

26.06.2022

Wolfgang Weinzierl Landschaftsarchitekten GmbH
Parkstraße 10
85051 Ingolstadt

**Stellungnahme als Bürger der Gemeinde Weichering nach § 3 Abs. 1 Satz 1
Halbsatz 2 BauGB**

ZUR

**4. Änderung des Flächennutzungsplanes zum Sondergebiet
„Paketzentrum Weichering“
im Parallelverfahren mit
Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan
„Paketzentrum Weichering“ der Deutschen Post AG, Bonn**

Sehr geehrte Fr. Ketelhut, sehr geehrte Damen und Herren,

Stellungnahme zu den folgenden Themen:

1. Genehmigung im Außenbereich gemäß LEP und Raumordnungsverfahren S. 2, 3
2. Verkehrsgutachten und Zunahme der Lärmemissionen S. 4-7
3. Umweltgefährdung durch Löschwasser S. 8
4. Naturschutz S. 9-14
5. Sonstiges S. 15

Anlagen:

- Beurteilung_Verkehrsuntersuchung
- 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.

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 Schlickerrieder (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.

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 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 Paketentrums entsteht."

Die Zahlen der Tabelle 4 von Seite 26 der oben genannten Anlage müssten demnach die verkehrlichen Kennwerte für den Komplettverkehr 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_T) 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.

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.
4. 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 – immissionsschutzrechtliche 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 Orientierungspegel 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)

Hinweis:

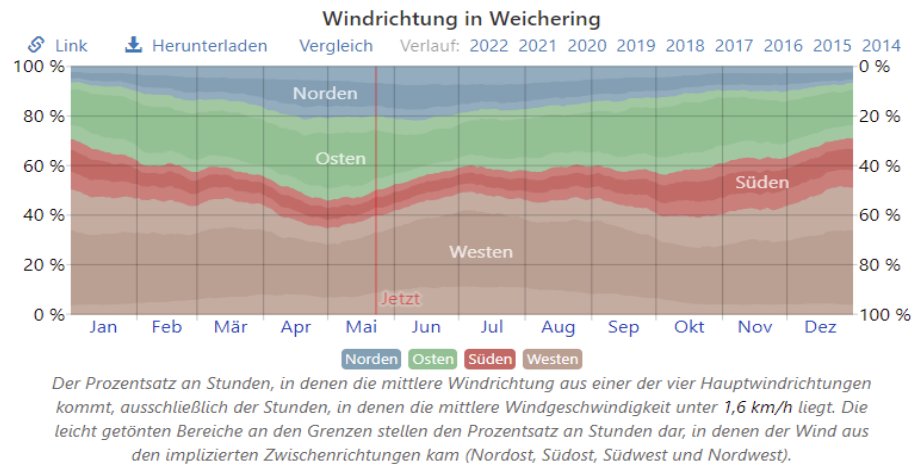
Es ist zu prüfen, dass zum Schutz der Nachbarschaft die Orientierungspegel der DIN 18005 eingehalten werden. Darüber hinaus kann auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nach oben abgewichen werden. Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 70 bzw. 60 dB(A) können zu Schadenersatzzahlungen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

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

Einwand:

Die in Weichering vorherrschende Windrichtung ist WEST:

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



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

Forderung:

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

Die detaillierte Überprüfung ist der beigefügten Anlage *Beurteilung_Schall* (Anlage_2) zu entnehmen. An dieser Stelle nur das Ergebnis:

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 Bürgerschutzes vor schädlichen Lärmimmissionen.

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.
-

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-gebaeudeplanung-nebengebäude bestimmen:

Bei einem Radius von 6,2 m und einer Höhe von 18,5 m ergibt sich ein Fassungsvermögen von über 2.200 m³ 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 m³.

Über eine Pumpstation wird das Hofwasser einem Reinigungssystem für Sedimente, schwimmende Anteile zugeführt und letztendlich den Versickerungsflächen mit einem Gesamtfassungsvermögen von 1.600 m³ zugeführt (siehe Anlage ul-3.3-gesamtanlageplan-entwässerungsanlagen).

Schlussfolgerung für den Auslösefall/Brandfall:

- ➔ Bis zu 1.600 m³ 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 Grundwasserhöchststand und die notwendige Versickerungsleistung ergeben eine Gefährdung des Grundwassers mit Löschwasser-Additiven und löslichen Verunreinigungen im Brandfall.
- ➔ Bis zu 900 m³ 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.

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-gründungsberatung

S. 88 5.8 Hinweisgebung zur Errichtung von Kanälen

„Boden-/Grundwasserhältnisse Kanalsohlen/Bauwerke: Planhöhen liegen nicht vor. Es erfolgt daher eine überschlägig-grobe Betrachtung auf Grundlage der orientierenden Untersuchungen. Es werden überwiegend Fluviatilkiese 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'. ..

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:

Waldbiotope gemäß Kartierung 1986:

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

Flachlandbiotope 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

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.

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 Paketentrums, 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 Paketentrums:

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:

- Studie von Prof. Dr. Gerhard Eisenbeis zur Insektenverträglichkeit von LEDs im Vergleich zu herkömmlichen Lichtquellen (2011)
- Feldstudie von Huemer, Kühnreiter, 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 Io9 – 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.

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.“

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:

Ein 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 greenNature 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 ²
- Eiche Hainbuche	15.310 m ²
- Waldrand	3.879 m ²
- Saum	670 m ²

Gemäß Anlage 2.3.4-tabelle-nachweis-kb ist die Fläche der dauerhaften Rodung nach Waldgesetz: 17.102 m²

Gemäß Anlage 2.3.5-tabelle-nachweis-ku ist die Aufforstungsfläche: 19.859 m²

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 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 m².

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 m².

Forderung:

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

fachlich: Es fehlen 2.652 m² Kompensationsfläche für dauerhaft gerodete Waldflächen. Diese haben lokale Schutzfunktionen verschiedener Kategorien, sodass der fehlende Ausgleich wie bei A1 ortsnah 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 m² bzw. 16.000 m²

Beurteilung:

Ausführung noch nicht definiert.

Einwände:

Die Fläche A6 liegt inmitten intensiv genutztem Acker-/Grünland – eine Anbindung an bestehende Biotopstrukturen 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:

„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.

Zu 5. Sonstiges

5.1 Luft/Klima

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)

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.

Forderung:

Die klimatischen Auswirkungen sind in der Entscheidungsfindung mit zu berücksichtigen.

5.2 Fahrradverkehr

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

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.