

Steinherr Hans-Jürgen
Kochheimer Str. 36
86706 Weichering

10.11.2023

Wolfgang Weinzierl Landschaftsarchitekten GmbH
Parkstraße 10
85051 Ingolstadt

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

zur

**2. Auslegung der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes mit Teiländerung
des Landschaftsplans „Paketzentrum“ der Gemeinde Weichering
im Parallelverfahren mit
Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan
„Paketzentrum Weichering“ der Gemeinde Weichering**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Stellungnahme zu den folgenden Themen:

1. Verkehrsuntersuchung S. 2- 8
2. Schalltechnische Untersuchung S. 9-13
3. Feinstaubgutachten S.14-17
4. Bebauungsplan – Festsetzungen S.17-18
5. Umweltbericht - Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen S. 19
6. Begründung vBP
 - 6.1 Abwägung der Lärmsituation S. 20
 - 6.2 Landesentwicklungsplan S. 20-21
 - 6.3 Raumbedeutsamkeit..... S. 21

**1. Bezug auf Dokument: „Verkehrsuntersuchung – Bericht“ vom 05. Mai 2023
als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname 5-03_verkehrsuntersuchung**

Stellungnahme zu den Punkten

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

Zu Punkt 3 Zukünftiges Verkehrsaufkommen

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

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

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

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

Tabelle 6: Verkehrliche Kennwerte der zwölf Querschnitte im Analysefall

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

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

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

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

Das Dokument ist damit in diesem Punkt inkonsistent.

Zu Punkt 4.2.2 Knotenpunkt Biberweg / B16 (KP02)

Auf Seite 4 werden in Bild 7, rechte Bildhälfte die erlaubten Abbiegevorgänge korrekt angegeben.

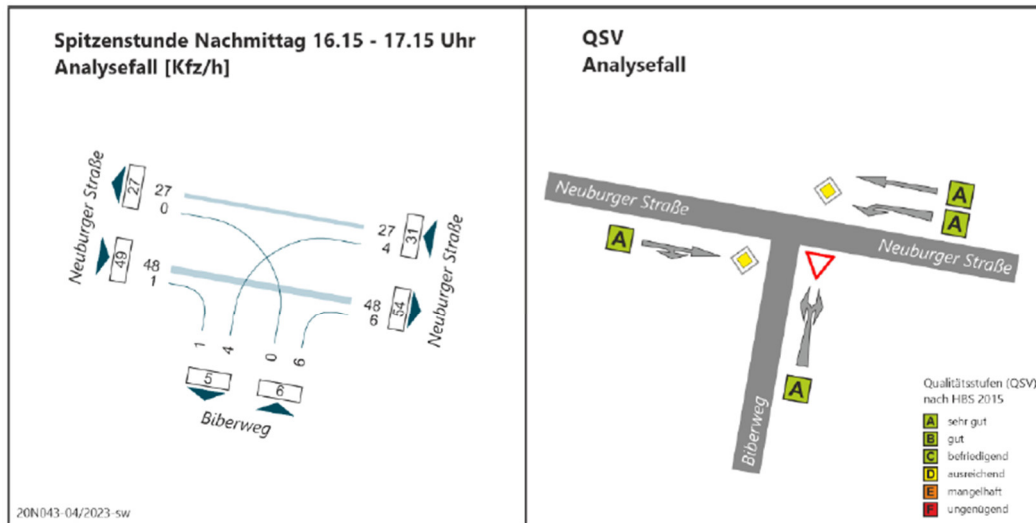


Bild 7: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Spitzenstunde am Knotenpunkt Neuburger Straße / Biberweg (KP01) im Analysefall

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

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

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

Das Dokument ist damit in diesem Punkt fehlerhaft.

In **Bild 5** ist die Verteilung der Pkw-Verkehre für den Prognose-Planfall 2035 dargestellt.



Bild 5: Aufteilung der Zufahrtsrichtungen der Pkw-Verkehre im Quell- und Zielverkehr für den Prognose-Planfall 2035 (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Zu Punkt 6 Verkehrliche Kennwerte

In Punkt 3 wird das zukünftige Verkehrsaufkommen beschrieben:

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

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

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

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

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

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

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

Beurteilung/Stellungnahme zur neuen Zählung:

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

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

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

20N043 VU PZ Weichering
Analyse

IGS

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

Nach IGS, Jul, 2022:

Lkw-Verkehr am Tag (06:00 – 22:00 Uhr): $853 \text{ Kfz/h} \cdot (3,16 \% + 8,69 \%) \cdot 16 \text{ h} = 1.617 \text{ Lkw}$

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



Allgemeine Angaben		Verkehrsbelastung				MSV	RLS19							
Straße	TK/Zst.-Nr.	DTV	DTV	LV	SV		M	P ₁	P ₂	P _{Krad}				
E-Str.	Zählabschnittsanfang Zählabschnittsende	2015	W U S	Krad LVm LZ	Bus LoA LZ	MSV Ri1	T	Tag 06-22 Uhr						
		b _{SV,Ri1}				D	Day 06-18 Uhr							
		MSV Ri2				E	Evening 18-22 Uhr							
		b _{SV,Ri2}				N	Night 22-06 Uhr							
FS / OD		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]			[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[%]				
B 16	7233 9488 L 2043 (Zell) K ND 18 (Maxweiler) FS	12 169	13 352	10 935	2 417	791	767	2,8	14,1	1,0				
		2 038					12,6 %	869	3,1	14,7	1,0			
		11 526						885	460	1,3	10,7	1,0		
		2 064						10 805	2 035	12,5 %	135	3,3	28,4	0,2

Nach Landesbaudirektion Bayern:

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

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

Abweichung: Die Zählergebnisse der Landesbaudirektion Bayern liegen

- für den Tag um 28 % höher und
- für die Nacht um 72 % höher als die Zählergebnisse der IGS im Jahr 2022.

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

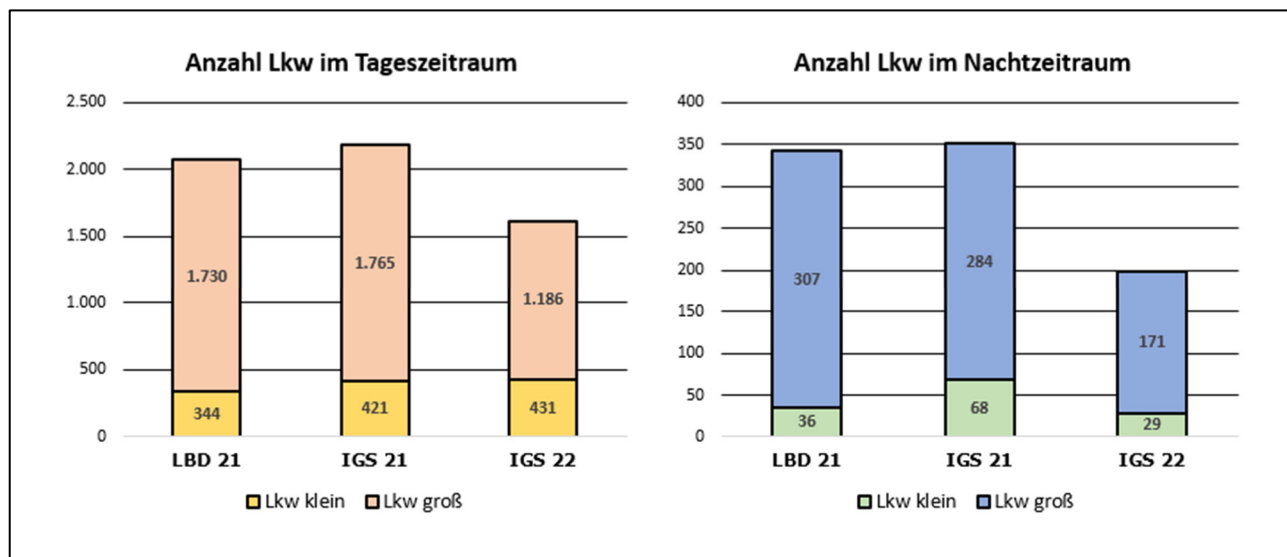
Quer-schnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	SV %	Krad %	M _T Kfz/h	M _N Kfz/h	P _{1,T} %	P _{2,T} %	P _{1,N} %	P _{2,N} %	P _{Krad,T} %	P _{Krad,N} %
6	B 16	B	westlich Biberweg	14.871	17,07	0,09	855	149	3,08	12,90	5,70	23,84	0,09	0,00

Nach IGS, Februar 2021:

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

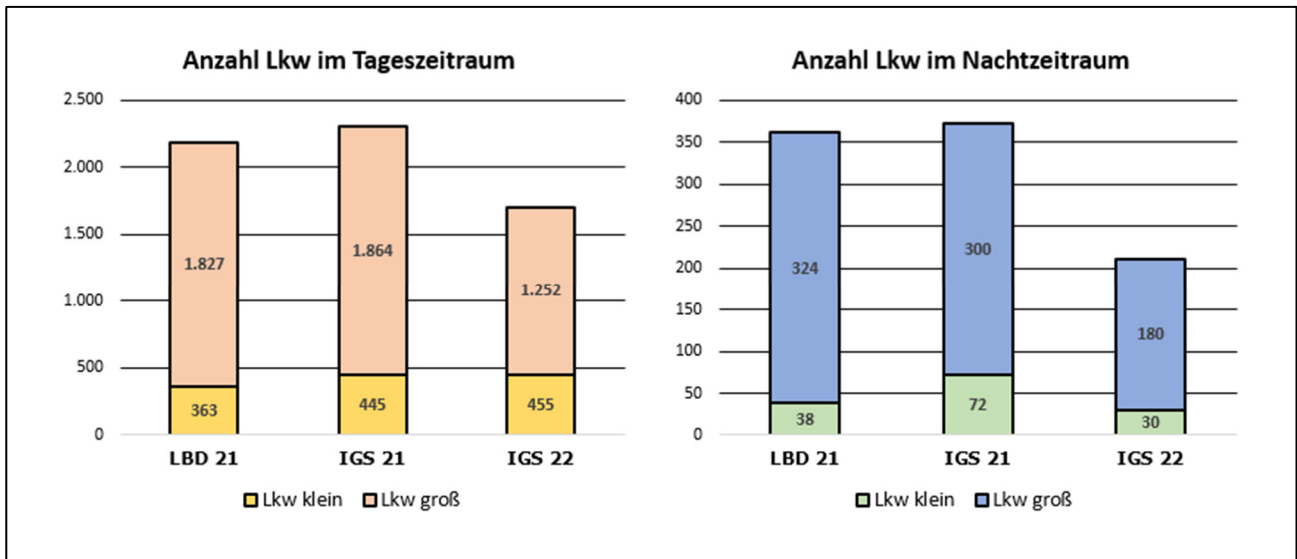
Lkw-Verkehr in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr): 149 Kfz/h · (5,70 % + 23,84 %) · 8 h = 352 Lkw

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



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

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



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

Hinweise:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20N043 VU PZ Weichering
Prognose

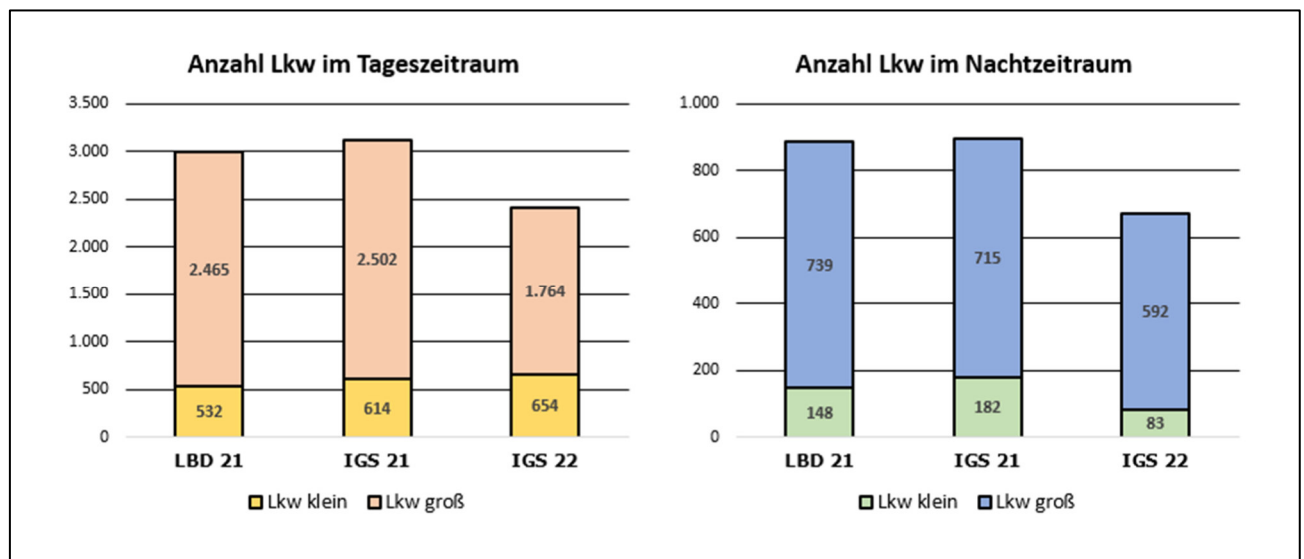


Quer-schnitt	Straße	Kat.	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M _T Kfz/h	M _N Kfz/h	P _{1,T} %	P _{2,T} %	P _{1,N} %	P _{2,N} %	P _{Krad,T} %	P _{Krad,N} %
06	B 16	B	westlich Biberweg	17.373	0,89	17,79	969	235	4,22	11,38	4,39	31,48	0,87	0,02

Nach IGS, Prognose-Planfall:

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

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



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

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

Eine Quellenangabe für die allgemeine Verkehrssteigerung ist nachzureichen.

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

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

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

Tab. 06: Erwartete Verkehrszahlen Teilstück B 16.

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

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

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

Vergleich:

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

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

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

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

**2. Bezug auf Dokument: „Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan vom 12. Mai 2023
als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname 5-04_schalltechnische-untersuchung**

Stellungnahme – Allgemein und zu den Punkten:

- 5.6.1 Beurteilungsansätze
- 6 Verkehrslärm

Allgemein:

An mehreren Stellen wurden kritische Anmerkungen aus der 1. Auslegung vom 20. April 2022 des TÜV Rheinland entfernt oder entschärft. Dies entspricht nicht der neutralen Position, die der TÜV Rheinland bei der Verfassung eines Gutachtens einzunehmen hat. Beispiele:

Punkt 4.3 Verkehrslärm:

1. Auslegung S. 23: » Bei Beurteilungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich. «
2. Auslegung S. 23 entfallen
1. Auslegung S. 23, 24: » Wenn es durch eine Planung zu Erhöhungen des Verkehrslärms in der Umgebung des Plan-gebiets kommt und dadurch gesundheitsgefährdende Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, ist eine Pegelerhöhung von weniger als 3 dB nicht zulässig.⁸ In diesem Fall sind Lärmschutzkonzepte zu erarbeiten und zu bewerten. «
⁸ Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, 13.03.2008, Az.: 7 D 34/07.NE.
2. Auslegung S. 23, 24: » Wenn es durch eine Planung zu Erhöhungen des Verkehrslärms in der Umgebung des Plan-gebiets kommt und dadurch gesundheitsgefährdende Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, ist dies in der Abwägung sorgfältig zu prüfen. Zu prüfen ist jedoch, ob eine wesentliche Änderung durch das Vorhaben entsteht und die Ge-räuschemissionen um 3 dB oder mehr erhöht werden. «

Der Informationsgehalt wurde zudem wesentlich reduziert:

Anhang 3 Geräuschemissionen Verkehrslärm

Die Tabelle auf S. 173 der 1. Auslegung A3.3 *Straßenverkehr (ausschließlich B16)* ist entfallen. Damit leidet die Nachvollziehbarkeit der aus den verkehrlichen Kennwerten errechneten Lärmimmissions-werte.

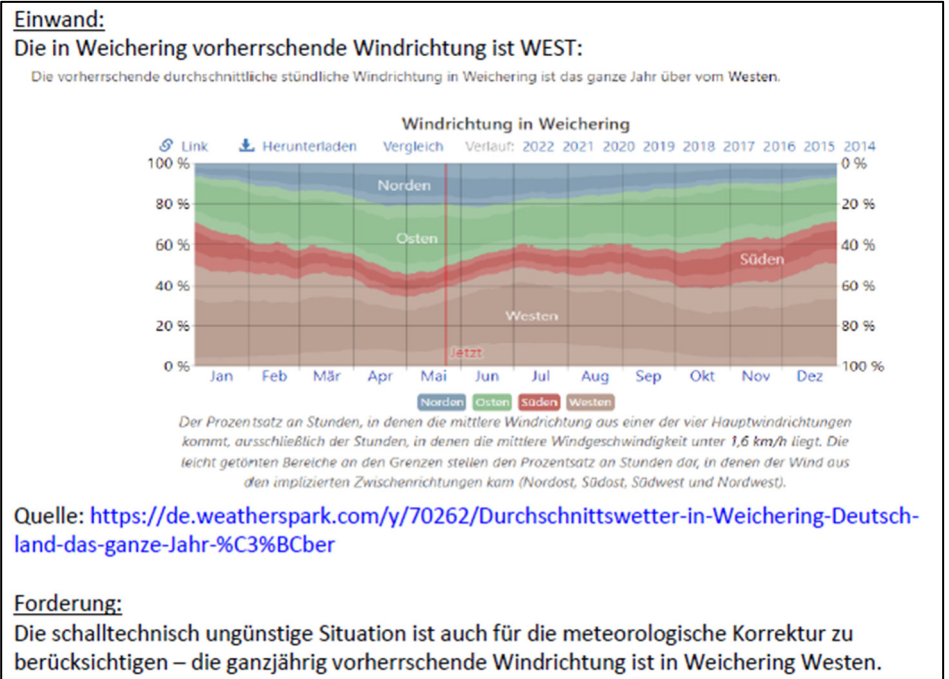
Zu Punkt 5.6.1 Beurteilungsansätze

- S. 45: **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 ($C_0 = 2$ dB) ausgegangen.²¹ «

²¹ C_{met} ist ein statistischer Wert, der Windverhältnisse über das Jahr berücksichtigt (Mitwind / Querwind / Gegen-wind). Es wurde mit $C_0 = 2$ dB gerechnet, was eine Gleichverteilung des Windes aus allen Himmelsrichtungen berücksichtigt.

Einwand: Eine gleichmäßige Verteilung des Windes entspricht NICHT den örtlichen Gegebenheiten. Das wurde bereits in der ersten Auslegung bemängelt:

Private-Stellungnahme-03,
S. 6:



Die Entwurfsbilligung im Dokument
20230921_abwaegungstabelle_privat
auf S. 18/19 besagt:

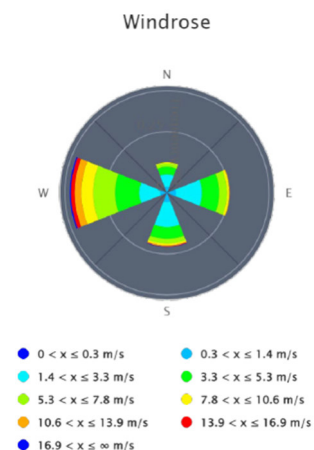
» C_{met} ist ein statistischer Wert für Gewerbelärm, der Windverhältnisse über das Jahr berücksichtigt (Mitwind / Querwind / Gegenwind). Dabei sind auch Westwinde enthalten. Unabhängig davon hat die meteorologische Korrektur keinen Einfluss auf die berechneten Differenzpegel, da bei beiden Situationen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

Die Abwägung geht fehl – Begründung:

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

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

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



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

Tabelle: Werte für C₀ nach dem vereinfachten Verfahren

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

LUBW

Der unter dem [Link](#) aufgeführten Verteilung der Windrichtungen in Weichering ist zu entnehmen (siehe auch Grafik auf vorheriger Seite), dass der Anteil an der schallausbreitungsgünstigen Wetterlage über 60 % beträgt. Der C₀-Wert ist demnach 0 dB und nicht der vom TÜV Rheinland genannte Wert von 2 dB.

Die Bestimmung des meteorologischen Korrekturwertes ist zu korrigieren.

Infolgedessen sind insbesondere die nächtlichen Immissionswerte der kritischen Immissionsorte im Immissionsgebiet 2 – Weichering (Außenbereich) mit I_o 10 bis I_o 14 als richtwertüberschreitend anzusehen.

Zu Punkt 6 Verkehrslärm

Bezugnehmend auf die Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung 5-03_*verkehrsuntersuchung* sind die der Verkehrsuntersuchung der Firma IGS entnommenen Verkehrsdaten nicht schlüssig.

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

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

Tab. 06: Erwartete Verkehrszahlen Teilstück B 16.

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

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

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

Vergleich:

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

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

Aufgrund

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

Dabei ist zu beachten:

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

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

Siehe hierzu:

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

Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshofes vom 18.07.1996, Az. 8 C 5 96.1612 [22] (Klage gegen den Sofortvollzug der Planfeststellung der Südtangente Ochsenfurt)

Allgemein wird wie bereits auf S. 1 dieser Stellungnahme aufgezeigt, die auch hier nicht neutral wirkende Einschätzung des TÜV Rheinland gerügt.

So heißt unter 6.3.2 auf S. 76: »Im Nachtzeitraum beträgt der Anstieg der Gesamtverkehrsgeräuschimmissionen in Maxweiler und Weichering maximal 3.5 dB. Anhand der gewählten farblichen Abstufung von 1 dB in der Rasterlärmkarte in Abbildung 6.9 lässt sich erkennen, dass an keinem Immissionsort eine Erhöhung um mehr als 4 dB besteht. Innerhalb des Siedlungsbereichs Maxweiler sowie im Siedlungsbereich westlich der Ingolstädter Straße und südlich der Bachholzstraße in Weichering ist eine Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen von 3 – 4 dB zu erwarten (= wesentliche Erhöhung).«

Und auf S. 77:

»Geräuschimmissionen. In Zeiten ohne Bahnverkehr werden die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr verursacht, die an den drei Immissionsorten in Maxweiler um 8 – 10 dB unter den Beurteilungspegeln der Bahn liegen. Der Verursacher des Gesamtpegels von gerundet und gemittelt 60 dB(A) nachts ist folglich der Bahnverkehr.«

Für die Relativierung der Lärmzunahme wird der Schienenverkehr wohlwollend mitbetrachtet. Die Tabelle A 3.2 Straßenverkehr (ausschließlich Straßen) im Anhang 3 auf S. 196/197 zeigt, dass an allen Immissionsorten in Maxweiler die nächtliche Lärmzunahme nur durch den Straßenverkehr 4 – 5 dB beträgt. Nur durch die Einberechnung der dominanten Lärmspitzen durch den Bahnverkehr, kommen die in Tabelle A 3.1 aufgeführten, teilweise deutlich geringeren Lärmzunahmen, zustande.

Angesichts von nächtlichen straßenbedingten Lärmpegeln im Immissionsgebiet Maxweiler, die den in der BImSchV genannten nächtlichen Grenzwert von 49 dB an 74 % der Immissionsorte überschreiten, darf die mehr als wesentliche zunehmende Lärmbelastung der Bürger, durch einen unabhängigen Prüfer nicht durch eine inkonsequente Deutung des Bahnverkehrs relativiert werden.

**3. Bezug auf Dokument: „Analyse zur Feinstaubbindung der Bauwerksbegrünungen beim Bauvorhaben DHL-Paketzentrum Weichering“ vom 02. Mai 2023
als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname 5-07-1_analyse-zu-feinstaubbindung**

Beurteilung Emissionsausbreitung

In der Einleitung heißt es:

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

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

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

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

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

d_a gleich aerodynamischer Durchmesser ρ gleich Dichte des Partikels

Für die Grobpartikel wird ein mittlerer Durchmesser von 250 μm angesetzt, für PM10 10 μm . Bei einer Partikeldichte von 950 kg/m^3 (Kautschuk) ergeben sich die Sinkgeschwindigkeiten:

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

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

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

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

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

Bestimmung der Grundbelastung

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

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

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

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

Tab. 07: Erwartete Staubemissionen Teilstück B 16.

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

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

Anmerkungen:

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

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

Beurteilung der vegetationsbedingten Sedimentation

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

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

Inwieweit die dominierende Rolle der Dachbegrünung im Winter erhalten bleibt, ist abhängig von der Bepflanzung. Die Substratschicht mit 6 cm INKLUSIVE Drainageschicht auf der Frachthalle (siehe Planungsunterlage 2-2_bebauungsplan_festsetzungen_20230921, S. 3), bietet der in Tab. 10 als „artenreiche Kraut-Gras-Sedum-Vegetation“ beschriebene Begrünung nicht die notwendigen Voraussetzungen:

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

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

Quelle: Bundesverband GebäudeGrün e. V., www.gebaeudegruen.info

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

Die Einschätzung auf Seite 19/20 ist im Winterhalbjahr mit trockener Luft und ohne Verdunstungsleistung des Laubwaldbestandes ebenfalls nicht schlüssig:

» Die steigende Luftfeuchtigkeit im östlichen Gehölzbestand sorgt zudem für einen Zusammenschluss von Partikeln, wodurch schwerere Partikelagglomerate entstehen. Diese Partikelagglomerate sinken aufgrund ihres höheren Gewichts und größeren Durchmessers schneller ab.«

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

Beurteilung der Feinstaub-Immission

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

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

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

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

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

Zudem weist das Gutachten fachliche Lücken und rechnerische Mängel auf.

4. Bezug auf Dokument: 2-2_bebauungsplan_festsetzungen_20230921

Thema Photovoltaik

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

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

Einwand:

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

Weiter wird hinsichtlich Dachfläche bemängelt:

Thema Dachbegrünung

Auf S. 3 unter Punkt 4.4 heißt es:

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

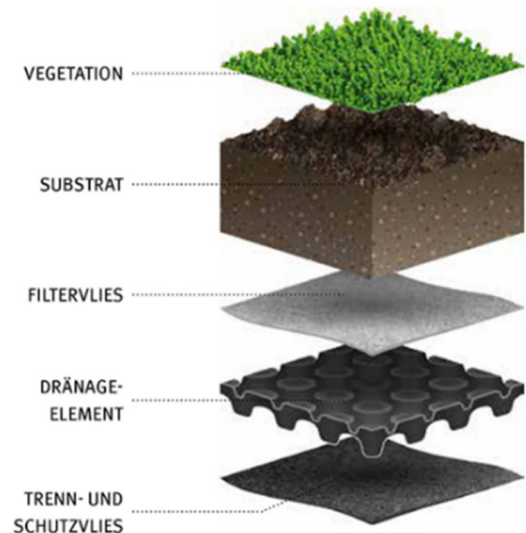
Für die beschriebene Vegetation ist die durchwurzelbare Substratschicht, die mit 6 cm INKLUSIVE Drainageschicht angegeben ist, völlig zureichend.

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

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

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

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



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

5 Bezug auf Dokument: 4-1_umweltbericht

Thema Überwachung

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

3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

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

Einwände:

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

6 Bezug auf Dokument: 2-5_begründung-vbp

6.1 Thema Abwägung der Lärmsituation

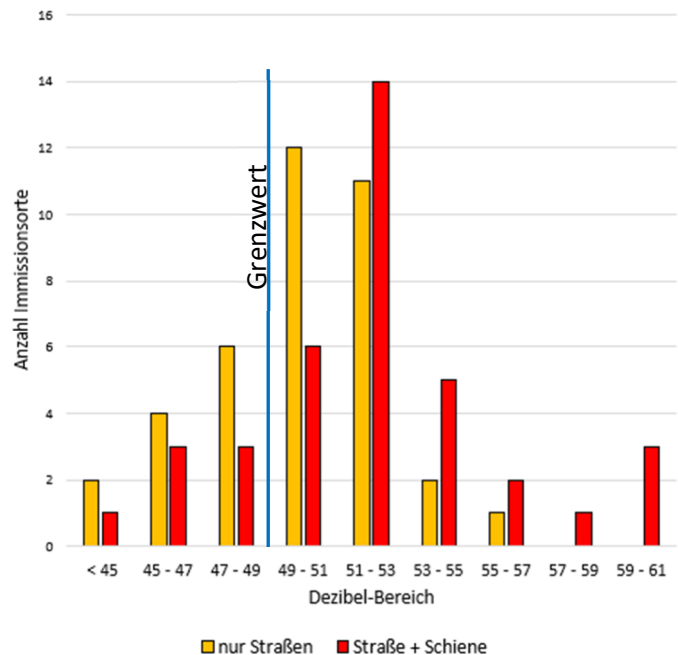
Auf S. 51 ist unter Punkt 9.4.4 *Abwägung der Gesamtlärmsituation* zu entnehmen:

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

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

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

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



Forderung: Die Lärmsituation ist den zu erwartenden Lärmpegeln entsprechend gebührend zu bewerten. Die Bundesimmissionsschutzverordnung ist nicht in den Abwägungsprozess der Gemeinde einzubeziehen, da sie der tatsächlichen Lärmsituation - ob mit oder ohne Schienenverkehr – nicht gerecht wird.

6.2 Thema Landesentwicklungsplan

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

3. Siedlungsstruktur

3.3 Vermeidung von Zersiedelung – Anbindegebot

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

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

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

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

Zu 1:

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

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

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

6.3 Thema Raumbedeutsamkeit

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

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

Die erheblich Raumbedeutsamkeit wird weiterhin gesehen.

Verfasser i. V. der BI Paketzentrum Weichering:
Steinherr Hans-Jürgen, Weichering den 07.11.2023



Der Stellungnahme schließen sich an: