklung bezüglich der Bundeswehrliegenschaft jetzt und auch in Zukunft aus?

Wie sollen diese berücksichtigt werden?

Mindestens muss eine ausführliche Darstellung und Berücksichtigung der nach vorliegenden Baugenehmigungen zulässigen Immissionen auf der Liegenschaft erfolgen.

Hier handelt es sich um einen redaktionellen Fehler im Gutachten. Dieser Satz bezieht sich einzig auf die Bewertung nach 16. BImSchV (S. 72 in Kap. 7), ist vom Gutachter jedoch ohne diesen Hinweis in die Zusammenfassung (S. 74 in Kap. 8) übertragen worden.

Zu 7a:

Weitere gewerbliche Nutzungen, die eine schalltechnisch relevante Vorbelastung für das Paketzentrum darstellen, liegen nicht vor.

Zu 7b:

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 – Immissionsschutz 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 Geschäftsbereichen 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

### c. Vorbelastung Liegenschaft Kartoffelhalle

Seite 25.

Punkt 5.1.3

Kartoffellagerhallen

*...Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung Gemeinde Weichering [20] [21] wurden die Lüftungsanlagen der Hallen als relevante Schallquellen identifiziert [28].*

#### Einwand:

Die Schallquellen lediglich auf Basis eines früheren Gutachtens nur auf die Lüftungsanlagen zu reduzieren ist einseitig.

#### Einwand:

Das Gutachten muss weitere Schallquellen betrachten!

Wie sieht es insbesondere während der Erntezeit mit An-Abfahrten zu den Lagerhallen aus?

Wie sieht es mit An-Abfahrten zu den Lagerhallen grundsätzlich aus?

Zu welchen Zeiten sind diese An- und Abfahrten zu erwarten?

Wurde überprüft, welche weiteren Schallquellen es bei den relevanten Hofstellen gibt?

Der auf dem Grundstück entstehende Lärm der An- und Abfahrten, sowie Be- und Entladevorgänge (nachts während der Erntezeit) sind zu berücksichtigen.

Wie wirken sich diese Lärmquellen in Summe auf das Schallgutachten aus?

### 8. Be- und Entladevorgänge DHL

Seite 30.

Punkt 5.2.1 Allgemeine Angaben

*...Die Verladevorgänge in Wechselbehälter, Lkw und Anhänger erfolgen manuell (fahrbare Rollbehälter oder lose Pakete) an allen Entlade- bzw. Beladetoren des Paketzentrums (Innenrampen mit Torranddichtung). Je Verladung wird eine Dauer von 30 Minuten angesetzt.*

#### Einwand:

Eine pauschale Dauer für die Verladung von 30 Minuten erscheint nicht realistisch, zumal hier kein Verweis auf die Literatur oder anderen Quellen angeführt wird. Be- und Entladungen von Sprintern und Klein-Lkw können nicht mit Be- und Entladungen von Sattelzügen verglichen werden. Somit ist eine Differenzierung der Be- und Entladung je Fahrzeugtyp erforderlich.

### 9. Undifferenzierte Betrachtung der Fahrbewegungen auf dem DHL-Grundstück

Seite 32.

Punkt 5.2.2

Fahrbewegungen auf dem Betriebsgelände

werden können. Es handelt es 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.

Zu 7c:

Diese Schallquellen wurden auch im schalltechnischen Gutachten zum B-Plan Weingasse nicht berücksichtigt (Wohngebiet). Da es sich um ein abgeschlossenes und rechtskräftiges Verfahren handelt, wurde die Vorbelastung durch diesen Betrieb hinreichend berücksichtigt.

Zu 8:

Die Dauer von 30 Minuten für eine Verladung sind konservativ zu sehen. Es geht in der Bewertung nicht darum zu bewerten, wie lange eine Wechselbrücke vor einem Verladetor steht, sondern wie lange der tatsächliche Verladevorgang dauert. Eine weitere Differenzierung (Fahrzeugarten) ist nicht erforderlich, da bei den Verladungen (30 Minuten je Verladung mit Rollbehältern inkl. Impuls) bereits konservative Ansätze getroffen worden sind. Klein-Lkw und Sprinter werden nicht verladen, sondern nur Wechselbrücken – eine Differenzierung daher nicht erforderlich.

Zu 9:

Tabelle 5.2: Zeitliche Verteilung von Fahrverkehren

Uhrzeit	Lkw		Rangieraufträge (Wiesel)	Pkw	
	Ein	Aus		Ein	Aus
00:00 – 01:00	47	28	79	4	4
01:00 – 02:00	84	55	86	4	4
02:00 – 03:00	86	76	86	5	4
03:00 – 04:00	96	86	99	4	4
04:00 – 05:00	110	95	108	4	4
05:00 – 06:00	71	100	93	23	4
06:00 – 07:00	117	63	69	23	112
07:00 – 08:00	4	117	25	25	4

Das Gutachten zeigt in der Tabelle eine Summierung von Fahrverkehren in der Zeit von 4.00-5.00 Uhr (bei Wieselbewegungen 108!)

Im weiteren Verlauf wird auf die Summierung im Gutachten nicht eingegangen!

**Einwand:**

Es fehlt im Gutachten eine differenzierte Betrachtung mit den dargestellten Spitzenzeiten. Diese differenzierte Betrachtung ist zu berücksichtigen und nachzuliefern.

Wie wirken sich die Bewegungshäufigkeiten im weiteren Verlauf des Gutachtens aus? Wie sind diese in den Emmissionsansätzen im Nachtzeitraum erkenntlich?

**10. Annahme Höchstauslastung**

Seite 34.

Punkt 5.3.1 Allgemeine Angaben

*...Ggf. geplante Abluftventilatoren und Klimageräte auf den Dachflächen der Frachthalle und der Verwaltung sind erfahrungsgemäß gegenüber dem Freiflächengeschehen und aufgrund der großen Entfernungen zu den Immissionsorten als nicht relevant anzusehen. Darüber hinaus sind diese insbesondere in der warmen Jahreszeit in Betrieb, der betrachtete Starkverkehr tritt dagegen im Weihnachtsgeschäft nachts auf.*

Diese Aussage ist kritisch zu bewerten, da sie nur auf einer Einschätzung beruht. Insbesondere auch die Betrachtung, dass diese nur in der warmen Jahreszeit in Betrieb sind! Da die Wärmeentwicklung durch Maschinen aber auch die notwendigen Lüftungsumsätze über das ganze Jahr ähnlich bleiben, kann nicht nur vom Betrieb in der warmen Jahreszeit ausgegangen werden. Bei einer weiteren positiven Entwicklung des Paketgeschäftes -wovon DHL ausgeht- kann der im Gutachten angenommene Starkverkehr auch im Sommer auftreten.

**Einwand:**

Auf welcher Grundlage wurden diese Annahmen getroffen?

Wo sind die Belege und Messungen für diese Annahme?

Es sollte in der Überarbeitung des Gutachtens der worst case mitbetrachtet werden.

Rechnen Sie die Werte über das ganze Jahr mit ein!

**11. Fehlende Quellenangaben und nicht nachvollziehbare Ansätze**

Seite 35.

Punkt 5.3.2 Freiflächengeschehen

Es wurde die nach TA Lärm lauteste zu betrachtende Nachtstunde bezogen auf jeden Immissionsort betrachtet („Spitzenzeit“).

Zu 10:

Es wurden im Modell 20 Lüftungsanlagen berücksichtigt, die ganzjährig und dauerhaft über 24h in Betrieb sind (Kapitel 5.3.1). An die Anlagen wurden mit einem vorgegebenen Schalleistungspegel von LWA = 75 dB(A) strenge Vorgaben gestellt (die Anlagen könnten auch deutlich lauter ausgelegt werden, ohne die Immissionsrichtwerte zu überschreiten).

Zu 11:

Tabelle 5.5: Schalleistungspegel Fahrverkehr und Verladevorgänge

Betriebszustand	Schalleistungspegel L <sub>WA</sub> in dB(A)			Geschwindigkeit bzw. Dauer der Vorgänge*
	Ausgangswert L <sub>WA</sub>	L <sub>WA</sub> pro Stunde bzw. Vorgang	Längenbezogen L <sub>WA'</sub> / (m*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 Übergabepplatz (Ü)	103	95	-	10 min je Vorgang am Übergabepplatz
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

**Einwand:**

Es fehlen Quellenangaben zu den Schallemissionsansätzen.  
 Man kann nicht nachvollziehen, woher diese Ansätze kommen.  
 Gibt es Messungen für diese Annahmen der Tabelle?  
 Wo sind Quellen für diese Annahmen der gesamten Tabelle?  
 Wo im Anhang befinden sich die Messprotokolle oder die Erläuterungen?

**11. Falsche, nicht nachvollziehbare und nicht konsistente Immissionsansätze**

Seite 35.  
 Punkt 5.3.2 Freiflächengeschehen

				Stellplätzen
Lkw-Verladungen (manuelle Rollbehälterverladung an Verladetoren)	83	80	-	30 min / Lkw

**Einwand:**

Hier werden Werte verwendet, welche aus der Fachliteratur höher angesetzt werden-mind. 2-5 dB(A).  
 Zusätzlich fällt auf, dass der Ausgangswert der Lkw-Verladung um mehr als 10 dB(A) niedriger ist, wie normale Lkw-Standgeräusche. Dies ist nicht nachvollziehbar.  
 Wie kommen Sie zu diesem Wert? Eine detaillierte Aufführung der Ansätze sollte in den Anlagen zu finden sein.

Es wurden gängige Geräuschemissionsansätze gewählt, die auch in anderen Verfahren Anwendung finden (fahrender, anfahrender und rangierender Lkw etc.). Die Vorgänge bezogen auf die Wechselbehälter (Lkw und Rangierfahrzeuge) beruhen auf eigenen Messwerten, die an anderen Standorten gewonnen wurden.

Zu a.11

Während der Verladung läuft der Motor des Lkw nicht bzw. steht gar kein Lkw unter der Wechselbrücke. Die Geräusche entstehen ausschließlich durch das Bewegen der Rollbehälter in der Wechselbrücke.

Sollte eine detaillierter Nachweis über die im Gutachten verwendeten Ansätze nicht möglich sein, sind die höheren Werte aus der Fachliteratur zu verwenden und die Berechnungen entsprechend anpassen.

**12. angewendeter Bodenfaktor**

Seite 37.

Punkt 5.4 Berechnungen der Geräuschimmissionen

*...Für die landwirtschaftlich genutzten Flächen (Ackerflächen) und Waldflächen wurde ein Bodenfaktor von G = 0.9 (= schallweicher Boden mit niedrigem Reflexionsanteil) berücksichtigt. Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet...*

**Einwand:**

Was hat Sie veranlasst, den Wert G=0.9 zu verwenden?

Wie begründet sich die Annahmen von diesem optimistischen Wert auszugehen?

**13. Errichtung von Lärmschutzwänden**

Seite 37.

Punkt 5.5 Errichtung von Lärmschutzwänden

*Zur Sicherstellung des ausreichenden Immissionsschutzes ist die Errichtung von folgenden Lärmschutzwänden (LSW) erforderlich:*

*LSW 1: L = ca. 60 m, h = 9 m*

*LSW 7: L = ca. 373 m, h = 10 m*

**Einwand Konstruktion und Gründung:**

10m hohe Lärmschutzwände sind in diesem baulichen Zusammenhang extrem selten anzutreffen und geben einen Hinweis darauf, dass dieses Paketzentrum nicht am richtigen Ort entsteht.

Dies muss in die Abwägung miteinfließen, da die auftretenden Windlasten bei der geplanten Höhe erhebliche Eingriffe in den Boden erforderlich machen.

Wie gewährleisten Sie die Standsicherheit?

Wie sieht die grundsätzliche Verankerung im Boden aus?

Wie wirkt sich eine notwendige Fundamentierung auf den Wasserhaushalt aus.?

Wurde der Einfluss auch auf die anschließenden Biotope hinsichtlich Wasserhaushalt, Verschattung etc. untersucht?

Zu 12:

In der Praxis sind die akustischen Eigenschaften des Bodens zu berücksichtigen. Für harten Boden gilt G = 0, für porösen Boden G = 1, für Mischboden ein Wert zwischen 0 und 1. Insofern hat der Gutachter bei der Wahl von G = 0.9 für den porösen Boden von Ackerflächen und Waldflächen einen passenden Ansatz gewählt.

Zu 13:

Die Errichtung der Lärmschutzwände erfolgt auf Basis statistischer Berechnungen, die Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens sind.

Je nach Baugrundgegebenheit erfolgt die Gründung per Bohrpfahl oder Rammrohr.

Im Zuge der Einbringung der Gründungkörper und auch im Dauerzustand wird keine Wasserhaltung oder Grundwasserabsenkung erforderlich. Darüber hinaus erfolgt keine nennenswerte Beeinflussung des Strömungsbildes des Grundwassers.

Zu den Auswirkungen auf den Wasserhaushalt kann angemerkt werden, dass die „Erdaufschlüsse“ (Einbringung der Gründungkörper) nach § 49 WHG i.V.m. Art. 30 des Bayerischen Wassergesetzes der zuständigen Behörde anzuzeigen sind. Durch eine entsprechende Materialwahl ist zum einen sicherzustellen, dass das Grundwasser keinen schädigenden/korrosiven Einfluss auf die Gründungkörper ausübt und auf der anderen Seite keine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch die Gründungkörper zu besorgen ist (hydrochemischer Aspekt).

**Würdigung FNP+vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweisepurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

**Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick**

**auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**14. Einwand Ortsüblichkeit:**  
 Seite 37.  
 Punkt 5.5 Errichtung von Lärmschutzwänden  
 Zur Sicherstellung des ausreichenden Immissionsschutzes ist die Errichtung von folgenden Lärmschutzwänden (LSW) erforderlich:  
 LSW 1: L = ca. 60 m, h = 9 m  
 LSW 7: L = ca. 373 m, h = 10 m  
**Einwand Ortsüblichkeit:**  
 10m hohe Lärmschutzwände sind in diesem baulichen Zusammenhang extrem selten anzutreffen und geben einen Hinweis darauf, dass dieses Paketzentrum nicht am richtigen Ort entsteht.  
 Wie verhält es sich mit der Ortsüblichkeit?  
 Die dargestellte Höhe sprengt jeden Maßstab angesichts der Tatsache, dass dieses Vorhaben zwischen zwei hauptsächlich durch Wohnnutzung geprägten, kleinen Dörfern mit einer feinkörnigen, von Einfamilienhäusern gekennzeichneten städtebaulichen Struktur und einer im Regelfall maximalen Höhenentwicklung von E+Dach und E+1+Dach liegt.  
 Die Höhe der Schallschutzwand liegt über der Traufe des Weicheringer Kirchenschiffs, dem höchsten Gebäude vor Ort.  
 Im Vorfeld der Baumaßnahme und ausreichend vor Beginn des zweiten Verfahrens zur Beteiligung der Öffentlichkeit sollte die Höhenentwicklung des Bauvorhabens durch ein für jedermann einsehbares sog. Baugespann geprüft werden.  
 Die Baugespanne sollen allen Betroffenen vor Ort zeigen, ob und in welchem Umfang das neue Bauvorhaben die Umgebung beeinflusst.  
 Je nach Größe und Komplexität besteht es aus Metallstangen, Winkellatten oder einem Gerüst aus Holzlatten. Hohe Baugespanne werden mit Drahtseilen abgespannt.  
 Eine Darstellung aus Vogelperspektive -wie in den vorliegenden Darstellungen – ist keinesfalls ausreichend, da sie für die Laien nicht einfach einzuschätzen ist und nichts mit der tatsächlichen Wahrnehmung vor Ort zu tun hat.  
 Angesichts der Größe des Eingriffs (für Weichering und Maxweiler) sollte im Eigeninteresse von DHL eine objektivierbare Darstellung der späteren Höhen möglich sein.

Zu 14:  
 Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.  
  
 Über das Rendering aus der Vogelperspektive hinaus werden den Unterlagen weitere fotorealistische Darstellungen der Ansicht des Vorhabens von der Westseite und der Ostseite beigelegt. In diesen Visualisierungen ist auch die Wahrnehmung der Lärmschutzwände mit der vorgesehenen Vertikalbegrünung erkennbar.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung**

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Über das Rendering aus der Vogelperspektive hinaus werden den Unterlagen weitere fotorealistische Darstellungen der Ansicht des Vorhabens von der Westseite und der Ostseite beigelegt.**

**15. Nachvollziehbarkeit der Beurteilungsansätze**  
 Seite 40.  
 Punkt 5.6.1 Beurteilungsansätze  
*...Bei den vor Ort eingesetzten Rangierfahrzeugen ist darauf zu achten, dass diese nicht mit einem tonhaltigen Rückfahrwarner (Pieper) sondern mit einem breitbandigen, nicht tonhaltigen „Fauchen/Zischen“*

Zu 15:  
 Dies ist als Anforderung an den Betrieb zu verstehen und daher zwingend umzusetzen. Es entstehen durch das „Fauchen/Zischen“ für den Anwohner keine Störungen, da diese Geräusche

ausgerüstet sind. Aufgrund der errichteten Lärmschutzwände wird die Tonhaltigkeit rückwärtsfahrender Lkw so weit gedämpft dass kein Zuschlag K<sub>T</sub> erforderlich wird,...

**Einwand:**

Wie wird sichergestellt, dass keine tonhaltigen Rückfahrwarner (Pieper) eingesetzt werden?  
 Die Ausstattung mit breitbandigen, nicht tonhaltigen Rückfahrwarnern als „Fauchen/Zischen“ können andere Störungen der Anwohner hervorrufen.  
 Erläutern Sie die Annahme, weshalb kein Zuschlag K<sub>T</sub> erforderlich ist.

**16. Ansatz Nachtzeitraum TA Lärm**

Seite 43.  
 Punkt 5.6.2 Beurteilungspegel

TÜV Rheinland Energy GmbH  
 Lärmschutz - Seite 43 von 176 -

Tabelle 5.7: Beurteilungspegel L<sub>r</sub> und Immissionsrichtwerte **nachts (22:00 – 6:00 Uhr)**

Immissionsort	Beurteilungspegel L <sub>r</sub> in dB(A)	Immissionsrichtwert in dB(A)	Differenz in dB(A)
<b>Immissionsgebiet 1 – Maxweiler</b>			
Io 1 – Am Bahndamm 3	38	40	-1
Io 2 – Maxweilerstraße 4c	38	40	-2
Io 3 – Maxweilerstraße 10 1/3	38	40	-2
Io 4 – Maxweilerstraße 10 1/2	38	40	-2
Io 5 – Maxweilerstraße 2	37	40	-3
Io 6 – Maxweilerstraße 4	37	40	-3
Io 7 – Maxweilerstraße 8	38	40	-2
Io 8 – Maxweilerstraße 22a	37	40	-3
<b>Immissionsgebiet 2 – Weichering (Außenbereich)</b>			

In der TA Lärm gibt es keinen Nachtzeitraum. Es gibt die lauteste Nachtstunde. Diese ist gemäß den Bewegungshäufigkeiten zwischen 4-5 Uhr (Tabelle 5.2).  
 Es ist nicht ersichtlich, ob diese Stunde in den Berechnungen berücksichtigt wurde, oder ob ein durchschnittlicher nachtzeitlicher Wert verwendet wurde.  
 Wenn zweiteres erfolgt ist, ist das falsch.  
 Die Bewegungshäufigkeiten zeigen, dass mit ca. 200 Lkw-Bewegungen (An- /Abfahrten) und 100 Wiesel-Bewegungen zu rechnen ist.  
 Multipliziert man diese Zahl mit 16 Stunden (Stunden im Tagzeitraum) so ergeben sich 3.200 Lkw-An/Abfahrten und 1.600 Wiesel-Fahrten.  
 Im Tagzeitraum treten jedoch lediglich ca. - 2.600 Lkw-An-/Abfahrten auf. Die Wiesel-Fahrten sind gleich.  
 Daher müssten die Beurteilungspegel während der lt. Nachtstunde deutlich über den Beurteilungspegeln im Tagzeitraum liegen.  
 Dies ist nicht der Fall.

in größeren Entfernungen nicht mehr wahrnehmbar sind. Die Maßnahme hilft also den Lärm der Fahrzeuge zu minimieren. Die Auflage ist auch bei anderen Paketzentren umgesetzt worden.

Der Zuschlag K<sub>T</sub> wird in der Fortschreibung des Gutachtens in der Fassung 12.04.2023 berücksichtigt.

Zu 16:

Es wurde die nach TA Lärm lauteste zu betrachtende Nachtstunde betrachtet. Die Annahme, es sei der Lärm über 8 Nachtstunden gemittelt oder nicht die lauteste Nachtstunde angegeben worden, wird zurückgewiesen.

Tagsüber werden die über 16 Stunden (6:00 – 22:00 Uhr) gemittelten Immissionspegel angegeben, nachts die lauteste Nachtstunde.

Auch die berücksichtigten Ruhezeitenzuschläge können das nur bedingt erklären.

**Einwand:**

Die Ansätze sind daher zu überprüfen und zusätzlich ist nachvollziehbar darzulegen, wie sich die Schallemissionen im Zeitraum der lautesten Nachtstunde ergeben. Die Angaben in den Tabellen A 2.4 und A 2.5 zeigen nur die Schalleistung der einzelnen Quellen und den dazugehörigen Zuschlag dT.

Es kann jedoch nicht nachvollzogen werden, wie sich der Zuschlag ergibt, da eine zeitliche Nutzung während der lautesten Nachtstunde nicht explizit aufgeführt wird. Eine transparente und nachvollziehbare Angabe der Schallemissionen ist daher nicht gegeben.

**17. Mangelnde Berücksichtigung aller Immissionsorte**

Seite 44.

Punkt 5.6.2 Beurteilungspegel

**Tabelle 5.8:** Ermittlung der Gesamtbelastung am lo 16, lo 17, lo 18

Immissionsort	Vorbelastung [21]		Paketzentrum in dB(A)		Summe	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
lo 16	26	23	39	38	39	39
lo 17	32	28	37	37	38	37
lo 18	42	39	31	31	42	40

Der IRW (Immissionsrichtwert) wird nur knapp eingehalten!

Man geht hier komplett auf die Immissionsrichtwerte, da hier keine Vorbelastung eingerechnet wurde

**Einwand:**

Hier fehlen die übrigen Immissionsorte! Hier wurde nur der Gewerbelärm, der im Rahmen der Neuplanungen Baugebiet angegeben - das beträfe aber mindestens auch die Immissionswerte Teichstraße und Weingasse.

Ist die Vorbelastung tatsächlich nur bei 23 dB(A)?

Berücksichtigen/rechnen Sie die Vorbelastung der Standorte mit ein. Belegen Sie diese Werte bzw. überprüfen Sie die weiteren Immissionsorte.

**18. Berücksichtigung tieffrequenter Geräusche**

Seite 46

Punkt 5.6.4 Tieffrequente Geräusche

...Tieffrequente Geräusche im Sinne Ziffer 7.3 TA Lärm sind nicht zu erwarten...

**Einwand:**

Dies ist eine pauschale Einschätzung ohne Begründung.

Tieffrequente Schallemissionen können über weite Strecken über den Boden übertragen und durch Resonanz in Baukörpern zu relevanten Immissionen führen. Dies kann beispielweise durch haustechnische Anlagen, als auch durch tieffrequente Motorengeräusche, wie es Dieselmotoren erzeugen, verursacht werden.

Belegen Sie diese Annahme.

**19. Falsche Berechnungsgrundlage Straßenverkehr**

Es wurde die nach TA Lärm lauteste zu betrachtende Nachtstunde betrachtet – die Ergebnisse sind in Anhang A2.5 detailliert dargestellt. Detailliertere Angaben, die über die Dokumentation der Ausbreitungstabellen hinausgehen, sind aus gutachterlicher Sicht nicht erforderlich. Der „Zuschlag“ dT ergibt sich aus den Bewegungshäufigkeiten, die Grundlagen dazu sind in Kapitel 5 aufgeführt.

Zu 17:

Die Vorbelastung wurde an den kritischsten Immissionsorten im Neubaugebiet Weingasse berücksichtigt, damit der Immissionsrichtwert von allen Anlagen in Summe eingehalten wird. An anderen Immissionsorten spielt die Vorbelastung keine Rolle. Im Übrigen wurde die Vorbelastung der Südfassade (höchster Pegel, da sich der landwirtschaftliche Betrieb südlich befindet) mit dem Anlagenpegel an der Westfassade (für das Paketzentrum relevante Fassade) addiert. Das Ergebnis (Gesamtbelastung/Summe) liegt damit auf der sicheren Seite.

Zu 18:

Aufgrund der ermittelten Berechnungsergebnisse sind unzulässige tieffrequente Geräusche nicht zu erwarten.

Zu 19:

Seite 50  
6.1.1 Straßenverkehrsgeräusche



TÜV Rheinland Energy GmbH  
Lärmchutz – Seite 50 von 176 –

Tabelle 6.2: Straßenverkehr – Prognose (Prognosehorizont 2035)

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	SV in %	M Kfz/h		Lkw1-Anteil p in %		Lkw2-Anteil p in %		P <sub>road</sub> in %		Geschwindigkeit in km/h		Emissionspegel L <sub>w</sub> in dB(A)	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Pkw	Lkw	Tag	Nacht
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,86	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,06	0,27	100	80	78	70
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,86	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,06	0,27	50	50	71	64
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 1 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Weingasse ortseinwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	1031	0,98	60	9	0,42	0,53	0,53	0,86	1,19	0,28	100	80	78	70
3	Biberweg	nördlich B 16	101	2,18	6	1	2,14	2,68	0,00	0,00	0,00	0,00	100	80	67	60
4	B 16	östlich Biberweg	18348	21,87	1055	183	3,88	7,44	16,49	32,62	0,07	0,00	100	80	91	86
5	Biberweg	südlich B16	193	11,48	11	2	7,86	12,92	3,28	5,54	0,00	0,00	100	80	73	67
6	B 16	westlich Biberweg	18306	21,93	1053	183	3,94	7,56	16,49	31,63	0,07	0,00	100	80	92	86
7	Neuburger Straße	südlich neuer Kreisverkehr	1989	48,67	115	18	21,24	26,55	26,56	33,34	0,62	0,14	100	80	85	78
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	3485	55,28	202	16	24,41	26,66	30,51	33,34	0,35	0,06	100	80	88	82
9	Zufahrt B 16	südlich Neuburger Straße	1789	53,93	104	16	26,73	30,00	26,73	30,00	0,08	0,15	100	80	84	77
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	2055	46,78	119	18	15,25	20,00	30,51	40,00	0,96	0,13	100	80	85	78
11	Zufahrt B 16	südlich An der Allee	1719	55,93	100	15	18,54	20,00	37,08	40,00	0,32	0,00	100	80	83 - 88	76 - 83
Die Emissionspegel im Querschnitt 11 werden hier mit einer Spanne angegeben, da sie aufgrund der Brückenauffahrt (Querschnitt 11 lt. IGS [25]) schwanken.																
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	622	0,36	36	6	0,35	0,44	0,00	0,00	1,31	0,44	100	80	69 - 76	62 - 68
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 12 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Maxweiler ortseinwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																

Aus der Differenz zum Prognose-Nullfall ergeben sich für den Abschnitt Neuburger Straße – westlich des neuen Kreisverkehrs 23 Kfz-Fahrten/h, bei einem Lkw- Anteil von ca. 66 %, sodass 15 Lkw-Fahrten/Std in der Nacht stattfinden. Bei 8 Stunden ergeben sich dadurch 120 Fahrten. Gemäß Tabelle 5.2 wäre jedoch im Nachtzeitraum mit deutlich mehr Lkw-Fahrten zu rechnen.

**Einwand:**

Wie ist diese Diskrepanz zu erklären?

Diese Diskrepanz ist aufzulösen und die höhere Zahl angegebener Fahrten als Grundlage für die zu erwartenden Schallpegel zu verwenden.

**20. Mangelnde Präzision**

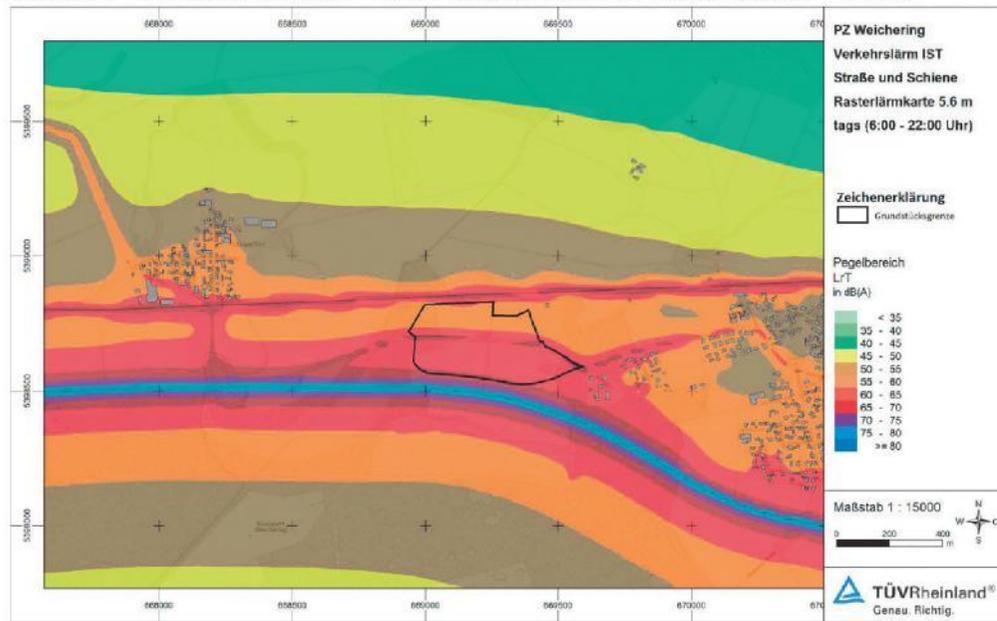
Seite 55

6.2.1 Geräuschimmissionen

Den Entwurfsunterlagen liegt die überarbeitete Fassung der Schalltechnischen Untersuchung vom 12.05.2023 bei die auf den Daten der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 basiert

Zu 20:

Abbildung 6.2: Verkehrsgeräuschimmissionen – Gesamtbelastung aus Straßen- und Schienenlärm (tags 6:00 – 22:00 Uhr)



Die Auflösung wurde nicht detailliert genug gewählt. Nur mit einer feineren Auflösung sind die Unterschiede zu erklären (d.h. Interpolation in einem zu groben Raster)

**Einwand:**

Ein für diese Zwecke nicht unübliches Raster von mind. 3 x 3m wird eingefordert.

**Einwand:**

Wurden Einzelpunkte berechnet?

**Einwand:**

Die Brücke in Maxweiler ist mit ihrer erhöhten Lage in der Karte als markante Lärmquelle überhaupt nicht erkenntlich!

Insbesondere nachts ist keine Veränderung zu erkennen.

Nach der Prognose müssten 60% nachts über die Brücke abfahren und 40m% zufahren.

Ist das berücksichtigt, arbeiten Sie da mit den tatsächlichen Verkehrswerten?

Bitte darstellen.

**Einwand:**

Wird die Brücke als erhöhte Schallquelle ausreichend abgebildet bzw. berücksichtigt?

**21. Bewertung der Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Plangebiet**

Seite 64 und 66

Ein anderes Raster würde nicht zu anderen Berechnungsergebnissen führen. Darüber hinaus wurden für alle Immissionsorte Einzelpunktberechnungen (nächster Einwand) durchgeführt.

Im IST-Fall, auf den sich der Einwand mit Abbildung bezieht, ist die Brücke nicht als stärker belastend dargestellt, da die Verkehre sehr gering sind.

Siehe Verkehrsgutachten

Die Brücke wird mit dem entsprechenden Zuschlag bei den Steigungen gewürdigt.

Zu 21:

6.3.2 Bewertung der Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Plangebiet in der Nachbarschaft

...Eine Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen ist im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu prüfen, ob gesundheitsgefährdende Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden....

**Einwand:**

Es ist vor allem zu prüfen, dass zum Schutz der Nachbarschaft die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden.

Darüber hinaus kann auf die IGW der 16. BImSchV nach oben abgewichen werden. Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) können zu Schadenersatzzahlungen führen oder ggf. zur Umsetzung von passivem Schallschutz.

Überprüfen Sie die Zielsetzung.

**Tabelle 6.5:** Verkehrslärmpegel für die Ist- und Plan-Variante

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
				Ist		Plan		Differenz	
				dB(A)		dB(A)		dB	
Io 1 - Am Bahndamm 3	WA	1.OG	S	60.6	57.3	61.4	57.8	0.8	0.5
Io 1 - Am Bahndamm 3	WA	1.OG	O	56.0	52.2	57.2	53.0	1.2	0.8
Io 1b - Am Bahndamm 1	WA	1.OG	S	62.6	59.6	63.1	59.9	0.5	0.3
Io 2 - Maxweilerstraße 4c	WA	2.OG	O	55.8	49.9	57.7	51.8	1.9	1.9
Io 2 - Maxweilerstraße 4c	WA	2.OG	S	56.1	50.3	57.9	52.2	1.8	1.9
Io 3 - Maxweilerstraße 10 1/3	WA	1.OG	O	52.3	46.3	54.5	48.6	2.2	2.3
Io 4 - Maxweilerstraße 10 1/2	WA	2.OG	O	53.6	47.6	55.6	49.6	2.0	2.0
Io 5 - Maxweilerstraße 2	WA	EG	O	60.3	57.0	61.1	57.1	0.8	0.4
Io 5 - Maxweilerstraße 2	WA	2.OG	S	62.4	59.3	63.0	59.6	0.6	0.3
Io 6 - Maxweilerstraße 4	WA	2.OG	O	55.7	50.6	57.6	52.2	1.9	1.6
Io 6 - Maxweilerstraße 4	WA	2.OG	S	58.0	53.6	59.2	54.5	1.2	0.9
Io 7 - Maxweilerstraße 8	WA	1.OG	O	54.6	48.4	56.8	50.8	2.2	2.4
Io 8 - Maxweilerstraße 22a	WA	1.OG	O	49.4	43.5	51.4	45.5	2.0	2.0
Io 9 - Schornreut 1	MI	1.OG	SW	47.1	41.7	47.7	42.6	0.6	0.9
Io 10 - Biberweg 2	MI	1.OG	W	60.1	53.4	60.9	54.7	0.8	1.3

Die gesundheitsgefährdenden Pegelwerte (70 dB(A) tags, 60 dB(A)) nachts werden nicht erreicht.

Der Einwender vermerkt offensichtlich den Verkehrslärm, der durch die Veränderung der Kreisstraße entstehen kann, mit den Veränderungen der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Paketzentrum. Zur Klarstellung wurde die Schalltechnische Untersuchung angepasst und liegt mit Stand vom 12.05.2023 den Entwurfsunterlagen bei. Dementsprechend geht das überarbeitete Schallgutachten von zutreffenden Erwägungen aus:

Die 16. BImSchV findet nur bei der Änderung der Kreisstraße ND 18 Anwendung. Insoweit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV durch die Beurteilungspegel der geänderten Kreisstraße sowohl tags als auch nachts an allen Immissionsorten eingehalten (vgl. Kapitel 7 Schalltechnische Untersuchung TÜV Rheinland vom 12.05.2023). Hiervon zu unterscheiden sind Verkehrsgeräuschimmissionen die vom An- und Abfahrtsverkehrs zum und vom Paketzentrum ausgelöst und über Kreis- und Bundesstraße abgewickelt werden. Dieser Verkehr trägt zwar zu den Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen in Maxweiler und Weichering neben den bereits bestehenden Immissionen der Bundesstraße und der Bahnlinie bei. Die dabei ermittelten Beurteilungspegel für die gesamten Geräuschimmissionen (Kreisstraße, Bundesstraße und Bahnlinie) fallen nicht in den unmittelbaren Anwendungsbereich der 16. BImSchV (vgl Kapitel 6.3 Schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2023). Hier besteht ein Abwägungsspielraum der Gemeinde im Rahmen der Bauleitplanung in Bezug auf die zumutbare Erhöhung der Gesamtverkehrsgeräusche in Maxweiler und Weichering. Der Gemeinde ist bewusst, dass Anwohner teilweise Beurteilungspegeln, die durch den gesamten Verkehrslärm verursacht werden, von mehr als 49 dB(A), auch nachts, ausgesetzt sind. Die Gemeinde berücksichtigt dabei allerdings, dass ein wesentlicher Lärmbeitrag durch den Schienenverkehr und den

In Tabelle 6.5 ist zu erkennen, dass durch die Neuverkehre eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung in der umliegenden Nachbarschaft auftritt.

Die Darstellung in der Tabelle macht weder Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 noch der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sichtbar!

**Einwand:**

Stellen Sie die Tabelle mit den Überschreitungen erkennbar dar.

Welche Konsequenzen hat diese Verschlechterung?

Welche Maßnahmen werden ergriffen?

Bereits im Prognose-Nullfall werden sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Es treten sogar gemäß 16. BImSchV relevante Verkehrslärmerhöhungen von mind. 3 dB(A) auf. Zusätzlich werden gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts erreicht. Zu diesen o.g. Punkten wird nicht Stellung genommen. Derartige Erhöhungen bzw. Überschreitungen der Orientierungs- bzw. Grenzwerte sind zwingend abwägungsrelevant.

**22. Gewerbe- und Industrielärm**

Seite 73

8. Zusammenfassung

Gewerbe- und Industrielärm

*...Tieffrequente Geräusche im Sinne Ziffer 7.3 TA Lärm sind nicht zu erwarten...*

**Einwand:**

Warum nicht?

Bitte diese Annahmen detailliert begründen.

**23. Abwägungsrelevante Erhöhung im Sinne der 16. BImSchV.**

Seite 74

8. Zusammenfassung

Verkehrslärm

*...In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketzentrums dient, zu Erhöhungen von maximal +2.2 dB...*

**Einwand:**

Diese Erhöhung ist relevant im Sinne der 16. BImSchV. Daher für den Bebauungsplan abwägungsrelevant.

Berücksichtigen Sie dies in Ihrer Stellungnahme.

allgemeinen Verkehr der Bundesstraße verursacht wird. Entscheidend ist, dass der Anstieg des Verkehrslärms nicht zu einer Überschreitung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) (= Grenzen der Gesundheitsgefährdung) führt. Dies wird in der Fortschreibung der Schalltechnischen Untersuchung zur Vermeidung von Missverständnissen verdeutlicht.

Bei der Ermittlung der Veränderung des Verkehrslärmpegels (im B-Plan-Verfahren) wird aus gutachterlicher Sicht zwischen der Ist-Situation und den Veränderungen durch die Plan-Situation unterschieden = zu untersuchen ist die plangebietsbedingte Veränderung durch das Vorhaben. Solche Fälle sind in Bebauungsplanverfahren nicht eindeutiger geregelt. Der Anstieg des Verkehrslärms führt nicht dazu, dass nachts 60 dB(A) (Grenzen der Gesundheitsgefährdung) überschritten werden.

Zu 22:

Aufgrund der ermittelten Berechnungsergebnisse sind unzulässige tieffrequente Geräusche nicht zu erwarten.

Zu 23:

Der Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall sowie die dabei ermittelten Beurteilungspegel fallen nicht in den unmittelbaren Anwendungsbereich der 16. BImSchV, da diese Vorschrift im Rahmen der Zumutbarkeitsprüfung bezüglich der Einwirkung der Verkehrsgeräuschimmissionen (Straßen- und Schienenverkehr) nicht einschlägig ist. Stattdessen ist dies Teil des Abwägungsprozesses durch die Gemeinde Weichering im Bauleitplanverfahren, die die zu untersuchende plangebietsbedingte Veränderung durch das Vorhaben zu bewerten hat.

**24. Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte**

Seite 74

8. Zusammenfassung

Verkehrslärm

...Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Immissionsorten eingehalten.

**Einwand:**

Diese Aussage trifft so nicht zu. Siehe Tabelle 6.5

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV werden sogar z.T. erstmalig überschritten und zusätzlich oftmals weitergehend erhöht.

Dies ist für den Bebauungsplan abwägungsrelevant.

Berücksichtigen Sie dies in Ihrer Stellungnahme und Überarbeitung des Gutachtens.

**25. Fehlende Nachvollziehbarkeit niedrig gewählter Ansätze**

Seite 79

Übersicht zu den verwendeten Oktavspektren

Tabelle A 2.1: Spektren - Geräuschemissionen

Nr.	Elementname	Einheit	31 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1k Hz	2k Hz	4k Hz	8k Hz	Summe
1	Rangieren Lkw /h, t = 3 min	dB(A)/ Lw/Anlage		66.6	71.7	72.0	75.6	78.4	78.2	75.2	70.9	84.0
2	Verladung Rollwagen manuell 30 Min/Verladung	dB(A)/ Lw/Anlage		58.8	68.2	70.3	72.6	75.4	72.8	69.3	63.8	80.0
3	Wbeh-Umsetzvorgang; Umsetz- fahrzeug KAMAG, t = 1,5 min	dB(A)/ Lw/Anlage		62.0	72.1	77.6	84.8	83.9	82.3	77.3	69.6	89.3
4	Wbeh-Umsetzvorgang; Umsetz- fahrzeug KAMAG, t = 3 min	dB(A)/ Lw/Anlage		65.0	75.1	80.6	87.8	86.9	85.3	80.3	72.6	92.3
5	Wbeh umsetzen mit Lkw, t = 5 min	dB(A)/ Lw/Anlage		73.8	80.0	80.3	83.8	86.6	86.4	83.4	79.1	92.2
6	Fahrt Umsetzfahrzeug KA- MAG/h, v = 30 km/h	dB(A)/ Lw/Anlage		34.9	47.0	55.0	57.6	57.3	55.2	49.6	43.6	62.8
7	Fahren Lkw /h, v = 20 km/h	dB(A)/ Lw/m, m²		44.0	49.8	48.8	52.2	55.6	55.6	51.2	44.1	61.0
8	Anlassen + Anfahren Lkw > 7,5 to t = 10 sec/Ereignis	dB(A)/ Lw/Anlage		56.4	61.0	60.3	63.0	66.1	66.7	61.8	79.8	80.4
9	Fahren Pkw /h, v = 30 km/h	dB(A)/ Lw/m, m²		28.2	32.3	35.3	40.2	42.2	40.2	38.2	34.2	47.2
10	KAMAG Wiesel 07_2020, v = 25 km/h	dB(A)/ Lw/m, m²	14.5	36.6	42.0	46.4	57.2	51.7	45.6	42.9	33.1	59.0
11	Wbeh umsetzen mit Lkw, t = 10 min	dB(A)/ Lw/Anlage		76.8	83.0	83.3	86.8	89.6	89.4	86.4	82.1	95.2
12	Stauspur Anlassen + Anfahren Lkw > 7,5 to t = 60 sec/Lkw	dB(A)/ Lw/Anlage		64.2	68.8	68.1	70.8	73.9	74.5	69.6	87.6	88.2
13	Fahren Lkw > 7,5 to (hier: Lkw Parken)	dB(A)/ Lw/Anlage		66.3	72.1	71.1	74.5	77.9	77.9	73.5	66.4	83.3
14	Standgeräusch Lkw, t = 30 Min	dB(A)/ Lw/Anlage		74.0	79.9	78.9	82.2	85.6	85.6	81.2	74.1	91.0
15	Fahren Lkw /h, v = 10 km/h	dB(A)/ Lw/m, m²		47.0	52.8	51.8	55.2	58.6	58.6	54.2	47.1	64.0
21	Kläranlage: Lichtband	dB(A)/ Lw/Anlage	25.0	39.6	69.6	65.2	77.3	74.7	64.7	59.5	49.1	80.0
22	Kläranlage: Lüftungsgitter	dB(A)/ Lw/Anlage	30.0	44.6	74.6	70.2	82.3	79.7	69.7	64.5	54.1	85.0
23	Kläranlage: Dach Abluft	dB(A)/ Lw/Anlage		60.6	67.7	74.7	80.6	80.6	75.6	69.6	64.6	85.0

Punkt 2. Wert scheint zu niedrig

**Einwand:**

Geben Sie die Quelle an!

Zu 24:

Hier handelt es sich um einen redaktionellen Fehler im Gutachten. Dieser Satz bezieht sich einzig auf die Bewertung nach 16. BImSchV (S. 72 in Kap. 7), ist vom Gutachter jedoch ohne diesen Hinweis in die Zusammenfassung (S. 74 in Kap. 8) übertragen worden.

Zu 25:

Es wurden plausible Geräuschemissionen zugrunde gelegt, die auch in anderen Verfahren Anwendung finden (fahrender, anfahrrender und rangierender Lkw etc.). Die Vorgänge bezogen auf die

<p>Punkt 7 Geschwindigkeitsangaben begründen. <b>Einwand:</b> Werden die Geschwindigkeiten begrenzt?</p>	<p>Wechselbehälter (Lkw und Rangierfahrzeuge) beruhen auf eigenen Messwerten im Auftrag der Deutschen Post. Die Schallleistungspegel der fahrenden Lkw wurden (<math>L_{WA}</math>) im Sinne einer konservativeren Abschätzung um +2 dB gegenüber dem Gutachten der 1. Auslegung erhöht.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.</b> Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</p>	
<p><b>Beschlüsse Private Stellungnahme 12</b></p>	
<p><b>Beschluss FNP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b> Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</p>	
<p> </p>	
<p>13. Private Stellungnahme 13 mit Schreiben vom 22.06.2022 <span style="float: right;">vBP / FNP</span></p>	
<p>Hiermit möchte ich zu folgenden Themen des o.g. Vorhabens meine Stellungnahme abgeben und bitte um Mitteilung und Würdigung meiner Stellungnahme.</p> <p>1. Architektur Gebäude / Nachhaltigkeit: Ausgangssituation: Dach: Auf ca. 1/3 des Daches des Paketzentrums („PZ“) soll eine PV-Anlage installiert werden. Hiermit erfüllt die Post die gesetzlichen Mindestanforderungen an Gewerbebauten. Zudem soll das Dach teilweise begrünt werden.</p>	<p>Zu 1: <u>Dach:</u> Dem ab 01.03.2023 geltenden Art. 44a BayBO folgend, wird die Solaranlagenpflicht für die Frachthalle des Paketzentrums und das zugeordnete Parkhaus festgesetzt und so der gesetzlich vorgegebenen Erzeugung von Strom aus erneuerbarer Energie (z. B. solarer Strahlungsenergie) in angemessener Weise Rechnung getragen. Durch die Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung (z. B. PV-Module) sowie durch die Begrünung erstet eine erhöhte Dachlast, die zu einer Erhöhung des Tragwerks führt. Das bedeutet, dass die Gebäudehöhe der Halle angehoben werden muss. Dies erfordert eine entsprechende Änderung im B-Plan (Kopfbau muss 80cm höher werden).</p>

Fassade: Eine Fassadenbegrünung ist bei keinem der Gebäude vorgesehen.  
 Einsatz umweltfreundlicher Baustoffe: Laut Aussage der Post AG am Infoabend vom 17.05.2022 im Landgasthof Vogelsang soll das Gebäude „herkömmlich“ (Stahlbeton) errichtet werden. Ein nennenswerter Einsatz nachwachsender Rohstoff ist nicht vorgesehen.

Änderungsantrag:

Für ein vergleichbares DHL-Projekt (DHL-Briefzentrum Germering, Gebäudefläche hier: 34.000qm' zu 36.905qm' Frachthalle PZ Weichering) wurde seitens der Kreisstadt Germering wesentlich höhere Anforderungen gestellt, als dies in Weichering geschieht. (Vgl. dazu: Germering - Bau des Briefzentrums beginnt - Fürstenfeldbruck - SZ.de (sueddeutsche.de))

Für das sich im Bau befindliche Projekt in Germering erhielt die Deutsche Post AG überregional, aufgrund der nachhaltigen und modernen Bauweise, große Zustimmung.

Hier wäre es doch wünschenswert, dass neben dem „modernsten und nachhaltigstem Briefzentrum“ in Germering, in Weichering das „modernste und nachhaltigste Paketzentrum“ entstehen sollte.

Ansatzpunkte:

Dach: Eine vollflächige Photovoltaik Eindeckung sämtlicher Dächer in dem Sondergebiet „Paketzentrum Weichering“ inkl. darunterliegender Dachbegrünung. Dadurch kann grüner Strom produziert werden und die eventuell anfallenden Stromüberschüsse in das Stromnetz eingespeist werden. Zudem können durch die gleichzeitige Dachbegrünung viele Vorteile für die Umwelt geschaffen werden.

Fassade: Wie in Germering auch, wäre es erstrebenswert, dass die Fassade (wo es den technisch möglich ist) ebenfalls begrünt werden.

Fassade: Aufgrund der Vielzahl der Tore ist eine Fassadenbegrünung wie in Germering leider nicht möglich. Eine Begrünung der primär geschlossenen Stirnseite des Gebäudes sowie der Nebengebäude kann jedoch umgesetzt werden.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Anregung zu PV-Anlagen wurde nachgekommen. In die Unterlagen wurden ergänzende Festsetzungen zur weitergehenden Errichtung von Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung (Frachthalle und Parkhaus) aufgenommen. Eine Fassadenbegrünung ist aufgrund der Vielzahl der Tore nicht möglich.**

Einsatz umweltfreundlicher Baustoffe: Stichwort Graue Emissionen. Durch die angestrebte herkömmliche Bauweise fallen bei der Produktion von Beton oder ähnlichen Baustoffen sehr hohe CO2 Emissionen an. Durch den Einsatz von nachhaltigen Baustoffen können diese reduziert, bzw. im besten Falle ganz vermieden werden.

Einsatz umweltfreundlicher Baustoffe: Die Vorhabenträgerin verwendet soweit möglich nur umweltfreundliche Baustoffe und schreibt dies entsprechend aus (z.B. „Blauer Engel“). Zudem arbeiten wir an Studien zur Verwendung von alternativen Baumaterialien. Für ein Gebäude dieser Größe und Spannweite ist jedoch derzeit keine Alternative zu Stahlbeton möglich.

Nachhaltigkeit: Die Vorhabenträgerin verbessert kontinuierlich alle Aspekte zum Thema Nachhaltigkeit und wird in Weichering das derzeit nachhaltigste PZ umsetzen. Hierzu gehören eine Grundwasserwärmepumpe, Anlagen zur erneuerbaren Energiegewinnung auf dem Dach, Dachbegrünung, LED-Beleuchtung, Batteriespeicher sowie E-Mobilität. Hierfür stellt der Konzern für das PZ Weichering wie auch für alle anderen Neubauten ein besonderes Budget zur Verfügung.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Ausführung wie beschrieben beachtet. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

<p>2. Wärmeversorgung Laut Auskunft DHL am Infoabend und den vorliegenden Planunterlagen ist eine Wärmeversorgung mittels Tiefenbohrung / Tiefenwärme geplant. Genauere Informationen lagen bis dato wohl noch nicht vor. Weichering liegt nicht in einem geothermischen günstigen Bereich. Wie tief soll denn gebohrt werden? Liese sich über diese Tiefenbohrung eine CO<sub>2</sub> - neutrale und kostengünstige Heizungsalternative für die anliegenden Ortschaften Maxweiler und Weichering realisieren? Die fossilen Brennstoffe wie Öl oder (Flüssig)-Gas stehen in absehbarer Zeit nicht mehr für die Bevölkerung zur Verfügung. Als Alternative bleiben Wärmepumpen oder Holzheizungen (Pellets, Hackschnitzel, etc.), die jedoch auch Feinstaub ausstoßen. Hier würde sich für die Bürger Weichering und Maxweiler eine zusätzliche Alternative bieten, die die Akzeptanz des PZ sicherlich steigern würde.</p>	<p>Zu 2: Eine Wärmeversorgung der Orte Maxweiler und Weichering ist vorhabenbedingt nicht vorgesehen.</p>
--	---

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Wärmeversorgung der Orte Maxweiler und Weichering ist vorhabenbedingt nicht vorgesehen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

<p>3. Kindergarten In Germering wurde auf Drängen der Kreisstadt ein Kindergarten inkl. KiTa vorgeschrieben, sodass die Mitarbeitenden Ihre Kinder während der Arbeitszeit an Ort und Stelle betreuen lassen können. Sollten nicht alle Plätze benötigt werden, können diese Plätze der gesamten Bevölkerung angeboten werden. Auch dies würde die Akzeptanz in der Bevölkerung deutlich steigern. Es würden keine Kosten für die Gemeinde entstehen, jedoch ein deutlicher Vorteil für die umliegenden Bewohner.</p>	<p>Zu 3: Ein Kindergarten ist nicht vorgesehen.</p>
---	---

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Kindergarten ist nicht vorgesehen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

<p>4. Lärm- bzw. Verkehrsgutachten Die vorliegenden Gutachten sind fehlerhaft. Vgl. dazu NR 21.06.2022. Ein unabhängiges (nicht von der DHL bezahltes Gutachten) Gutachten sollte eingeholt werden, und die daraus resultierenden Handlungsempfehlungen umgesetzt werden.</p>	<p>Zu 4: Es wird nicht ersichtlich, warum die Verkehrsuntersuchung fehlerhaft sein soll, da keine konkreten Kritikpunkte genannt werden. Das Büro Steger &amp; Partner, München hat im Auftrag der Gemeinde Weichering eine Plausibilitätsprüfung der schalltechnischen Untersuchung zum Vorhaben durchgeführt und dem Gemeinderat in der Sitzung vom 24.07.2023 zur Kenntnis gegeben. 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.</p>
---	---

<p><b>Würdigung FNP+vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.</b></p> <p><b>Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p>	
<p>5. Verfahren während der Bauzeit Aus den vorliegenden Plänen ist nicht ersichtlich, wie während der Bauphase der Verkehr und der Lärmschutz gewährleistet werden soll. Was ist hier geplant und welche Beeinträchtigungen werden hier erwartet? Welche Lärmpegel werden erwartet?</p>	<p>Zu 5: Vor Aufnahme der Arbeiten zum Ausbau des Paketzentrums sind die Maßnahmen zur Umlegung und zum Ausbau der Kreisstraße durchzuführen. Dazu zählt auch die Sanierung der Fahrbahn und die Erneuerung der Brückenkappen am Brückenbauwerk. Diese Vorabmaßnahmen gewährleisten, dass der Baustellenverkehr zum Neubau des Paketzentrums über die vorhandene und zu errichtende Anschlussstelle Maxweiler der Bundesstraße 16 erfolgen kann und somit keine erhöhte Verkehrsbelastung für die umliegenden Ortslagen erforderlich erfolgt.</p>
<p><b>Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.</b></p> <p><b>Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Regelungen zur Bauabwicklung werden in den Durchführungsvertrag aufgenommen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>Alle oben genannten Punkte sollten abgestimmt und anschließend in den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan, bzw. den Durchführungsvertrag aufgenommen werden. Ich bitte um schriftliche Beantwortung meiner o. g. Punkte.</p>	
<p><b>Beschlüsse Private Stellungnahme 13</b></p> <p><b>Beschluss FNP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</b></p> <p><b>Beschluss vBP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</b></p>	
<p>14. Private Stellungnahme 14 mit Schreiben vom 30.06.2022 <span style="float: right;">vBP /FNP</span></p>	
<p><b>Änderung Flächennutzungsplan</b></p> <p><b>Punkt 3.2 S. 4</b> Originaltext: <i>Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (im Kapitel 3.3) sieht für Logistikunternehmen zudem vom Anbindegebot ab. Grund hierfür ist, dass für Logistikzentren die verkehrliche Erschließung ein</i></p>	<p>FNP Zu 3.2 S. 4: Nach den Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes (LEP) ist für die Ansiedlung eines Logistikunternehmens der Anschluss an</p>

wichtiges Standortkriterium darstellt und daher Standorte entlang von Zubringern zu Autobahnanschlüssen oder direkt an Autobahnanschlüssen vorrangig zu betrachten sind. Somit können auch Flächen außerhalb bereits im Zusammenhang bebauter Siedlungsfläche in Betracht gezogen werden.

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

#### **Punkt 3.2 S. 4**

Originaltext:

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

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

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

#### **Punkt 3.3 S. 5**

Originaltext:

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

einen Zubringer zur Autobahn gleichwertig wie der Anschluss an eine Bundesautobahn zu betrachten. Die Regierung von Oberbayern hat daher bestätigt, dass das geplante Paketzentrum am vorgesehenen Standort in Weichering den Zielen des LEP entspricht. „In der Begründung zum Ziel 3.3 des LEP (Anbindegebot) sind Zubringer zu Bundesautobahnen als Bundes- und Staatsstraßen, die im Straßennetz den Verkehr von einem Verkehrsschwerpunkt (Stadt oder größere Gemeinde) unmittelbar zu einer Autobahnanschlussstelle führen definiert. Dazwischen dürfen sich keine Ortsdurchfahrten oder größere Ortslagen befinden, weshalb die Länge des Zubringers begrenzt ist [...]. Diese Anforderungen werden durch die B16 als Zubringer zur BAB A9 erfüllt, sodass nach Mitteilung der Regierung von Oberbayern die Ausnahme hier Anwendung finden kann und das Anbindegebot der Planung folglich nicht entgegensteht.“

Zu 3.2 S. 4:

Die Regierung von Oberbayern hat die Anwendung der zulässigen Ausnahme vom Anbindegebot bestätigt. Die Betroffenheit des FFH-Gebietes und des Landschaftsschutzgebietes „Brucker Forst“ wird in den Planunterlagen gewürdigt. Eine Betroffenheit eines zweiten Landschaftsschutzgebietes ist nicht gegeben.

Zu 3.3 S. 5:

Da die Anschlussstellen in Manching (Ortsteile Pichl und Niederstimm sowie Oberstimm über B13), sowie Zuchering in direkter Ortsrandlage liegen ist die Vorgabe des Landesentwicklungsprogrammes nach einem unmittelbaren Anschluss an eine

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

**Punkt 4.1 S. 9**

Originaltext:

*3.3 Vermeidung von Zersiedelung — Anbindegebot*

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

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

Autobahnanschlussstelle oder deren Zubringer für diese Bereiche nicht erfüllbar.

Zu 4.1 S 9:

Die Regierung von Oberbayern und der Planungsverband der Region Ingolstadt haben die mögliche Anbindung über die Anschlussstelle Maxweiler als unmittelbaren Anschluss an die B 16 als Zubringer zur BAB A9 bestätigt, so dass die Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes erfüllt sind. Die erforderliche Verkehrsabwicklung über die Brücke und die Brückenrampen ist in die Berechnungen der Schalltechnischen Untersuchung eingegangen.

**Würdigung FNP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Planungsentscheidung der Gemeinde liegen die Aussagen der Regierung von Oberbayern zum Anbindegebot, der verkehrlichen Wirkung der B 16 und der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens zu Grunde. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**Würdigung vBP: Die Hinweise beziehen sich auf die vorbereitende Bauleitplanung.**

**Punkt 4.1 S. 10**

Originaltext:

*Die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen sind Teilflächen des großflächig zusammenhängenden „Brucker Forstes“. Dabei sind die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen jedoch durch die Bundesstraße B16 vom größten Teil des „Brucker Forstes“ abgetrennt und werden zudem von der Kreisstraße ND 18 durchschnitten. Mit der Rodung der Waldflächen gehen deren lokale Klima-, Immissions- und Lärmschutzfunktionen gemäß Waldfunktionsplan an dieser Stelle verloren. Im Gegenzug werden die zu rodenden Waldflächen durch Ersatzaufforstungen im räumlichen Zusammenhang mit dem „Brucker Forst“ wieder an die Waldfläche angegliedert und somit die Waldfunktionen insgesamt gewahrt. Da die Ersatzaufforstungen im Süden der B16 erbracht werden, entfällt die Zerschneidungswirkung für diese Teilflächen, so dass die Lebensraumfunktionen des Waldes insgesamt gestärkt werden.*

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

Zu Punkt 4.1 S. 10 – Waldfunktionen

Die Waldfunktionen der zu rodenden Waldbestände können mittel- bis langfristig durch die geplanten Neuanpflanzungen ersetzt werden.

Die erforderlichen Rodungen liegen in Randlage im Westen und Osten des Vorhabens. Entlang der Bundesstraße B16 sind nur in geringem randlichen Umfang Eingriffe in den Waldbestand erforderlich. Diese Rodungen haben insgesamt keine Veränderung der Lärmsituation in Maxweiler oder im Bereich der Bebauung am Biberweg und zur Muna hin zur Folge, da Waldbestand in dieser geringen Größenordnung und Tiefe nachweislich keine Lärmschutzwirkung entfalten kann.

**Würdigung FNP+vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**Punkt 4.2 Landesplanerische Beurteilung S. 11**

Zu 4.2 S 11:

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

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

Endfassung Auslegungshilfe zu Art. 24 Abs. 1 BayLplG

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

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

Folgende Belastungen treten durch den Betrieb des Paketzentrums auf:

- Lärmbelastungen durch den Betrieb in Weichering und Maxweiler
- Massivste Lärmbelastungen durch bis zu 2600 LKW-Fahrten/Tag, insbesondere in Maxweiler wegen der Brückenzufahrt (200 m von Maxweiler entfernt): vermehrte Geräusche durch Anfahren und Bremsen an der Brücke mit Werten bis zur Gesundheitsgefährdung, hauptsächlich nachts
- Lärm- und Schadstoffbelastungen entlang der B16 in allen Orten zwischen Manching und Neuburg — Lage mancher Orte direkt an der B16
- Die meisten Belastungen finden rund um die Uhr statt, insbesondere zu Nachtzeiten
- Licht- und Schadstoff-Emissionen in Weichering und Maxweiler
- Schadstoff-Emissionen in allen Orten entlang der B16
- Abholzung von Landschaftsschutzgebieten mit altem Baumbestand
- Lärmbelastungen durch Verkehr und Betrieb auch im FFH-Gebiet und möglicherweise bis in die Donauauen
- Licht- und Schadstoff-Emissionen für Mensch und Natur - auch im FFH-Gebiet
- Entstehung von Rückstaus an der Ampel der Zeller Kreuzung
- Probleme beim Einfädeln auf die B16
- Je nach Verkehrsfluss auch Belastungen in Feldkirchen (Fahrten nach Augsburg)

Die Regierung von Oberbayern hat als für die Raumordnung zuständige Landesbehörde dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass das geplante Vorhaben nach den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes (ROG) keine überörtliche Raumbedeutsamkeit besitzt und den Erfordernissen der Raumordnung grundsätzlich nicht entgegensteht. Die aufgelisteten Beeinträchtigungen werden zur Kenntnis genommen und in der vorhabenbezogenen Bauleitplanung behandelt.

**Würdigung FNP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Planungsentscheidung der Gemeinde liegen die Aussagen der Regierung von Oberbayern zum Anbindegebot, der verkehrlichen Wirkung der B 16 und der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens zu Grunde. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**Würdigung vBP: Die Hinweise beziehen sich auf die vorbereitende Bauleitplanung.**

Punkt 4.2 — 8.4.2.1 S. 15

Originaltext

Zu 4.2 — 8.4.2.1 S. 15

Im weiteren Verfahren werden eine FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Beurteilung der Betroffenheit des FFH-Gebietes sowie ein

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

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

Beleuchtungskonzept mit Lichtberechnung und eine Stellungnahme zur Feinstaubbetrachtung mit Windanalyse zur Darstellung der Belastungen durch den Vorhabenstandort den Unterlagen beigegeben.

**Würdigung FNP+vBP: Der Anregung wurde nachgekommen. Die Vorhabenträgerin hat eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie ein Beleuchtungskonzept mit Lichtberechnung und eine Stellungnahme zur Feinstaubbetrachtung mit Windanalyse durch ein Fachbüro erarbeiten lassen. Diese ergänzenden Unterlagen werden den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**Punkt 8.2 — S. 22**

Originaltext

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

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

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

Zu 8.2 S. 22:

Das Lärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass Lärmschutzmaßnahmen an der Brücke oder eine Verlagerung der Brücke nicht erforderlich sind.

Das Büro Steger & Partner, München hat im Auftrag der Gemeinde Weichering eine Plausibilitätsprüfung der schalltechnischen Untersuchung zum Vorhaben durchgeführt und dem Gemeinderat in der Sitzung vom 24.07.2023 zur Kenntnis gegeben. 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

**Punkt 8.2 - S. 22**

## Originaltext

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

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

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

und das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums wurden vom Lärmgutachter zutreffend ermittelt.

Zu 8.2 S. 22:

Der Vergleich der IST- und PLAN-Varianten sowie die dabei ermittelten Beurteilungspegel fallen nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind nicht überschritten.

Der Einwander vermerkt offensichtlich den Verkehrslärm, der durch die Veränderung der Kreisstraße entstehen kann, mit den Veränderungen der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Paketzentrum. Zur Klarstellung wurde die Schalltechnische Untersuchung angepasst und liegt mit Stand vom 12.05.2023 den Entwurfsunterlagen bei. Dementsprechend geht das überarbeitete Schallgutachten von zutreffenden Erwägungen aus:

Die 16. BImSchV findet nur bei der Änderung der Kreisstraße ND 18 Anwendung. Insoweit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV durch die Beurteilungspegel der geänderten Kreisstraße sowohl tags als auch nachts an allen Immissionsorten eingehalten (vgl. Kapitel 7 Schalltechnische Untersuchung TÜV Rheinland vom 12.05.2023). Hiervon zu unterscheiden sind Verkehrsgeräuschimmissionen die vom An- und Abfahrtsverkehrs zum und vom Paketzentrum ausgelöst und über Kreis- und Bundesstraße abgewickelt werden. Dieser Verkehr trägt zwar zu den Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen in Maxweiler und Weichering neben den bereits bestehenden Immissionen der Bundesstraße und der

Bahnlinie bei. Die dabei ermittelten Beurteilungspegel für die gesamten Geräuschemissionen (Kreisstraße, Bundesstraße und Bahnlinie) fallen nicht in den unmittelbaren Anwendungsbereich der 16. BImSchV (vgl Kapitel 6.3 Schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2023). Hier besteht ein Abwägungsspielraum der Gemeinde im Rahmen der Bauleitplanung in Bezug auf die zumutbare Erhöhung der Gesamtverkehrsgeräusche in Maxweiler und Weichering. Der Gemeinde ist bewusst, dass Anwohner teilweise Beurteilungspegeln, die durch den gesamten Verkehrslärm verursacht werden, von mehr als 49 dB(A), auch nachts, ausgesetzt sind. Die Gemeinde berücksichtigt dabei allerdings, dass ein wesentlicher Lärmbeitrag durch den Schienenverkehr und den allgemeinen Verkehr der Bundesstraße verursacht wird. Entscheidend ist, dass der Anstieg des Verkehrslärms nicht zu einer Überschreitung von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) (= Grenzen der Gesundheitsgefährdung) führt. Dies wird in der Fortschreibung der Schalltechnischen Untersuchung zur Vermeidung von Missverständnissen verdeutlicht.

**Würdigung FNP+vBP: Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.**

**Punkt 12 S. 28**

Originaltext:

*Anpassung der Anschlussstelle Maxweiler der B16 durch*

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

**Zu 12 S. 28**

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.

**Würdigung FNP: Die Hinweise beziehen sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Neubau der Brücke der Anschlussstelle Maxweiler ist statisch nicht erforderlich. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.**

**Generelle Einwände**

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

**Umweltbericht**

**Punkt 1.2 — S. 5**

Originaltext:

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

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

Aus diesem Grund ist ein raumordnerisches Verfahren angemessen.

Die Untersuchungen enthalten Aussagen, zu allen gesetzlich erforderlichen Punkten, die für die Abwägung relevant sind. Eine Gesamtlärmdarstellung geht über das gesetzlich erforderliche Maß hinaus, ist aber in Anhang 4 vorgenommen worden.

Zu Umweltbericht

Zu 1.2 S. 5:

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 Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023, 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.

Die größten Einflüsse bezogen auf den Verkehrsablauf haben die Verkehrsbelastungen im unmittelbaren Umfeld des

	<p>Paketzentrums. Daher sind die in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Knotenpunkte ausreichend.                  Es ist davon auszugehen, dass ausreichende Zeitlücken auf der B 16 auftreten, sodass ein leistungsfähiges Einfädeln, auch mit der zusätzlichen Belastung durch das Paketzentrum, möglich sein wird. Dies wurde in einer Verkehrsflusssimulation nachgewiesen (s. Verkehrsuntersuchung vom 12. Mai 2023).</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p>	
<p><b>Punkt 1.2 — S. 8/9</b>                  Originaltext:                  Bewertungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schornreuter Kanal: regional bedeutsam</li> <li>• Feuchtwälder und Donaualtarme nördlich der Kreisstraße ND 18: lokal bedeutsam</li> <li>• Feuchtwald am Schornreuter Kanal südlich der Kreisstraße ND 18: regional bedeutsam</li> </ul> <p>Zielaussagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• flächig südlich der Kreisstraße ND 18:                      Im Brucker Forst mit umliegenden Feuchtflächen: insbesondere Erhalt der verbliebenen Erlenbruchwälder, der Feuchtflächen auf Lichtungen sowie der Reste wertvollster Nasswiesen und Niedermoorflächen</li> <li>• entlang des Schornreuter Kanals:                      Entwicklung der kleinen Bäche zu funktionsfähigen Lebensräumen für Fließgewässerorganismen</li> </ul>	<p>Zu 1.2 S. 8/9                  Wiederholung siehe Zu 4.2 — 8.4.2.1 S. 15</p>



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

**Punkt 2.3.1— S. 28**

Originaltext:

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

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

*Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über die zu verlegende Kreisstraße ND 18 und die auszubauende Anschlussstelle Maxweiler zur Bundesstraße B 16 im Westen des Vorhabengebietes. Das geplante Vorhaben löst eine Zunahme der Verkehrsbelastung (täglich ca. 2.590 Lkw, 766 Pkw, überwiegend in den Morgen- und Abendstunden) aus. Die Andienung des Paketzentrums mit Lastkraftwagen (Lkw) erfolgt über die Anschlussstelle Maxweiler zur Bundesstraße B16. Die Personenkraftwagen-(Pkw)-Verkehre verteilen sie sich zu 10 % in Richtung Osten in Richtung Biberweg und zu 90 % der Pkw-Verkehre in Richtung Bundesstraße B16. Durch die vorgesehenen Umbauten am Verkehrsnetz kann trotz der Zunahme der Verkehrsmengen die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, mit der Ausnahme einer geringfügigen Verschlechterung im Bereich des Knotenpunktes Biberweg / Bundesstraße B16, aufrechterhalten werden. Hier ist auch die für den Prognosehorizont 2035 zu erwartende Verkehrssteigerung auf der B16 berücksichtigt.*

- Einwand: Aufgrund des schlechten Brückenuntergrunds und der engen Zufahrten werden Brückenschäden sowie Probleme durch Gegenverkehr auftreten. Der Bau einer Brücke am DHL-

Zu 2.3.1 S. 28

Wiederholungen der Anregungen – Abwägungen siehe oben.

<p>Zentrum ist daher sinnvoll. Auch die Lärmbelastung in Maxweiler könnte dadurch erheblich gesenkt werden.</p> <p><i>Die vom Vorhaben ausgelöste Zunahme der Verkehrsbelastung hat mittelbare Beeinträchtigungen (v.a. Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen) des Straßenverkehrs zur Folge.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einwand: Es wurde kein Emissionsgutachten in Bezug auf Schadstoffe erstellt, obwohl auf diesbezügliche Beeinträchtigungen hingewiesen wird. Ein entsprechendes Schadstoffgutachten ist jedoch notwendig.</li> </ul>	
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Die Vorhabenträgerin hat durch ein Fachbüro die vorhabenbedingt auftretenden Feinstaubemissionen - mit Windsimulation zur möglichen Verteilung von Feinstaubpartikeln - analysieren lassen. Diese fachliche Stellungnahme wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p> <p><b>Zusätzlich wurde ein Beleuchtungskonzept mit Lichtberechnung erstellt, das ebenso den Entwurfsunterlagen beigegeben wird.</b></p>	
<p><b>Punkt 2.3.1 S. 29</b></p> <p>Originaltext:</p> <p><i>Im Nachtzeitraum werden die Immissionsrichtwerte an den Immissionsorten lo 1— lo 15 und lo 19 — lo 21 eingehalten. An den Immissionsorten lo 16 — lo 18 hält die Gesamtbelastung (Geräuschvorbelastung + Geräusche des Paketzentrums) die Immissionsrichtwerte ein.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einwand: Es wurde mit verschiedenen Grundlagen gerechnet, vermutlich um die Werte möglichst gering zu halten. Die Berechnungen sollten auf der üblichen rechtlichen Basis erstellt werden.</li> </ul>	<p>Zu 2.3.1 S. 29</p> <p>An den lo 16, lo 17 und lo 18 wurde bewusst die Gesamtbelastung untersucht, um hier rechtssicher und im Sinne der Anwohner sicherzustellen, dass diese die Summe der Geräusche aus Vorbelastung und Paketzentrum den Immissionsrichtwert einhält. Es wurde nicht mit verschiedenen Grundlagen gerechnet. An anderen Immissionsorten besteht keine relevante Vorbelastung.</p>



Abbildung 15: Immissionsorte

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

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

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

Es wurde vom Gutachter bereits mit  $C_0 = 2$  dB gerechnet, was eine Gleichverteilung des Windes berücksichtigt.

Zu 2.3.1 S. 30/31 und 6.3.2 S. 64 und S. 74

Der Vergleich der IST- und PLAN-Varianten (bzw. neu: Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall) sowie die dabei ermittelten Beurteilungspegel fallen nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV und sind somit auch nicht mit Grenz- oder Richtwerten zu vergleichen. Bei der Ermittlung der Veränderung des

*Nacht (Grenzen der Gesundheitsgefährdung) werden auch bei Addition aller Geräuschimmissionen der relevanten Lärmquellen nicht erreicht."*

- Einwand: Die Richtwerte für Lärm sind deutlich niedriger. Die Pegel zur Gesundheitsgefährdung können nicht herangezogen werden. Wir bitten um entsprechende Berichtigung.
- Einwand: Eine Lärmpegel-Erhöhung von +2,4 dB ist deutlich wahrnehmbar. Bei derart hohen Geräuschpegeln müssen auch Lärmschutzwände an der Kreisstraße realisiert werden.

Originaltext:

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

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

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

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

Originaltext:

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

...

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

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

#### **S. 37**

Originaltext:

Verkehrslärmpegels (im B-Plan-Verfahren) wird aus gutachterlicher Sicht zwischen der Ist-Situation und den Veränderungen durch die Plan-Situation unterschieden = zu untersuchen ist die plangebietsbedingte Veränderung durch das Vorhaben. Solche Fälle sind in Bebauungsplanverfahren nicht eindeutiger geregelt. Der Anstieg des Verkehrslärms führt nicht dazu, dass nachts 60 dB(A) (Grenzen der Gesundheitsgefährdung) überschritten werden. Im Sinne der Lärmbetroffenen wurde mit der Aufbringung des offenporigen bzw. lärmärmeren Asphalts und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kreisstraße einer noch höheren Belastung aktiv entgegengewirkt und sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte durch die geänderte Kreisstraße eingehalten werden.

Die überarbeitete<sup>1</sup>schalltechnische Untersuchung zeigt, dass die Pegelerhöhung nicht in dem Maße erfolgt, dass weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, bspw. an der Kreis- und Bundesstraße, geprüft und ergriffen werden müssen.

Zu 2.3.2 S. 36 + 2.3.5 S. 41

Der Anregung wird entsprochen. Im weiteren Verfahren wird eine Stellungnahme zur Feinstaubbetrachtung mit Windanalyse zur Darstellung der Belastungen durch den Vorhabenstandort den Unterlagen beigegeben.

Zu S 37:

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

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

#### **Punkt 2.3.5 - S. 41**

Originaltext:

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

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

#### **Punkt 2.3.8 - S. 44 + Punkt 3.3 S. 62**

Originaltext:

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

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

Die Regierung von Oberbayern hat als für die Raumordnung zuständige Landesbehörde dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass das geplante Vorhaben nach den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes (ROG) keine überörtliche Raumbedeutsamkeit besitzt und den Erfordernissen der Raumordnung grundsätzlich nicht entgegensteht. Die aufgelisteten Beeinträchtigungen werden zur Kenntnis genommen und in der vorhabenbezogenen Bauleitplanung behandelt.

Zu 2.3.5 S. 41:

Entsprechend der Standortanalyse steht kein vergleichbarer Vorhabenstandort näher zur Autobahn zur Verfügung.

Zu 2.3.8 - S. 44 + Punkt 3.3 S. 62:

Die Regierung von Oberbayern hat als für die Raumordnung zuständige Landesbehörde dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass das geplante Vorhaben nach den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes (ROG) keine überörtliche Raumbedeutsamkeit besitzt und den Erfordernissen der Raumordnung grundsätzlich nicht entgegensteht. Die aufgelisteten Beeinträchtigungen werden zur Kenntnis genommen und in der vorhabenbezogenen Bauleitplanung behandelt.

**Würdigung FNP+vBP: Die Anregungen wurden beachtet. Die Gemeinde ist sich der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Mensch, 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. Dieser Planungsentscheidung der Gemeinde liegen die Aussagen der Regierung von Oberbayern zum Anbindegebot, der verkehrlichen Wirkung der B 16 und der Raumbedeutsamkeit des Vorhabens zu Grunde. Die Vorhabenträgerin hat zudem durch ein Fachbüro die vorhabenbedingt auftretenden Feinstaubemissionen - mit Windsimulation zur möglichen Verteilung von Feinstaubpartikeln - analysieren lassen. Diese fachliche Stellungnahme wird den Entwurfsunterlagen beigegeben und deren Ergebnisse in die Begründung und den Umweltbericht übernommen. Ebenso wurde die Umweltberichte zur Flächennutzungsplanänderung und zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan den Anregungen entsprechend überarbeitet und liegen in überarbeiteter Form den Entwurfsunterlagen bei.**

**Punkt 2.4 S. 54**

Originaltext:

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

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

Zu 2.4 S. 54:

Auf die bereits entwickelten Ausgleichsflächen A2 bis A4 wird bewusst zurückgegriffen um nach § 15 Abs. 3 BNatSchG agrarstrukturelle Belange bei der Bereitstellung von Ausgleichsflächen zu beachten. Zudem liegen die Ausgleichsflächen im direkten westlichen Umfeld des Ortes Maxweiler und damit im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff in Natur und Landschaft im Südosten von Maxweiler.

Der Anregung bezüglich weiterer Ausgleichsflächen im räumlichen Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet „Brucker Forst“ wird im weiteren Verfahren nachgekommen. So werden auf Teilen der neu in das Landschaftsschutzgebiet einzubringenden Flächen Auwald- und Biotopgestaltungsmaßnahmen vorgesehen um den ökologischen Gesamtzusammenhang des infrastrukturell weniger vorbelasteten Süden des Schutzgebietes zu stärken.

**Würdigung FNP: Die Anregung bezieht sich auf die verbindliche Bauleitplanung.**

**Würdigung vBP: Der Anregung bezüglich weiterer Ausgleichsflächen im räumlichen Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet „Brucker Forst“ wird im weiteren Verfahren nachgekommen. Das Maßnahmenkonzept der Ausgleichsflächen wurde gesamtheitlich im überarbeiteten Umweltbericht beschrieben, der den Entwurfsunterlagen beiliegt.**

**Immissionsschutz**

**Punkt 5.6**

Originaltext:

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

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

Tabelle 5.7: \_\_\_\_\_ Beurteilungspegel L, und Immissionsrichtwerte **nachts (22:00 - 6:00 Uhr)**

Zu Immissionsschutz

Zu 5.6

$C_{met}$  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 (IST und PLAN) die gleichen Wetterdaten verwendet werden. Für Verkehrslärm ist dies nicht anzuwenden.

Immissionsort	Beurteilungspegel L., in dB(A)	Immissionsricht- wert in dB(A)	Differenz in dB(A)
<b>Immissionsgebiet 1 — Maxweiler</b>			
lo 1 — Am Bahndamm 3	38	40	-1
lo 2 - Maxweilerstraße 4c	38	40	-2
lo 3 - Maxweilerstraße 10 113	38	40	-2
lo 4 - Maxweilerstraße 10 112	38	40	-2
lo 5 - Maxweilerstraße 2	37	40	-3
lo 6 - Maxweilerstraße 4	37	40	-3
lo 7 - Maxweilerstraße 8	38	40	-2
lo 8 — Maxweilerstraße 22a	37	40	-3
<b>Immissionsgebiet 2 — Weichering (Außenbereich)</b>			
lo 9 — Schornreut 1	43	45	-2
lo 10 - Biberweg 2	41	45	-4
lo 11 — Biberweg 6	41	45	-4
10 12 — Biberweg 8	41	45	-4
lo 13 — Weingasse 14	40	45	-5
lo 14 — Weingasse 13	.	45	-4
lo 15 — Weingasse 1	40	45	-5
lo 21 - Biberweg 20	51	65	-14
<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	-4
lo 18 — B-Plan Weingasse Nr. 14	31	40	-9
lo 19 - Teichstraße 20	35	40	-5
lo 20 — Teichstraße 13	36	40	-4

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

Das Büro Steger & Partner, München hat im Auftrag der Gemeinde Weichering eine Plausibilitätsprüfung der

**Punkt 5.2.1. S. 28**

Originaltext:

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

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

**Tabelle 5.7 - S. 64**

Originaltext:

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

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

schalltechnischen Untersuchung zum Vorhaben durchgeführt und dem Gemeinderat in der Sitzung vom 24.07.2023 zur Kenntnis gegeben.

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.

Zu 5.2.1 S. 28:

Die Beurteilung des Gewerbelärms nach TA Lärm 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 Uhr (Ende des Tagzeitraums nach TA Lärm).

Zu 5.7 S. 64

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

#### **Tabelle 6.5 S. 66**

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

#### **S. 74**

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

#### **Generell**

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

Die Verkehrslärmpegel durch die Verkehre auf der öffentlichen Straße sind nicht mit den Immissionsrichtwerten der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts zu vergleichen. Diese können nur zur Bewertung der Betriebsgeräusche auf dem Grundstück herangezogen werden.

Zu 6.5 S. 66:

Es sind nach Prüfung aller Ergebnisse in Verbindung mit den geltenden Vorschriften keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Aktiver Lärmschutz wurde mit Aufbringung einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht und Geschwindigkeitsbegrenzungen zudem betrieben.

Ist in Anhang 4 erfolgt (Gesamtlärmdarstellung)

Die Untersuchung wurde nach den Vorgaben der RLS19 durchgeführt, die eine Betrachtung des Verkehrslärms getrennt für den Tag (6 – 22 Uhr) und die Nacht (22 – 6 Uhr) vorsieht.

Pegelanstiege aufgrund der Brücke sind durch den Steigungszuschlag nach RLS19 berücksichtigt worden. Die Emissionspegel im Querschnitt 11 (Brücke) wurden im Gutachten mit einer Spanne angegeben, da sie aufgrund der Brückenauf- und abfahrt (Steigungszuschlag in dB) schwanken. Dies ist im Gutachten in Tabelle 6.2 vermerkt.

Nachdem auf der B 16 eine Vermischung des LKW-Verkehrs vom/zum Paketzentrum im öffentlichen Straßenraum stattfindet ist eine zusätzliche Berücksichtigung von Betroffenen der weit westlich zum Vorhabenstandort liegenden Orte nicht erforderlich. Diese Orte liegen weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens; eine Abwägung ist dafür in den Maßstäben der TA-Lärm nicht geboten.

Die Untersuchung wurde nach den Vorgaben der RLS19 durchgeführt, die eine Betrachtung des Verkehrslärms getrennt für den Tag (6 – 22 Uhr) und die Nacht (22 – 6 Uhr) vorsieht.

<ul style="list-style-type: none"> <li>Sollte die Brücke bei Maxweiler bestehen bleiben, so ist auch ein Lärmschutz an dieser Brücke erforderlich.</li> </ul>	<p>Es sind nach Prüfung aller Ergebnisse in Verbindung mit den geltenden Vorschriften keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen notwendig.</p>
<p><b>Würdigung FNP+vBP: Die Bedenken zur vorhabenbezogenen Lärmbelastung werden ernst genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde vom Lärmgutachter auf der Grundlage der aktualisierten Daten aus der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung neu gefasst. Die fachwissenschaftlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Anwendung der technischen Regelwerke, wurden eingehalten und das vorhandene und zulässige Emissionspotential der vorhandenen Nutzungen der Umgebung sowie das Emissionspotenzial des geplanten Paketzentrums zutreffend ermittelt. Die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Gemeinde hat dazu eine Plausibilitätsprüfung durchführen lassen. Die Ergebnisse der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurden in die Begründung und den Umweltbericht übernommen.</b></p>	
<p><b>Verkehrsuntersuchung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einwand: Die Erhebung des Verkehrs an 1 Tag zu Corona-Zeiten (mit Corona-Aufschlag) ist nicht aussagekräftig. Die Erhebung sollte an mehreren Tagen durchgeführt werden.</li> </ul>	<p>Verkehrsuntersuchung</p> <p>Um einen Corona-Faktor zu berücksichtigen, ist eine Referenzzählstelle herangezogen worden, aus der Daten aus 2020 vorliegen. Diese wurde mit den Ergebnissen der Verkehrszählung vom 03. Februar 2021 und vom 19. Juli 2022 verglichen und hochgerechnet. Die Durchführung einer Verkehrserhebung an einem Tag ist ein gängiges Verfahren, welches durch das Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Knotenpunktzählungen gestützt wird. Durch entsprechende Hochrechnungsfaktoren, bezogen auf den Wochentag und den Erhebungsmonat, wurden die DTV-Werte ermittelt. Die ermittelten DTV-Werte der Verkehrsuntersuchung für die Querschnitte 04, 06 und 08 für den Ist-Zustand weisen im Vergleich zu den Zählstellen der Manuelle/Temporäre Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2021 vergleichbare Größenordnungen auf. Die Abweichungen liegen im üblichen Rahmen, sodass die ermittelten Werte aus der Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 für die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung herangezogen werden können. Der Vorwurf, dass der Prognosehorizont 2035 die Situation der Inbetriebnahme des Paketzentrums nicht darstellt, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr berücksichtigt der Prognosehorizont eine allgemeine Verkehrssteigerung auf der B 16 bis zum Jahr 2035 und zusätzlich wird in der Verkehrsuntersuchung die Verkehrsbelastung durch das Paketzentrums berücksichtigt.</p> <p>Die größten Einflüsse bezogen auf den Verkehrsablauf haben die Verkehrsbelastungen im unmittelbaren Umfeld des Paketzentrums. Daher sind die in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Knotenpunkte ausreichend.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass ausreichende Zeitlücken auf der B 16 auftreten, sodass ein leistungsfähiges einfädeln, auch mit der zusätzlichen Belastung durch das Paketzentrum, möglich sein</p>

**Punkt 5 S. 25**

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

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

wird. Dies wurde in einer Verkehrsflusssimulation nachgewiesen (s. Verkehrsuntersuchung vom 12. Mai 2023).

Zu 5 S. 25

Die Anregungen sind als Wiederholung der oben genannten Punkte zu bewerten und sind in den oben dazu ausgeführten Würdigungen abgehandelt.

TÜV Rheinland Energy GmbH  
Lärmschutz

- Seite 49 von 176 -

**Tabelle 6.1: Straßenverkehr – Analyse**

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

TÜV Rheinland Energy GmbH  
Lärmschutz

- Seite 50 von 176 -

**Tabelle 6.2:** Straßenverkehr – Prognose (Prognosehorizont 2035)

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	SV in %	M Kfz/h		Lkw1-Anteil p in %		Lkw2-Anteil p in %		P <sub>Kreis</sub> in %		Geschwindigkeit in km/h		Emissionspegel L <sub>a</sub> in dB(A)	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Pkw	Lkw	Tag	Nacht
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,86	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,06	0,27	100	80	78	70
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,86	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,06	0,27	50	50	71	64
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 1 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Weingasse ortseinwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	1031	0,96	60	9	0,42	0,53	0,53	0,66	1,19	0,26	100	80	78	70
3	Biberweg	nördlich B 16	101	2,18	6	1	2,14	2,68	0,00	0,00	0,00	0,00	100	80	67	60
4	B 16	östlich Biberweg	18348	21,87	1055	183	3,88	7,44	16,49	32,62	0,07	0,00	100	80	91	86
5	Biberweg	südlich B16	193	11,48	11	2	7,66	12,92	3,28	5,54	0,00	0,00	100	80	73	67
6	B 16	westlich Biberweg	18306	21,93	1053	183	3,94	7,56	16,49	31,63	0,07	0,00	100	80	92	86
7	Neuburger Straße	südlich neuer Kreisverkehr	1989	48,67	115	18	21,24	26,66	26,56	33,34	0,62	0,14	100	80	85	78
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	3485	55,28	202	31	24,41	26,66	30,51	33,34	0,35	0,08	100	80	88	82
9	Zufahrt B 16	südlich Neuburger Straße	1789	53,93	104	16	26,73	30,00	26,73	30,00	0,08	0,15	100	80	84	77
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	2055	46,78	119	18	15,25	20,00	30,51	40,00	0,66	0,13	100	80	85	78
11	Zufahrt B 16	südlich An der Allee	1719	55,93	100	15	18,54	20,00	37,08	40,00	0,32	0,00	100	80	83 - 88	76 - 83
Die Emissionspegel im Querschnitt 11 werden hier mit einer Spanne angegeben, da sie aufgrund der Brückenauffahrt (Querschnitt 11 IL IGS [25]) schwanken.																
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	622	0,36	36	6	0,35	0,44	0,00	0,00	1,31	0,44	100	80	69 - 76	62 - 88
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 12 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Maxweiler ortseinwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																

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

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

**Würdigung FNP+vBP: Den Anregungen wurde nachgekommen. Die Verkehrsuntersuchung mit Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten wurde bezüglich der Ausgangsdaten (ergänzende Verkehrserhebung, aktualisierte Daten für Prognose-Planfall 2035, Überarbeitung der verkehrlichen Kennwerte nach RLS-19, zweispurige B 16) und der geänderten Vorgaben der Erschließungsplanung (verlängerte Ein-/Ausfädelspuren B16, Vorfahrtsregelung AS Maxweiler) überarbeitet und liegt im überarbeiteten Stand den Entwurfsunterlagen bei. Die Ergebnisse der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurden in die Begründung übernommen.**

**Beschlüsse Private Stellungnahme 14**

**Beschluss FNP:**

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

**Beschluss vBP:**

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