

09.11.2023

An die  
Gemeindeverwaltung Weichering  
Kapellenplatz 3  
86706 Weichering



**Betreff:** Stellungnahme zur Bauleitplanung

**Bezug:** 2. Auslegung zur 4. Flächennutzungsplanänderung im Parallelverfahren mit vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan „Paketzentrum Weichering“

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bezug auf die zweite Auslegung der Bauleitplanung (Bezug) reiche ich hiermit fristgerecht meine Stellungnahme zur weiteren Veranlassung ein.

Im Folgenden bitte ich die Detailfragen den jeweiligen Ausführungen zu entnehmen.

## **1 Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 05.Mai 2023 [1]**

### Einwendung 1-1:

Auf Seite 2 Bild 4 ist die Verteilung der Lkw-Verkehre für den sog. Prognose-Planfall 2035 dargestellt. Demnach ist festzustellen, dass eine Aufteilung in 60% Richtung Osten und 40% Richtung Westen zu erwarten ist.

Diese Darstellung steht im Widerspruch zu Tabelle 5 auf Seite 24 in [2].

Daraus ist zu entnehmen, dass eine Aufteilung in 80% Richtung Osten und 20% Richtung Westen zu erwarten ist.

Die hier festgestellte Differenz ist mit 20% sehr hoch und hat einen wesentlichen Effekt auf die schalltechnische Untersuchung gemäß [3]. Ebenso ist mit einem anderen Lärmverhalten an der B 16 und damit der negativen Folgen auf die Ortsteile Weichering und Lichtenau zu rechnen.

Ich bitte hiermit die Differenzen zu erläutern.

Welche der aufgezeigten Werte für die Aufteilung des LKW-Verkehrs sind korrekt?

#### Einwendung 1-2:

In Kapitel 6 werden die verkehrlichen Kennwerte diskutiert. Die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) wird auf Basis der Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 durchgeführt. Diese ist Anlage 1b zu entnehmen.

In Anlage 1b fehlt die Tabelle für die Zählstelle 02. Damit ist das Dokument unvollständig und weitere Schlussfolgerungen sind unsachgemäß.

Ich bitte um Mitteilung der Messwerte für die Zählstelle 02 und Korrektur des Dokuments.

#### Einwendung 1-3:

In Kapitel 6 werden die verkehrlichen Kennwerte diskutiert. Die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) wird auf Basis der Verkehrserhebung vom 19. Juli 2022 durchgeführt. Diese ist Anlage 1b zu entnehmen.

In Anlage 1b sind in der Tabelle auf Seite 79/122 die Zählwerte für die Zählstelle 03 aufgelistet.

Auffällig ist, dass keine Werte für die Zeiten von 12:00 – 14:00 Uhr und 19:00 – 06:00 Uhr vorliegen. Dieses trifft ebenso für alle übrigen Zählstellen zu.

Gemäß den Ausführungen auf Seite 34 sind für die sog. Nachwerte ebendiese Messwerte von 06:00 – 22:00 Uhr erforderlich.

Hieraus folgt, dass sämtliche weiteren Ausführungen vor allem die Ergebnisse in den Tabellen 6 – 8 auf Seite 35 hinsichtlich der nächtlichen verkehrlichen Werte in Gänze in Frage zu stellen sind.

Welche Datengrundlage wird für die Berechnung der Werte in den Tabellen 6 – 8 genutzt?

Gemäß Anlage 1b, welche nach den Ausführungen von Kapitel 6 hierfür genutzt wurde, liegen keine Messwerte hierzu vor.

#### Einwendung 1-4:

Gemäß der Verkehrszählung von 2021 auf der B 16 mit Messstelle 7234 9108 wird der DTV mit 12335 Kfz pro 24h angegeben. [4]

Im Vergleich hierzu werden die Werte für den Prognose-Nullfall (ohne Paketzentrum) in Tabelle 7 auf Seite 35 für Querschnitt 04 mit 15646 Kfz/24h angegeben.

Ich bitte diese Abweichungen zwischen dem errechneten Prognose-Nullfall (ohne Paketzentrum) in Tabelle 7 und den tatsächlichen derzeit offiziell gültigen Messwerten zu erläutern.

Offensichtlich führt die Anwendung des sog. Corona-Faktors zu sichtlichen Abweichungen und ist damit stark zu hinterfragen.

Es wird um Korrektur der Verkehrsuntersuchung gebeten.

#### Einwendung 1-5:

Tabelle 1 auf Seite 5 zeigt die prognostizierten Ein- und Ausfahrten des geplanten Paketzentrums. So ist mit 2590 Lkw-, 766 Pkw-Fahrten und einer Gesamtsumme von 3356 Fahrten pro Tag zu rechnen.

Im Vergleich werden die Werte in Tabelle 4 auf Seite 23 [2] wie folgt angegeben:

- 2744 Lkw-Fahrten / Tag
- 448 Pkw-Fahrten / Tag
- 3192 Gesamtfahrten / Tag

Wie sind diese Abweichungen zu erklären?

Vor allem hinsichtlich der Lkw-Fahrten besteht eine Differenz von 154 Fahrten. Diese ist kritisch zu betrachten, da Lkw-Fahrten bzgl. der Lärmbetrachtung anders gewichtet werden.

#### Fazit 1 zur Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 05.Mai 2023 [1]

Die Verkehrsuntersuchung stellt eine wesentliche Grundlage für das Kapitel 6 „Verkehrslärm“ und Kapitel 7 der schalltechnischen Untersuchung [3] dar.

Aufgrund mangelnder Messwerte, der Anwendung von offensichtlich realitätsfremden Korrekturfaktoren und kritisch zu hinterfragenden Annahmen bzgl. der Verkehrsaufteilung sind die Aussagen und Schlussfolgerungen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 gänzlich in Frage zu stellen.

Meiner Einschätzung nach ist eine Nutzung als wesentliche Grundlage für das Kapitel 6 „Verkehrslärm“ und Kapitel 7 der schalltechnischen Untersuchung [3] **nicht** sachgerecht.

## 2 Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, 12. Mai 2023 [3]

### Einwendung 2-1:

Gemäß den Ausführung von 1 und dem Fazit 1 entbehrt der Bericht den Grundlagen für die Ausführungen, Rechnungen und Bewertungen in Kapitel 6 und 7.

Ich bitte um Neuberechnung und -bewertung mit den korrigierten Verkehrsdaten.

### Einwendung 2-2:

Gemäß [5] Plausibilitätsprüfung der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ vom 13.09.2023 wurden die Versionen vom 13.12.2021 und **12.04.2023** bewertet und als sachgerecht eingeschätzt.

Die Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, **12. Mai 2023** wurde demnach **nicht** auf Plausibilität geprüft.

Demnach sind die Ergebnisse aus [5] unerheblich für die weitere Betrachtung und ebenso für die weiteren Abwägungen des Gemeinderates nicht nutzbar.

Eine Plausibilitätsprüfung der vorliegenden und veröffentlichten Version [3] vom 12.05.2023 ist erforderlich und zeitnah durchführen.

Dieses ist jedoch ist nur zweckmäßig, wenn zuvor eine Prüfung der Verkehrskennwerte bzw. der Verkehrsuntersuchung [1] durch einen unabhängigen Sachverständigen durchgeführt wurde. Siehe hierzu Fazit 1 und Einwendung 2-1.

### Einwendung 2-3:

Die meteorologische Korrektur  $C_{met}$  geht gemäß Ausführung auf Seite 45 von einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen aus.

Diese Annahme entspricht weder der Realität, noch stellt sie bzgl. der Beurteilungspegel der Immissionsgebiete 2 und 3 auf den Seiten 46ff. den ungünstigsten Fall (Worst-case-scenario) dar.

Dieses wurde bereits im Rahmen der ersten Auslegung durch meine Stellungnahme vom 31.05.2022 kritisiert und die korrekte im Gemeindegebiet Weichering vorliegende Hauptwindrichtung West aufgezeigt.

Mit Bezug auf die Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering, Vertiko GmbH, 02.03.2023 [6] wird auf Seite 19 ebenso der Sachverhalt der vorrangig herrschenden Windrichtung und Windstärke dargestellt.

Aus den Ausführungen und der Abbildung 06 Windrose ist klar ersichtlich, dass mit stärkeren Winden und einer maximalen Windgeschwindigkeit aus Westrichtung zu rechnen ist.

Die meteorologische Korrektur  $C_{met}$  mit einer gleichmäßigen Verteilung der Windrichtungen ist daher unsachgemäß und inkonsistent im Vergleich zu [6].

Es wird zeitnah eine Neuberechnung unter Berücksichtigung der am Standort Weichering vorherrschenden Wind-Verhältnisse und Umweltbedingungen gebeten.

#### Einwendung 2-4:

Welche Werte wurden im Rahmen der Berechnungen für den Luftdämpfungskoeffizienten genutzt?

Stellt dieser den schlimmsten anzunehmenden Fall dar?

Falls Nein, wieso wird nicht der schlechteste Fall betrachtet?

#### Einwendung 2-5:

Tabelle 4.3 auf Seite 22 beinhaltet die Orientierungswerte (OW) und Immissionsgrenzen gemäß 16. BImSchV für den Verkehrslärm.

Demnach liegt der Grenzwert nachts von 22:00 – 06:00 Uhr für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete bei 54 dB (A).

Abbildung 6.6 auf Seite 65 zeigt grafisch die Verkehrsimmissionen nachts für den Gesamtlärm aus Straßen- und Schienenlärm (22:00 – 06:00 Uhr). Am rechten unteren Rand ist ersichtlich, dass ein Gebäude der Muna-Siedlung mit bis zu 60 dB (A) belastet ist.

Daraus ist ersichtlich, dass hier eine Überschreitung des Grenzwertes von 54 dB (A) vorliegt.

Demnach liegt eine Gesundheitsgefährdung für die Anwohner vor. Diese Tatsache steht den Ausführungen der ersten Abwägungssitzung des Gemeinderates vom 21.09.23 [7] entgegen.

Es sind umgehend Maßnahmen zum Lärmschutz der betroffenen Bevölkerung einzuleiten.

Die Abwägung vom 21.09.23 ist somit ergo in Teilen unzulässig, da eine Überschreitung des Grenzwertes vorliegt.

#### Einwendung 2-6:

Die Grafik in Abbildung 6.9 auf Seite 72 stellt den sog. Differenzpegel – Gesamtverkehr (nachts 22:00 – 06:00 Uhr) zwischen dem Prognose-Nullfall 2035 und dem Prognose-Fall dar.

Aus der Grafik wird ersichtlich, dass in weiten Teilen für das Siedlungsgebiet der Teichstraße und Weiherstraße eine Pegeldifferenz von  $3 \leq 4$  dB vorliegt. Einzelne Gebäude in der Weingasse sind mit einer Pegeldifferenz von  $4 \leq 5$  dB belastet.

Dieses steht im Widerspruch zur Aussage auf Seite 76: „Im Nachtzeitraum beträgt Anstieg der Gesamtverkehrsimmissionen in Maxweiler und Weichering maximal 3.5 dB.“

Diese Aussage ist nicht korrekt und stimmt nicht mit den Informationen der Abbildung 6.9 überein.

Ich bitte um Neubewertung und Korrektur der dargestellten Fehler.

#### Einwendung 2-7:

Gemäß den Ausführungen auf Seite 44 wird für gewisse Immissionsorte zu gewissen Zeiten ein Zuschlag von 6dB zu berücksichtigen. Diese Zuschläge werden den Ausführungen nach in den Tabellen in Kapitel A2.5 Seite 101ff. berücksichtigt.

In den Tabellen ab Seite 101ff ist in der Spalte  $K_R$  jedoch nicht der Wert 6 dB berücksichtigt.

Es wird um Erläuterung und ggf. Korrektur gebeten.

#### Einwendung 2-8:

Gemäß den Ausführungen auf Seite 44 wird für gewisse Immissionsorte zu gewissen Zeiten ein Zuschlag von 6dB zu berücksichtigen. Weiterhin wird erläutert, dass die Beurteilung nur für Werktage vorgenommen wurde, da sonntags kein Betriebsgeschehen herrsche. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Betrieb von Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten **grundsätzlich** nicht vor 22:00 Uhr.

Eine Einschätzung als „grundsätzlich“ bedeutet, dass ein Betrieb von Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten vor 22:00 Uhr üblicherweise zwar nicht erfolgt, jedoch durchaus möglich ist.

Es ist nicht die Rede davon, dass ein Betrieb von Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten vor 22:00 Uhr nicht gänzlich ausgeschlossen ist.

Eine Kontrollmöglichkeit für die Gemeinde entfällt ebenso.

Demnach sind diese Lärmquellen m.E. nach an Sonn- und Feiertagen zwischen 20:00 – 22:00 Uhr hier zu berücksichtigen, um den ungünstigsten Fall abzudecken.

Es wird um Korrektur und Neuberechnung gebeten.



#### Einwendung 2-9:

Dem Anhang 4 A4.1 sind folgende Daten zu entnehmen:

Immissionsort	Straßenverkehr LrN	Summe LrN
lo 10 – Biberweg 2	53.4	54.1
lo 11 – Biberweg 6	54.0	54.7
lo 12 – Biberweg 8	55.3	55.8

Es zeigt sich, dass am lo 11 und 12 der Grenzwert nachts von 22:00 – 06:00 Uhr für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete von 54 dB (A) gemäß Tabelle 4.3 überschritten ist. Der lo 10 ist mit einem Wert von 53.4 dB (A) bereits sehr grenzwertig.

Ebenso zeigt sich, dass die Summe LrN für alle drei Lärmimmissionsorte Lo 10 – 12 > 54 dB (A) ist.

Dieser Sachverhalt wird in den Bewertungen des Berichts nicht berücksichtigt. Diesbezüglich bestehen jedoch gesundheitliche Bedenken.

In der Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt [8] „UmweltWissen – Lärm – Hören, messen und bewerten“ vom Februar 2017 sind nachfolgend zitierte Bewertungen auf Seite 6 zu entnehmen.

*„Unter 60 dB(A): Bei Werten unter 60 dB(A) wird von Belästigungen und erheblichen Belästigungen gesprochen. Hier leiden das psychische und soziale Wohlbefinden sowie die Schlafqualität.“*

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

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

#### Einwendung 2-10:

Es erfolgt keine Berücksichtigung des Fluglärms in der Gesamtlärmanalyse im Anhang 4 A4.1.

Es wird um Korrektur und Neuberechnung inklusive Fluglärm gebeten.

### Einwendung 2-11:

Insgesamt ist mit Bezug auf die Schalltechnischen Untersuchung [3] festzustellen, dass hinsichtlich des sog. Gesamtlärms gemäß Anhang 4 A4.1 keinerlei Bewertungen im Haupttext erfolgen.

Aus juristischer Perspektive kann dieses durchaus korrekt sein, jedoch geht es an der Realität vorbei. Die Bevölkerung wird einem Gesamtlärm ausgesetzt werden, unabhängig von juristischen Spitzfindigkeiten und den Unterscheidungen zwischen den Lärmquellen.

Die Spalte Gesamtlärm Summe LrN (nachts) zeigt, dass sämtliche Immissionsorte > 45 dB (A) liegen. Zum großen Teil liegen die Werte > 50 dB (A) mit Spitzenwerten bis zu 60 dB (A).

In der Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt [8] „UmweltWissen – Lärm – Hören, messen und bewerten“ vom Februar 2017 sind nachfolgend zitierte Bewertungen auf Seite 6 zu entnehmen.

*„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.“*

Im Rahmen der Sorgfaltspflicht der Gemeinde und des Gemeinderates muss die Gesundheit und Gesunderhaltung der Bevölkerung an oberster Stelle stehen.

Diesem Sachverhalt muss im Rahmen der zweiten Auslegung folgenden Abwägung ausreichend Rechnung getragen werden.

Im Rahmen der Abwägung der ersten Auslegung vom 21.09.2023 [7] wurde der Sachverhalt gar **nicht** berücksichtigt.

Es wird hiermit eine gesamtheitliche Betrachtung gefordert, welche unter Berücksichtigung der Gesundheit der Bevölkerung die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung betrachtet.

Andernfalls ist von einer vorsätzlichen Missachtung der Sorgfaltspflicht der Gemeinde und des Gemeinderates auszugehen.

### Einwendung 2-12:

Die Berechnung der  $C_{met}$  in den Tabellen S. 104ff. ist mit der auf Seite 102 angezeigten Formel, realistischen Werten und  $C_0 = 2$  dB nicht nachvollziehbar.

Ich bitte um Bereitstellung der genutzten Werte für  $h_s$ ,  $h_r$  und  $d_p$  für jede einzelne Zeile in den Tabellen.



Des Weiteren wird hiermit für jede einzelne Zeile eine Begründung für die jeweils genutzten Werte für  $h_s$ ,  $h_r$  und  $d_p$  eingefordert.

#### Einwendung 2-13:

Die Gesamtlärmanalyse im Anhang 4 A4.1 zeigt für die Lärmimmissionsorte lo 1 und lo 1b einen Wert von exakt 60.0 dB (A).

Rein mathematisch betrachtet ist ein derartiges Ergebnis natürlich rechnerisch möglich.

Im Hinblick auf die Grenzwerte stellt sich hierbei jedoch die Frage wie exakt und zuverlässig das genutzte Berechnungsmodell ist. Es werden hierzu keinerlei Aussagen gemacht.

D.h. bei Annahme entsprechender Toleranzen, welche in technischen Bereichen durchaus Anwendung finden, wären auch Ergebnisse  $> 60.0$  dB zu erwarten.

Dieses ist kritisch zu hinterfragen. Es wird um exakte Darlegung der Berechnung für die Lärmimmissionsorte lo 1 und lo 1b gebeten.

Ferner wird die Mitteilung erbeten, welche Annahmen bei diesen Berechnungen getroffen wurden.

Ist das genutzte Berechnungsmodell auf dem Stand der Technik? Welche Software wurde genutzt?

#### Fazit 2 zu Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, 12. Mai 2023 [3]

Aufgrund der mangelhaften Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 05.Mai 2023 [1] ist die wesentliche Grundlage für eine sachgerechte und korrekte Erstellung der schalltechnischen Untersuchung nicht gegeben. Damit ist das Dokument in Gänze in Frage zu stellen und für weitere Betrachtungen nicht geeignet.

Die zu erwartende Gesamtlärmbelastung für die Bevölkerung ist nicht berücksichtigt und bewertet. Hier sind Gesamtwerte zu erwarten, welche über den gesetzlichen Grenzwerten liegen.

Ferner weist die Untersuchung diverse deutliche Mängel auf, so wird beispielsweise eine gleichmäßige Windverteilung angenommen, was weder der Realität, noch dem ungünstigsten Fall für Weichering entspricht.

Es wird dringend eine Neuberechnung und Neuausgabe gefordert.

### 3 Generelle Einwendungen

Die Auslegung und das Vorgehen der Gemeinde entbehrt einer gesamtheitlichen und vollumfänglichen Betrachtung der Projektes.

In den vorliegenden Unterlagen werden lediglich Einzelaspekte betrachtet, welche direkt vom DHL Paketzentrum ausgehen bzw. dadurch verursacht werden. Im Hinblick auf das Planungsfeststellungsverfahren mag dieses ausreichend sein, jedoch erfüllt es nicht die Pflichten der Gemeinde für das öffentliche Wohl einzutreten.

Eine weitergehende Betrachtung der Situation wurde meiner Kenntnis nach bis Dato nicht vorgenommen.

Es fehlen aus meiner Sicht:

1. Bewertung von Nutzen gegenüber Nachteilen
2. Gesamtlärmbelastung für OT Weichering und OT Lichtenau
3. Lärmschutzkonzept B16
4. Feinstaubanalyse B16

#### Einwendung 3-1 Fehlende Bewertung von Nutzen gegenüber Nachteilen

Wann und wo ist eine Abwägung sämtlicher entstehender Nachteile des Projektes gegenüber den zu erwartenden Vorteilen erfolgt?

Die Abwägungsveranstaltung am 21.09.23 [7] diene lediglich der Abwägung der eingegangenen Einwände der ersten Auslegung.

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

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

#### Einwendung 3-2 Fehlende Analyse der Gesamtlärmbelastung durch das Vorhaben

Wie bereits in Kapitel 2 aufgezeigt wurde, fehlt eine Bewertung der Gesamtlärmsituation für die gesamte Ortschaft Weichering und Lichtenau. Der Weicheringer Nordosten und der Lichtenauer Süden sind ohne jeglichen Lärmschutz dem Verkehrslärm der B16 ausgesetzt.

Es ist durchaus davon auszugehen, dass in gewissen Ortsteilen die gesetzlichen Grenzwerte nicht eingehalten werden. Insbesondere nachts ist mit erheblichen Lärmzuwächsen aufgrund des nächtlichen LKW-Verkehrs zu rechnen.

Meinerseits wurde bereits mehrfach gegenüber der Gemeindeverwaltung Weichering die Notwendigkeit der Erstellung eines unabhängigen Gutachtens zur Bewertung des vor allem nächtlichen Verkehrslärms angezeigt. Diesbezüglich liegt bisher nach wie vor kein Ergebnis vor.

In diesem Zusammenhang ist es fragwürdig, wie eine Abwägung und die Fortführung des Vorhabens ohne diese ganz wesentliche Informations-Grundlage erfolgen konnte und kann.

Es wird dringend die Erstellung eines Gesamtlärmgutachtens gefordert.

Dieses Gutachten muss ebenfalls die Gesamtlärmsituation für beide Ortschaften beinhalten und bewerten.

Die Gemeindeverwaltung Weichering kommt aus meiner Sicht bisher nicht in Gänze Ihrer Sorgfaltspflicht nach, da mögliche Gesundheitsgefährdungen der Bevölkerung im Entscheidungsprozess nicht betrachtet wurden und werden.

#### Einwendung 3-3 Lärmschutzkonzept B16

Basierend auf dem Lärmgutachten als Ergebnis der Einwendung 3-2 muss die Gemeindeverwaltung ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen und ein Lärmschutzkonzept erstellen.

Dieses Lärmschutzkonzept ist zeitnah zu veröffentlichen.

Eine Fortführung des Projekts DHL-Paketzentrum erscheint mir nicht zweckmäßig ohne sich ausreichend Gedanken über einen Lärmschutz zu machen.

Vor dem Hintergrund der Sorgfaltspflicht und des Handels für das Gemeinwohl ist dies ggf. juristisch sogar äußerst fragwürdig

#### Einwendung 3-4: Feinstaubanalyse B16

Basierend auf den aktuellen Verkehrszahlen wird ein Gutachten zur Feinstaubbelastung für die B16 gefordert.

Dieses Gutachten zur Feinstaubbelastung ist zeitnah zu veröffentlichen.

Eine Fortführung des Projekts DHL-Paketzentrum erscheint mir nicht zweckmäßig ohne die Gefährdung durch Feinstaub betrachtet zu haben.

Vor dem Hintergrund der Sorgfaltspflicht und des Handels für das Gemeinwohl ist dies ggf. juristisch sogar äußerst fragwürdig

Eine Beantwortung meiner Fragestellungen wird bis spätestens 22.12.2023 erbeten.

Mit freundlichen Grüßen

## Quellen:

- [1] Verkehrsuntersuchung Bericht, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 05.Mai 2023
- [2] Verkehrsuntersuchung B 16 – 4-streifiger Ausbau zwischen der St 2043 und der B 13, PB Consult, 03.08.2022
- [3] Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering, Fortschreibung Mai 2023, TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12, Köln, 12. Mai 2023
- [4] <https://www.basis.bayern.de>
- [5] Plausibilitätsprüfung der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“, 6186/L3/hu, 13.09.2023, Steger & Partner GmbH
- [6] Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering, Vertiko GmbH, 02.03.2023
- [7] Gemeinderatssitzung Weichering vom 21.09.23
- [8] Broschüre des Bayerischen Landesamtes für Umwelt „UmweltWissen – Lärm – Hören, messen und bewerten“ vom Februar 2017