



**Private Stellungnahmen**

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>1. Private Stellungnahme 1 mit Schreiben vom 18.04.2024</p>	<p>vBP</p>
<p>In vorbezeichneter Angelegenheit zeige ich an, dass ich xxx anwaltlich vertrete. Namens und im Auftrag meines Mandanten erhebe ich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung über den Entwurf eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß Bekanntmachung vom 3.4.2024 folgende ergänzende Einwendungen:                  In dem Abwägungsvorschlag heißt es bezüglich der Einwendung meines Mandanten wegen der Vorbelastung durch das angrenzende Bundeswehrgelände (MUNA), das betreffende Grundstück werde derzeit nur tagsüber genutzt. Für das Bundeswehrgelände existiere keine Baugenehmigung, sodass es lediglich auf die derzeitige tatsächliche Nutzung ankomme.                  Diese Auffassung halten wir für unzutreffend.                  Es kommt im Falle des Bundeswehrgeländes nicht auf die aktuelle Nutzung an, sondern auf die zulässige Nutzung. Obwohl für das Gelände weder ein Bebauungsplan noch eine Baugenehmigung existiert, ist dort eine dauerhafte militärische Nutzung bauplanungsrechtlich zulässig. Die Nr. 381 ZDv A-2031/1 der Bundeswehr ist keineswegs nur ein Verwaltungsinternum, sondern eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift gleicher Art wie die TA Lärm. Für das Bundeswehrgelände ist deshalb von einem flächenbezogenen Schalleistungspegel, d.h. einer an der Grundstücksgrenze auftretenden Schallimmission von 65 dB(A) tags und nachts auszugehen. Diese insbesondere in der Nacht potentiell auftretenden Schallimmission sind nicht nur von der DHL, sondern auch von den anderen Grundstückseigentümern in der Umgebung zu dulden und dementsprechend als Immissionsvorbelastung zu betrachten.                  Entlang der Weingasse liegen 15 Wohngrundstücke. Die Bebauung hat somit im Sinne der ständigen Rechtsprechung ein gewisses Gewicht und bildet auch eine organische Einheit. Es handelt sich demnach nicht um eine Splittersiedlung, sondern um einen Ortsteil iSv. §34 BauGB, sodass dieses Gebiet immissionsschutzrechtlich als allgemeines Wohngebiet anzusehen ist. Wenn man die o.g. Pegel für die Bundeswehr-Liegenschaft zugrunde legt und danach die Geräuschimmissionen an den für die Liegenschaft maßgeblichen Immissionsorten ermittelt, ist der Immissionsrichtwert für das Grundstück meines Mandanten bereits ausgeschöpft, sodass eine zusätzliche Immission durch das Paketzentrum nicht zulässig ist.</p>	<p>Die ergänzenden Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.                   Die geäußerten Einwendungen wurden bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten.                  Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>

<p>Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist erst recht zu erwarten, wenn man korrekterweise den Ortsteil, in dem mein Mandant wohnt, als faktisches Wohngebiet einstuft, und nicht als Mischgebiet, wie es das schalltechnische Gutachten des Vorhabensträgers zu Unrecht unterstellt.</p>	
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, beziehen sich jedoch nicht auf die Änderungen der Planunterlagen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden konnte. Die vorgebrachten Anregungen wurden bereits in den bisherigen Abwägungen behandelt. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt.</b></p>	
<p><b>Beschluss zu privater Stellungnahme 1: Beschluss vBP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>2. Private Stellungnahme 2 (insgesamt 3 Unterzeichner) mit Schreiben vom 22./23.04.2024 <span style="float: right;">vBP</span></p>	
<p><b>Stellungnahme als Bürger der Gemeinde Weichering nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BauGB</b> zur beschränkten erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB <b>Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan „Paketzentrum Weichering“ der Gemeinde Weichering</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, gemäß dem Hinweis in der Bekanntmachung der Gemeinde Weichering zum Vollzug des Baugesetzbuches, wird „nur in Bezug auf die [...] Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, Vorhaben- und Erschließungsplans und inhaltliche Änderungen des Umweltberichts und ihre möglichen Auswirkungen“ von der Möglichkeit der Stellungnahme Gebrauch gemacht.</p> <p><b>Stellungnahme zu dem Dokument Begründung nach § 9 Abs. 8 BauGB</b> Roteintrag auf S. 49: <i>„Zur Prüfung der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung hat die Gemeinde Weichering durch die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr (PLSV) eine Plausibilitätsprüfung erstellen lassen. Dabei wurde bestätigt, dass der Verkehrsgutachter (IGS) die Ausgangs- und Prognosedaten der Verkehrsentwicklung methodisch korrekt ermittelt hat und der gesamte vorhabenbedingte Verkehr auf der B16 abgewickelt werden kann. Zudem ist die Prognose der Verkehrsverteilung hinreichend belegt.“</i></p> <p>Dies steht im direkten Widerspruch zu: Roteintrag auf S. 47 und 48: <i>„Auf Anregung des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt im Bauleitplanverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde die Verkehrssimulation mit den vom Staatlichen Bauamt vorgegebenen Verkehrsdaten zum vierspurigen Ausbau der B16 im März 2024 zur Erstellung des überarbeiteten Entwurfs nochmals wiederholt. Der Vergleich der Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 16 mit der Verkehrsuntersuchung zum PZ Weichering hat ergeben, dass in der Verkehrsuntersuchung zum 4-streifigen Ausbau der B 16 bis auf den Nachmittag an der südlichen Rampe (KP08)</i></p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine unzureichende Beachtung der Verkehrsdaten des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt wird nicht gesehen, da nur der Forderung des Staatlichen Bauamtes zum Abgleich der Verkehrszahlen mit Überprüfung der Leistungsfähigkeiten in den Spitzenstunden der Anschlussrampen an die B16 (verkürzte Ausfädelspuren B16 auf Kr ND 18) zu entsprechen war. Das Ergebnis führt zu keiner Neubewertung des Verkehrsgutachtens. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>

<p><i>immer mehr Verkehr auf der B 16 ermittelt worden ist, welcher den wesentlichen Einfluss auf die Einfädung hat. Daher ist die und nachmittägliche Spitzenstunde aktualisiert worden. Im Ergebnis kann mit den ungünstigeren Verkehrsannahmen weiterhin eine ausreichende Qualitätsstufe (QSV D) für beide Knotenpunkte und beide Spitzenstunden erreicht und ein stabiler Verkehrsablauf gewährleistet werden, wenn die Ausfädelspuren eine Länge von 106 m und 119 m aufweisen.“</i></p> <p><b>Einwand:</b> Eine reduzierte Berücksichtigung der Verkehrsdaten des Staatlichen Bauamt hinsichtlich Qualitätsstufe der Knotenpunkte ist unzureichend.</p>	
<p><b>Mit der Wiederholung der Verkehrssimulation wurden die Daten der Verkehrsuntersuchung von PB Consult GmbH anerkannt. Infolgedessen sind die Daten auch hinsichtlich des Verkehrslärms in die Schalluntersuchung einzurechnen.</b></p> <p>Die <b>Verkehrsuntersuchung der IGS</b> vom 05. Mai 2023 (aktuell gültige Fassung) weist für die Querschnitte 04 und 06 (Knotenpunkt B16/Biberweg) im Analysefall einen durchschnittlichen SV-Anteil von 12,27 % bei 14.826 DTV auf.</p> <p>Dies entspricht einem Schwerverkehr von <b>1.819 Kfz/24 h</b>.</p> <p>Das Gesamtverkehrsaufkommen im Zeitraum 22:00 – 06:00 Uhr wird mit durchschnittlich <b>148 Kfz/h</b> angegeben.</p> <p>Die <b>Verkehrsuntersuchung der PB Consult</b> vom 03. August 2022 weist für denselben Knotenpunkt im Analysefall einen durchschnittlichen SV-Anteil von 20,9 % bei 14.136 DTV auf.</p> <p>Dies entspricht einem Schwerverkehr von <b>2.954 Kfz/24 h</b>.</p> <p>Das Gesamtverkehrsaufkommen im Zeitraum 22:00 – 06:00 Uhr errechnet sich aus den Tabellen der PB Consult Verkehrsuntersuchung auf den Seiten 160 ff [VU Ingolstadt B16 KP4 24h - Knotenpunkt(e), Di. 20 Oktober 2020, Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1)), Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße), Alle Abbiegebeziehungen, ID: 793038, Standort: 48.715461, 11.305295, Seitennummer: SCU92I] ein Wert von <b>147 Kfz/h</b>.</p> <p>Der Vergleich zeigt die Übereinstimmung beim Gesamtverkehrsaufkommen im Nachtzeitraum (Beschränkung darauf, da hinsichtlich Lärmimmission relevant). Der ermittelte Schwerverkehrsanteil ermittelt über 24 Stunden wird jedoch um 1.135 Kfz/24 höher angegeben, was einer Abweichung von 62 % entspricht.</p> <p><b>Forderung:</b> Die Berücksichtigung der Daten der PB Consult für den Analysefall durch die Projektleitung für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung zeigt die Akzeptanz auf – die Beschränkung hierauf ist jedoch inkonsistent. Die Schalluntersuchung ist um die Daten der PB Consult zu erweitern.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der hier aufgeführte Vergleich der Verkehrszahlen ist unzureichend, da sich die Werte aus der Verkehrsuntersuchung von PB Consult auf Verkehrserhebungsdaten am gesamten Knotenpunkt beziehen und daher keine Querschnittswerte vom DTV sind.</p> <p>Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>Roteintrag auf S. 70 und 71:</p>	

~~„Auf Anregung des Staatlichen~~ Bei tief liegenden Kanalabschnitten und Staurationkanälen könnten gemäß den Aussagen im Baugrundgutachten Absenkrichter nach EDV-Berechnungen eine Reichweite bis ca. 200 m erreichen, sofern keine aktive Begrenzung durch Verfahren wie z.B. zur unmittelbaren ortsnahe Wiedereinleitung geförderter Grundwässer erfolgt. Die ortsnahe Wiederversickerung bzw. Wiedereinleitung ist im Freistaat Bayern verpflichtend (siehe z.B. Art. 70 BayWG). Dadurch können Auswirkungen der Grundwasserabsenkung über die Grenzen des Maßnahmengrundstücks hinaus und auf ökologisch sensible Bereiche (Weiherbiotop auf dem Vorhabengrundstück; benachbarte bodenfeuchte Wälder, Altwasser im Nordosten des Vorhabengrundstückes) des Plangebietes wirksam verhindert werden. Entsprechend werden auch keine landwirtschaftlichen Flächen außerhalb des Paketzentrums von Grundwasserabsenkungen betroffen sein. Das Monitoring kann unter anderem über die neu eingerichteten und/oder über weitere ggf. durch die zuständige Behörde geforderten Grundwassermessstellen erfolgen. Die laufende **Überprüfung der Grundwasserpegel (monatlich)** wird im Durchführungsvertrag festgeschrieben.“

... und Tabelle S. 108 des Umweltberichts nach § 2a BauGB

Grundwassermonitoring	Vorhabenträger	Monatliche Überwachung vor Baubeginn, während der Baudurchführung und nach Bauende	Prüfung des Grundwasserstandes an den Messpegeln	Feststellung vorhabenbedingter Grundwasserstandsveränderungen	Erstellung eines Prüfberichtes
-----------------------	----------------	--	--	---	--------------------------------

**Einwand:**

Eine monatliche Überprüfung der Grundwasserpegel (GWP) ist nicht ausreichend, um die Auswirkungen einer Grundwasserabsenkung außerhalb des Maßnahmengrundstücks rechtzeitig zu erfassen und damit zu verhindern.

**Forderung:**

Die Überwachung der GWP hat an die Maßnahme angepasst und diese begleitend zu erfolgen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Baugenehmigungsbescheid bzw. der Genehmigungsbescheid der Unteren Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen zur wasserrechtlichen Erlaubnis für die notwendigen Grundwasserabsenkungen im Rahmen der Bauabwicklung wird die notwendige Häufigkeit der Grundwasserpegelüberprüfung vorgeben. Für ein begleitendes Monitoring wird die einmalige Überprüfung pro Monat als ausreichend angesehen.  
Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

**Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt.**

**Beschluss zu privater Stellungnahme 2:**

**Beschluss vBP:**

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

3. Private Stellungnahme 3 (insgesamt 12 Unterzeichner) vom 23.04.2024

vBP

Hiermit erheben wir im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung über den Entwurf eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß Bekanntmachung vom 3.4.2024 folgende Einwendungen:  
Wir als Anlieger in Bruck befürchten eine allgemeine Verschlechterung der Lärmsituation:

Die ergänzenden Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des

<p>Als Ortsteil von Neuburg, im Westen des geplanten Paketzentrums liegend sind die Bewohner von Bruck und dem Weiler in Rothheim massiv, auch bis in die 2. und 3. Reihe, vom Schall auf der B16 belastet! Die entstehende Mehrbelastung kann ganz eindeutig dem Postpaketzentrum von DHL zugeschrieben werden.</p>	<p>vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p> <p>Die Belange der Neuburger Ortsteile im Westen der Vorhabengebiets wurden in der Abwägung vom 02.04.2024 wie folgt behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, beziehen sich jedoch nicht auf die Änderungen der Planunterlagen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden konnte. Die vorgebrachten Anregungen wurden bereits in den bisherigen Abwägungen behandelt. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt.</b></p>	
<p><b>Beschluss zu privater Stellungnahme 3:</b>  <b>Beschluss vBP:</b>  <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>4. Private Stellungnahme 4 (insgesamt 17 Unterzeichner) mit Schreiben vom 22.04.2024</p>	<p>vBP</p>
<p>In der bislang erfolgten Abwägung der Einwendungen wegen der Vorbelastung durch das angrenzende Bundeswehrgelände (MUNA), wird beschrieben, dass das betreffende Grundstück derzeit nur tagsüber genutzt werde. Für das Bundeswehrgelände existiere keine Baugenehmigung, sodass lediglich auf die derzeitige tatsächliche ankomme.          Diese Auffassung halt wir für unzutreffend.          Es kommt im Falle des Bundeswehrgeländes nicht auf die aktuelle Nutzung an, sondern auf die zulässige Nutzung. Obwohl für das Gelände weder ein Bebauungsplan noch eine Baugenehmigung existiert, ist dort eine dauerhafte militärische Nutzung bauplanungsrechtlich zulässig. Die Nr. 381 ZDv A-2031/1 der Bundeswehr ist keineswegs nur ein Verwaltungsinternum, sondern eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift gleicher Art wie die TA Lärm. Für das Bundeswehrgelände ist deshalb von einem flächenbezogenen Schalleistungspegel, d.h. einer an der Grundstücksgrenze auftretenden Schallimmission von 65 dB(A) tags und nachts auszugehen. Diese insbesondere in der Nacht potenziell auftretenden Schallimmissionen sind nicht nur von der DHL, sondern auch von den anderen Grundstückseigentümern in der Umgebung zu dulden und dementsprechend als Immissionsvorbelastung zu betrachten.          Entlang der Weingasse liegen 15 Wohngrundstücke. Die Bebauung hat somit im Sinne der ständigen Rechtsprechung ein gewisses Gewicht und bildet auch eine organische Einheit. Es handelt sich demnach nicht nur um eine Splittersiedlung, sondern um einen Ortsteil i.S.v. § 34 BauGB, sodass dieses Gebiet immissionsschutzrechtlich als allgemeines Wohngebiet anzusehen ist. Wenn man die o.g. Pegel für die Bundeswehr-Liegenschaft zugrunde legt und danach die Geräuschimmissionen an den für die Liegenschaft maßgeblichen Immissionsorten ermittelt, ist der Immissionsrichtwert für unsere Grundstücke bereits ausgeschöpft, sodass eine zusätzliche Immission durch das Paketzentrum nicht zulässig ist.</p>	<p>Die ergänzenden Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p> <p>Die geäußerten Einwendungen wurden bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten.</p> <p>Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>

<p>Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist erst recht zu erwarten, wenn man korrekterweise den Ortsteil Weingasse als faktisches Wohngebiet WA einstuft, und nicht als Mischgebiet MI, wie es das schalltechnische Gutachten des Vorhabenträgers zu Unrecht unterstellt.</p>	
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, beziehen sich jedoch nicht auf die Änderungen der Planunterlagen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden konnte. Die vorgebrachten Anregungen wurden bereits in den bisherigen Abwägungen behandelt. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt.</b></p>	
<p><b>Beschluss zu privater Stellungnahme 4: Beschluss vBP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>5. Private Stellungnahme 5 mit Schreiben vom 24.04.2024 <span style="float: right;">vBP</span></p>	
<p>wir zeigen an, dass wir xxx in Bezug auf die obige Angelegenheit auch in dieser Auslegung anwaltlich beraten und vertreten. Eine auf uns lautende Vollmachtskopie liegt bereits vor. Der Übersichtlichkeit halber fügen wir diese nochmals als <b>Anlage 1</b> bei.</p> <p>Gegenstand unserer Beauftragung ist das geplante Paketzentrum des Unternehmens DHL mit geplantem Standort westlich der bebauten Bereiche der Gemeinde Weichering, nördlich der Bundesstraße 16 und südlich der Bahnlinie Ingolstadt – Neuburg a. d. Donau. Für dieses Bauprojekt wird mit dem gegenständlichen Bebauungsplan und mit der 4. Änderung des Flächennutzungsplans die bauplanungsrechtliche Grundlage geschaffen.</p> <p><b>I.</b></p> <p>Unser Mandant ist Eigentümer des Anwesens xxx und von den zu erwartenden, erheblichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „DHL Paketzentrum“ in der Gemeinde Weichering in mehrerlei Hinsicht unmittelbar betroffen.</p> <p>Die erneut ausgelegten Unterlagen zum Bebauungsplan und zur 4. Änderung des Flächennutzungsplans haben wir uns durchgesehen.</p> <p><b>1.</b></p> <p>Danach ist zunächst festzustellen, dass das Grundstück unseres Mandanten nicht im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes oder der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes liegt. Dennoch ist unser Mandant von dem geplanten Vorhaben (DHL-Paketzentrum) und der vorbereitenden Aufstellung des Bebauungsplanes „Paketzentrum Weichering“ und der parallelen Änderung des Flächennutzungsplanes unmittelbar betroffen. Konkret wird das Vorhaben unzumutbare Immissionen gegenüber dem Anwesen unserer Mandanten auslösen. Dies führt insbesondere zu einer Verletzung der Art. 14 und 2 Abs. 2 GG.</p> <p><b>2.</b></p> <p>Zunächst nehmen wir auf unseren Schriftsatz vom 10.11.2023 vollumfänglich Bezug, in dem wir bereits Einwendungen in der letzten Auslegung, in der Zeit vom 04.10.2023 bis 10.11.2023, erhoben haben. Die</p>	

<p>Einwendungen werden aufrechterhalten, sofern diesen nicht vollumfänglich entsprochen wurde. Ergänzend erheben wir Namens und im Auftrag unseres Mandanten die nachfolgenden Einwendungen:</p>	
<p><b>2.1 Verkehrsentwicklung</b>                  Eine Abwägung in Bezug auf die Verkehrsentwicklung wäre aus verschiedenen selbst tragenden Gründen fehlerhaft. Es läge ein Verstoß gegen §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB vor.</p> <p>Diese bestimmen, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten sind. Weiter sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.</p> <p>Das Gesetz beschreibt hier das Gebot der gerechten Interessenabwägung. Dieses ist insbesondere dann verletzt, wenn in die Abwägung Belange nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge eingestellt werden müssen. Es ist ferner verletzt, wenn die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt werden oder wenn der Ausgleich, der zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Gemeinhin werden diese Abwägungsfehler als Abwägungsausfall, Abwägungsdefizit, Abwägungsfehleinschätzung und Abwägungsdisproportionalität bezeichnet (vgl. <i>Dirnberger</i> in: BeckOK BauGB, 59. Ed. 1.8.2021, BauGB, § 1 Rn. 136; <i>Söfker</i> in: EZBK, 150. EL Mai 2023, BauGB, § 2 Rn. 140, 141).</p> <p>Unter Anwendung dieses Maßstabes leidet die vorzunehmende Interessenabwägung in Bezug auf die Verkehrsentwicklung insbesondere an einem Abwägungsdefizit.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan (Ziffer 9.3) wird ausgeführt, dass durch die Errichtung des Paketzentrums keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsverlauf im umliegenden Straßennetz zu erwarten sind. Die Tatsachengrundlage, um eine derartige Feststellung treffen zu können, liegt nicht vor. Die Verkehrsentwicklung wurde nicht ausreichend und fehlerfrei ermittelt, sodass keine fehlerfreie Abwägung möglich ist.</p> <p>Dieses Ergebnis wird durch die Plausibilitätsprüfung der Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH vom 06.03.2024 oder durch die Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2023 vom 29.02.2024 nicht geändert.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p>
<p>Neben den bereits in unserem Einwendungsschreiben vom 10.11.2023 ausgeführten Punkten krankt diese insbesondere auch an dem Folgenden:</p> <p><b>2.1.1 Keine Offenlegung des Durchführungsvertrages</b>                  Der Durchführungsvertrag ist in Bezug auf die abwägungsrelevanten Punkte nicht vollumfänglich offen gelegt worden. Eine Prüfung der betroffenen Belange ist nicht möglich, sodass keine Einwendung diesbezüglich erhoben werden können. So führt die Begründung in Ziffer 8.1.1. aus, dass ein An- und Abfahrtskonzept als Anlage zum Durchführungsvertrag erstellt wird. Ziffer 15.9 führt aus, dass im</p>	<p>Zu 2.1.1                  Der Durchführungsvertrag zwischen der Gemeinde und der Vorhabenträgerin bildet die „Klammer“ zwischen dem Vorhaben- und Erschließungsplan und dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Es handelt sich um bilaterale Regelungen, wie die Verpflichtung</p>

<p>Durchführungsvertrag Regelungen zur verkehrlichen Erschließung des Vorhabens und Vorgaben zur Durchführung des Vorhabens getroffen werden. Der Durchführungsvertrag soll vor Satzungsbeschluss geschlossen werden. Es ist daher unklar, ob und welche Gesichtspunkte in diesem Zusammenhang für eine Abwägung herangezogen werden, sodass anzunehmen ist, dass eine unzulässige Vorwegbindung der Gemeinde (§ 1 Abs. 3 S. 2 BauGB) vorliegt.</p>	<p>zur Vorhabendurchführung, die Sicherung deren Erfüllung sowie Sanktionsmechanismen bei Nichterfüllung oder Schlechterfüllung. Da der Durchführungsvertrag selbst nicht Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird, ist er grundsätzlich nicht mit auszulegen (VGH Mannheim, Urteil v. 29.03.2023 – 5 S 1291/22). Die Belange der Allgemeinheit werden bereits über die rechtsverbindlichen Festsetzungen im Bebauungsplan oder über den Vorhaben- und Erschließungsplan als Bestandteil des Bebauungsplans abgesichert. Hierzu enthält der Durchführungsvertrag lediglich flankierende Regelungen. Die Regelungen des Durchführungsvertrages werden also gerade nicht eigentlicher Bestandteil der planerischen Konfliktbewältigung.</p>
<p><b>2.1.2 Ziffer 2.3. Verteilung der Verkehre im öffentlichen Straßennetz (Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023, 20N043 E; Ergänzung durch Ziffer 5. der Stellungnahme zum Verkehrsgutachten</b></p> <p>Die Ausführungen unter Ziffer 2.3. des Verkehrsgutachtens bleiben zum Teil widersprüchlich und erlauben ebenfalls keine fehlerfreie Abwägung. Es ist unklar, wie der LKW-Quellverkehr tatsächlich verläuft.</p> <p>Unter Ziffer 2.3. wird ausgeführt:  <i>„Die Verteilung der LKW-Verkehre erfolgt <b>direkt zur nächstmöglichen Autobahnanschlussstelle</b> [...] Die LKW-Quellverkehre fahren zu 100 % in Richtung B 16, das bedeutet vom neu geplanten Kreisverkehr aus in Richtung Westen. Hier fahren <b>40 %</b> bereits am Knotenpunkt KP 03 auf die B 16 <b>in Richtung Westen</b>. Die restlichen <b>60 %</b> fahren bis zum KP 04, um dort <b>in Richtung Ost</b> auf die B 16 aufzufahren.“</i></p> <p>Ergänzt werden diese Ausführungen unter Ziffer 5. der Stellungnahme zum Verkehrsgutachten durch die IGS wie folgt:</p> <p><i>„In der Tat ist die Aussage, dass die Verteilung der Lkw-Verkehre direkt zur nächstmöglichen Anschlussstelle erfolgt, <b>missverständlich</b> und bezieht <b>sich ausschließlich</b> auf die 60 % der Lkw-Verkehre, die in Richtung Osten auf die B 16 fahren.“</i>          (Fett- und Kursivdruck durch Unterzeichner)</p> <p>Die Ausführungen bleiben widersprüchlich. Die nächstmögliche Autobahnanschlussstelle bleibt die Nr. 63 an die BAB 9 bei Manching. Diese ist ca. 13 km Luftlinie entfernt. Die BAB 8 und BAB 6 liegen weiter entfernt. Ausgehend hiervon sollte der LKW-Quellverkehr zu 100 % in Richtung Osten zur Anschlussstelle 63 verlaufen, nicht nur zu 60 %.</p>	<p>Zu 2.1.2</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verkehrsverteilung wurde in den Unterlagen zur erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 mit den ergänzenden Unterlagen (Stellungnahme IG Stolz mbH und Betriebsbeschreibung der Deutschen Post AG) nochmals klargestellt. Eine widersprüchliche Darstellung der Verkehrsverteilung wird nicht gesehen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>

<p><b>2.1.3 Erneute Zählung erforderlich; Corona-Faktor nicht erforderlich</b>                  Der Coronafaktor bleibt nicht nachvollziehbar und ist für die Ermittlung auch nicht mehr erforderlich, sodass die erhobenen Verkehrsdaten nicht ausreichend ermittelt wurden. Die Stellungnahme der IGS zum Verkehrsgutachten führt in Ziffer 6. aus:</p> <p><i>„[...] die Daten aus <b>Februar 2021 überschätzt</b> worden sind, d. h. ein <b>zu hoher Corona-Faktor angenommen</b> wurde, da die Erfahrungen aus weiteren im Jahr 2022 erhobenen Werten zeigen, dass durch die Corona-Pandemie durch mehr Home-Office und weniger Präsenztermine geringerer Kfz-Verkehr auf den Straßen zu verzeichnen ist.“</i></p> <p>In der Abwägungstabelle wird zu privaten Einwendungen auf S. 68 ausgeführt:  <i>„Auf Grund der unterschiedlichen Verkehrseinschränkungen während und nach der Coronapandemie haben sich <b>erwiesenermaßen die vorhandenen Verkehrsbelastungen, die Zusammensetzungen im Verkehr sowie die Randbedingungen für Verkehrsprognosen geändert.</b>“</i>                  (Fett- und Kursivdruck durch Unterzeichner)</p> <p>Es wird daher bezweifelt, dass die Anwendung eines Corona-Faktors oder eine Verkehrszählung aus dem Zeitraum der Pandemie zu einer ausreichenden Tatsachengrundlage führt, um eine Prognose zu erstellen. Eine Einschätzung, die auch die im Jahr 2022 gewonnenen Daten über-/unterschätzt ist hier naheliegend, sodass eine erneute Verkehrserhebung an mehreren unterschiedlichen Tagen durchzuführen ist.</p> <p>Eine erneute Verkehrserhebung würde zu verlässlichen Ergebnissen führen, da die Corona- Pandemie kaum Auswirkungen mehr auf das tägliche Leben hat. Die Anwendung eines Corona Faktors ist nicht mehr erforderlich.</p>	<p>Zu 2.1.3                  Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigte Corona-Faktor wurde angewendet, um auf der sicheren Seite liegend, die weiteren Berechnungen durchzuführen.                  Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>2.2 Belange des Immissionsschutzes (Lärm); Folgefehler durch Verkehrsgutachten</b>                  Eine Abwägung in Bezug auf die Belange des Immissionsschutzes wäre aus verschiedenen selbst tragenden Gründen fehlerhaft. Es läge ein Verstoß gegen §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB vor.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung des TÜV Rheinland Energy GmbH mit Stand 12.05.2023, gründet auf den Verkehrszahlen, die durch das Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH mit Stand vom 05.05.2023 geliefert wurden. Wie bereits dargestellt wurde, ist das Gutachten unvollständig und widersprüchlich. Es wäre ein neues Verkehrsgutachten basierend auf einer neuen Verkehrszählung zu erstellen. Im Anschluss ist eine neue schalltechnische Untersuchung zu erstellen, um die bereits bestehenden Folgefehler nicht fortzuführen, da die Inhalte des Verkehrsgutachtens die wesentlichen Grundlageninformationen zur schalltechnischen Ermittlung und Bewertung des Verkehrslärms darstellen.</p>	<p>Zu 2.2                  Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.                  Der Belang wurde bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten.                  Am Verkehrsgutachten vom 05.05.2023 wird festgehalten; demzufolge bleibt die Schalltechnische Untersuchung vom 12.05.2023 unverändert.                  Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>2.3 Fehlerhafte Ausgleichsentscheidung</b>                  Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1, Nr. 7 lit. c) BauGB werden in der Gesamtsituation in einer Art und Weise bewertet, die zum objektiven Gewicht der Belange außer Verhältnis steht, sog. Abwägungsdisproportionalität.</p>	<p>Zu 2.3.                  Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs-</p>

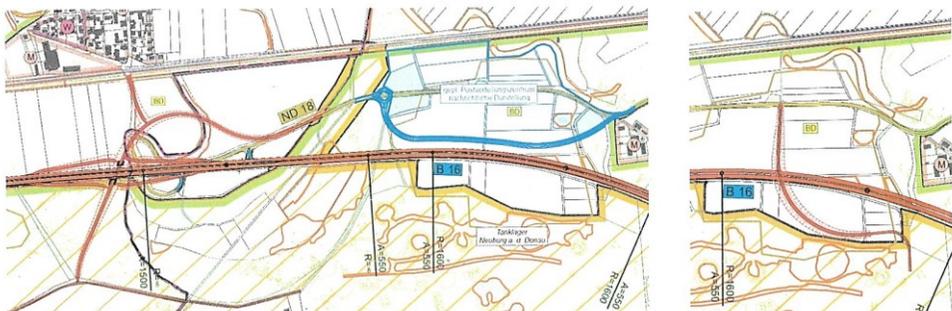
<p>In der Abwägungstabelle wird ausgeführt:  <i>„Die Gemeinde Weichering verfolgt mit der Bauleitplanung <b>primär</b> das städtebauliche <b>Ziel</b>, die öffentlichen Belange der <b>Wirtschaft</b> nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) BauGB zu <b>fördern</b>. Durch das Vorhaben sollen ca. <b>400 qualifizierte Arbeitsplätze</b> in den Bereichen Verwaltung, Technik und Logistik, sowie 10 Ausbildungsplätze ermöglicht werden, was auch dem städtebaulichen Ziel der Schaffung von Arbeitsplätzen nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 c) BauGB dient.</i></p> <p><b>Eine detaillierte Überprüfung der Investitionsentscheidung der Vorhabenträgerin ist dabei städtebaulich nicht erforderlich.“</b></p> <p>Weiter wird ausgeführt:  <i>„Ebenfalls <b>bekannt</b> ist, dass es in größeren Entfernungen außerhalb des Untersuchungsraums Wohnnutzungen gibt, welche heute <b>bereits erheblichen Lärmbelastungen</b> durch den Straßenverkehr auf der B16 ausgesetzt sind. U.a. davon betroffen ist der Ortsteil Bruck der Stadt Neuburg, wo sich Wohnbaugrundstücke unmittelbar an die Straße angrenzend befinden und die Entfernungen zwischen den Wohnhäusern und der Straße teilweise nur ca. 10 m betragen. Die <b>Überschreitung der „Zumutbarkeitsschwelle“</b> von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts besteht aufgrund der Nähe der Wohnbebauung bereits im Bestand (Prognose-Nullfall) und <b>entzieht sich von vornherein einer Konfliktlösung durch die hier planende Gemeinde Weichering.</b>“</i>          (Fett- und Kursivdruck durch Unterzeichner)</p> <p>Unter Zugrundlegung der entnommenen Ausführungen durch die Plangeberin liegt eine fehlerhafte Ausgleichsentscheidung zulasten der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor. Zugleich ist darin auch ein Verstoß gegen das Abstimmungsgebot (§ 2 Abs. 2 S. 1 BauGB) und gegen das Gebot der Konfliktbewältigung (§ 1 Abs. 7 BauGB) zu sehen.</p> <p>Es mag zwar den Tatsachen entsprechen, dass die Zumutbarkeitsschwelle in Teilen bereits überschritten ist. Dies führt aber nicht dazu, dass jegliche weitere Überschreitung deshalb unbeachtlich wird. Mit anderen Worten: der Plangeberin ist wohl bekannt, dass durch ihre Planung negative Auswirkungen im und weit außerhalb des Plangebietes zu erwarten sind, ohne, dass genaue Kenntnis darüber besteht, wie umfangreich die negativen Auswirkungen zu erwarten sind, da die Tatsachengrundlage nicht ausreichend ermittelt wurde.</p> <p>Unter Gesamtschau der widerstreitenden Interessen werden die Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB nicht beachtet. Darin liegt zugleich ein Verstoß gegen Art. 14 und Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG. Der Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner wird als zu gering erachtet, als dass er die Belange der Wirtschaft, des Postwesens und des Verkehrs überwiegen könnte.</p>	<p>und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p> <p>Der Belang wurde bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>2.4 Verletzung des Anbindegebots; Raumbedeutsamkeit</b>          Gegen das Anbindegebot des Landesentwicklungsprogramm Bayerns (LEP) 2020 wird verstoßen. Darin liegt ein Verstoß gegen § 1 Abs. 4 BauGB (vgl. <i>Dirnberger</i> in: BeckOK BauGB, 59. Ed. 1.8.2021, BauGB, § 1 Rn. 61.3).</p>	<p>Zu 2.4          Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs-</p>

<p>Die Ausnahme, dass ein Logistikzentrum auf einen unmittelbaren Anschluss an eine Autobahnanschlussstelle, Zubringer oder vierstreifig ausgebaute Straße angewiesen ist, liegt hier nicht vor. Wie bereits ausgeführt ist das Logistikzentrum nicht an den Anschluss auf die BAB 9 angewiesen, da bereits 40 % des LKW-Ziel- und LKW-Quellverkehrs nach Westen über die B 16 verlaufen sollen. Zudem ist die B 16 in diesem Zusammenhang kein Zubringer, da Autobahnzubringer die Funktion als Verbindung zwischen der Autobahn und dem nachgeordneten Straßennetz herstellen. Autobahnzubringer sind daher Straßen, die nahezu ausschließlich Verkehre von / zur Autobahnanschlussstelle abwickeln. Der Verkehr auf der B 16 auf Höhe des geplanten DHL-Zentrums setzt im Schwerpunkt zusammen aus örtlichem Durchgangsverkehr zwischen Ingolstadt/Manching und Neuburg a. D. sowie überregionalen Durchgangsverkehr Richtung Regensburg (Oberpfalz), München und Donauwörth.</p> <p>Weiter führt die Begründung zum Bebauungsplan aus, dass sich der Einzugsbereich von Neumarkt in der Oberpfalz über Regensburg, Dingolfing, Neumarkt St. Veit, München Wolfratshausen, Augsburg bis Dinkelsbühl erstreckt. Im Einzugsbereich liegen daher neben der Landeshauptstadt noch 3 weitere Großstädte. Mit Dinkelsbühl reicht das Einzugsgebiet zudem bis direkt an die Landesgrenze zu Baden-Württemberg. Es ist daher anzunehmen, dass ein nicht unerheblicher Teil des Ziel- und Quellverkehrs sich weiterer Anschlussstellen zu den in diesem Gebiet liegenden Bundesautobahnen und Bundesstraßen oder sonstigen Straßen bedienen wird. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die BAB 9 stauanfällig ist, sodass regelmäßige Umleitungen erforderlich werden.</p> <p>Gerade deshalb ist von einer erheblichen überörtlichen Raumbedeutsamkeit des Vorhabens auszugehen, Art. 24 BayLplG.</p>	<p>und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p> <p>Die Belange des Anbindegebots und der Raumbedeutsamkeit wurden bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten.</p> <p>Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die vorgebrachten Anregungen wurden teilweise bereits in den bisherigen Abwägungen behandelt. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt.</b></p>	
<p><b>Beschluss zu privater Stellungnahme 5:</b></p>	
<p><b>Beschluss vBP:</b> <b>Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Eine Anpassung der Unterlagen ist nicht erforderlich.</b></p>	
<p>6. Private Stellungnahme 6 mit Schreiben vom 23.04.2024</p>	<p>vBP</p>
<p>Die Abwägung unseres Einwandes der 2. Auslegung ist nicht korrekt, weswegen wir dem widersprechen.</p> <p>Abwägung: „Es ist nach wie vor anzunehmen, dass es sich entsprechend der Angaben der Bundeswehr um eine Lagerstätte handelt und auf dem Grundstück keine geräuschintensive Nutzung ausgeführt wird. Insofern ist folgerichtig, dass hier auf die tatsächliche Nutzung des Betriebsgeländes abgestellt wird. Auch wenn sich die tatsächliche Nutzung des Standorts mit der Zeit ändern kann, hält die Gemeinde Weichering die Vorgehensweise für sachgerecht.“</p>	

<p>Einwendung:                  Es wird den potenziellen Schallemissionen der Bundeswehrfläche nach wie vor NICHT ausreichend Rechnung getragen:                  Das rechtlich zulässige Schallkontingent der Bundeswehr in Höhe von 65dB tags/nachts muss als Vorbelastung insbesondere für die Anwohner in der Weingasse berücksichtigt werden, da dies zukünftig ausgenutzt werden kann.                  Aktuelle weltpolitische Entwicklungen lassen in Zukunft eine intensiviertere Nutzung der wenigen noch vorhandenen Bundeswehrliegenschaften erwarten. Seit den 1990er Jahren wurden unter dem Eindruck einer weltweiten politischen Entspannung sehr viele ehemalige Bundeswehrflächen transformiert, weswegen für diawenigen verbleibenden Areale absehbar intensiver genutzt werden. Die Gemeinde weist in der Abwägung sogar darauf hin, dass dies nicht ausgeschlossen werden kann.                  Es ist aber die Pflicht der Gemeinde auch zukünftig gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse für ihre Bürger zu sorgen.                  Insofern ist ein Verzicht der Bundeswehr auf das zulässige Schallkontingent vorzulegen.                  Die in der Tabelle gekennzeichneten Liegenschaften würden in diesem Falle über die Maßen beeinträchtigt. Insbesondere die Wohnnutzung am Biberweg und Weingasse wird aufgrund der, bei einer intensivierten Nutzung des Bundeswehrgeländes, anzunehmenden erhöhten Lärmemissionen erheblich belastet.</p>	<p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Diese bezieht sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p> <p>Die geäußerte Einwendung wurden bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten.</p> <p>Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Gebietskategorie Weingasse - Fehlerhafte Abwägung:</b>                  Die Abwägung unseres Einwandes der 2. Auslegung ist nicht korrekt, weswegen wir dem widersprechen.  <i>Abwägung Gebietskategorie:</i>  <i>„Die Gemeinde Weichering kennt den Schutzstatus der Muna-Siedlung. Die Muna-Siedlung ist als Splittersiedlung im Randbereich des Kernortes Weichering zu beurteilen. • Dabei handelt es sich um eine historische gewachsene Siedlung landwirtschaftlicher Prägung, in der alle Gebäude Kontakt zum Außenbereich besitzen. Diese Einstufung wurde im Rahmen eines Verwaltungsstreitverfahrens auch vom Verwaltungsgericht München vorgenommen. Das Gericht hat dazu festgestellt, dass nach der Historie der Siedlung und deren Umgriff dort kein weiteres Baurecht entstehen soll. Darum ist für alle Gebäude immissionschutzrechtlich in jedem Fall eine Zwischenwertbildung erforderlich, so dass die Lärmgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht ansetzbar sind. Eine bau-planungsrechtliche Veränderung der Siedlung insbesondere die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) ist im Hinblick auf die Randlage zum Außenbereich städtebaulich nicht erforderlich. Für das Wohnen im Außenbereich (Immissionsgebiet 2) werden deshalb Immissionsrichtwerte von Mischgebieten (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) angesetzt. Die Unterstellung, dass die Wohnbebauung als sogenannte „Schwarzbauten“ eingeordnet werden, ist nichtzutreffend. Nachdem keine Bauunterlagen vorliegen, kann den Gebäuden nur der Schutzstatus zugewiesen werden, der rechtlich vorgesehen ist. Für Splittersiedlungen sind - ganz unabhängig davon, ob Baugenehmigungen vorliegen oder nicht — die Mischgebietswerte einzuhalten. Ohne dass Splittersiedlungen selbst Mischgebiete sein müssen, werden sie wie solche behandelt, weil der Schutzanspruch in einer solchen Lage vermindert ist und die TA Lärm keinen eigens für Wohnen im Außenbereich definierten Immissionsrichtwert kennt. Für das Wohnen im Außenbereich (Immissionsgebiet 2) werden Immissionsrichtwerte von Mischgebieten (60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) angesetzt. Hier liegt kein auf dieses Projekt bezogener Einzelfall</i></p>	

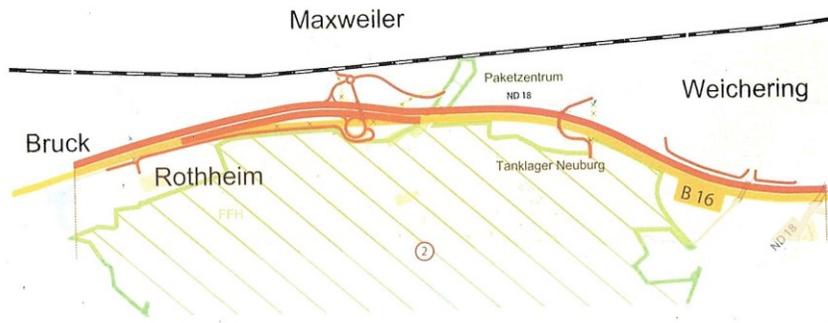
<p><i>vor, auch in anderen Bauleitplan- und Genehmigungsverfahren werden beim Wohnen im Außenbereich die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete zugrunde gelegt. Zudem geschieht die Einstufung in solchen Fällen unabhängig von der Existenz von Baugenehmigungen für einzelne Objekte/Häuser."</i></p>	
<p>Einwendung: Dem Charakter nach ist in der Weingasse nur Wohnnutzung, weswegen die Gemeinde mit der Zielsetzung der Schaffung gesunder Wohn- und Lebensverhältnisse zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger darauf bedacht sein sollte, diese auch gleich zu behandeln. Die Anlieger der Weingasse werden sollten nicht als Bürger zweiter Klasse behandelt werden. Für die Gebietskategorie des Allgemeinen Wohngebiets sind als Orientierungswerte nach DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ nachts 40dB (A) einzuhalten. Dieser Wert wird um bis zu 5dB (A) überschritten, auch ohne die zusätzliche Berücksichtigung der möglichen Emissionen des Bundeswehrgeländes.</p>	<p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Diese bezieht sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p> <p>Die geäußerten Einwendungen wurden bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten.</p> <p>Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Erschließung Bundeswehrfläche - Mangelnde Berücksichtigung des 4-spurigen Ausbaus in der Planung:</b> Vom Staatlichen Bauamt Ingolstadt wurde die Verbindlichkeit des 4-spurigen Ausbaus der B16 festgestellt. Das Vorhaben ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz im vordringlichen Bedarf eingestuft und genießt daher erste Priorität. <b>Dieser ist aber in der Vorhabenplanung bislang nicht berücksichtigt.</b> Für Maxweiler liegt eine für den jetzigen Zeitpunkt sehr präzise Planung zum Straßenbau vor (Umbau Kreisstraße, Anschluss B16 etc.), für den Fall, dass DHL sich in Weichering ansiedelt. „Großzügige“ Kreisverkehre und Brückenbauten sind in den Planungen des Straßenbauamtes konkretisiert. Siehe Abb. 1 der Anlage ND18_Brubke Tanklager. Auf Abb. 1 rechtes Bild ist mit Darstellung der Rampen (bei sehr hohem Platzbedarf) die Anbindung des Tanklagers bei vierspurigem Ausbau dargestellt, sollte DHL nicht gebaut werden. In einer skizzenhaften Darstellung in Abb. 3 des Staatlichen Bauamtes ist der Fall Ansiedlung DHL und vierspuriger Ausbau dargestellt. Nach Rücksprache mit dem Staatlichen Bauamt in Ingolstadt wurde mitgeteilt, dass keine präziseren Planungen für die Knoten KPO1 und KP02 vorliegen, wie zum Beispiel bei den vielen anderen Kreuzungspunkten (siehe Maxweiler, Lichtenau etc.) Die Überlagerung des aktuellen Planungsstandes von DHL mit der Skizze (Abb. 4) zur Rampe (wenn DHL kommt) und den Ausgleichsflächen im Süden der B16 wirft folgende Fragen auf:</p>	<p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.</p> <p>Die geäußerten Einwendungen wurden bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung vom 02.04.2024 wird festgehalten: <i>Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (beschlossen 2016) enthält bereits den vierspurigen Ausbau der B 16 zwischen A9 (Anschlussstelle Manching) und Neuburg als Maßnahme im vordringlichen Bedarf. Die Ausbauentcheidung des Bundes liegt somit weit vor dem Beginn der vorhabenbezogenen Bauleitplanung und wurde nicht erst durch die Vorhabenplanung hervorgerufen. Sofern der Ausbau der Bundesstraße vorgenommen wird, wird in diesem - vom Bau des Paketzentrums getrennten Verfahren – vom Straßenbaulastträger geprüft werden müssen, ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auch die Anbindung des Paketzentrums und die Gestaltung der Anschlussstelle fällt in den Verantwortungsbereich des Straßenbaulastträgers im Falle eines 4spurigen Ausbaus.</i></p>

	<p><i>Eine Entschädigung ist bisher nicht vorgesehen, weil hierfür keine Rechtsgrundlage besteht. Weder nach den §§ 39 ff. BauGB noch nach den Grundsätzen der Amtspflichtverletzung besteht ein Anspruch auf Entschädigung. Auch die §§ 93 ff. BauGB kommen nicht als taugliche Anspruchsgrundlage in Betracht, da die Bürger nicht enteignet werden. Der Tatbestand der Enteignung wird durch die Planung und Realisierung des Vorhabens nicht erfüllt.</i></p> <p>Dies betrifft auch alle nachfolgenden Anregungen Buchstabe A- C. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>A. Wie ist es technisch auf dem vorgesehenen, knappen Platz möglich, die Tanklagerrampe parallel zur dann verlegten Kreisstraße und dann senkrecht dazu über die B16 vierspurig zu führen? (Abb. 2.: Abschnitt 2-Planfall"mit Paketzentrum"-Vorzugsvariante). Hier entstehen parallel dann 8 Spuren!!! Insbesondere da im Süden der B16 bereits Ausgleichsflächen vorgesehen sind!</p>	
<p><b>Einwendung:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Vorhabenplanung berücksichtigt diese Tatsache nicht. Die dargelegte Planung ist räumlich nicht möglich, da sich die vorhandene Fläche zu gering ist und in der dritten Dimension die Rampe auf der Fläche der dann verlegten Kreisstraße zu liegen kommt.</li> <li>2. Vier Spuren für die ausgebaute B16, zwei Spuren neue Kreisstraße, plus zwei weitere Spuren für die Rampe der Erschließung des Tanklagers versiegeln unnötig viel Fläche und entsprechen nicht dem Ziel der Flächensparoffensive Bayern der Bayerischen Staatsregierung, die sich eine deutliche Reduktion der Flächeninanspruchnahme zum Ziel gesetzt hat.</li> <li>3. Es werden zudem auch zusätzliche landwirtschaftliche Flächen geopfert, was den Druck auf die Resource Boden noch erhöht und einer flächenextensiveren Landwirtschaft entgegensteht.</li> <li>4. Voraussichtlich müssen die festgelegten Ausgleichsflächen dafür in Anspruch genommen werden, was zu einer weiteren Verschlechterung der gewünschten Verbindung der beiden Naturhaushalte ‚Brucker Forst‘ (südlich der B16) und ‚Donauauen‘ (nördlich der Bahnlinie) führen würde und die Trennung noch verstärken wird. Die funktionale Vernetzung ist notwendig.</li> </ol>	<p>Zu A Ziffer 1 bis 4: Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich, siehe oben.</p>
<p>B. Nach Aussage des Bauamtes wäre auch eine Variante möglich, welche die Rampe in Nord-Süd Richtung beim jetzigen Anschluss Tanklager Knotenpunkt KP01 führt. Dies ist aber mit massiven Waldverlust und zusätzlicher Belastung der Muna, da nun die Straße höher liegt, verbunden</p>	
<p><b>Einwendung:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ein weiterer Verlust an Waldfläche ist angesichts des Klimawandels nicht hinnehmbar und versiegelt zudem unnötig viel Fläche. Dies entspricht nicht dem Ziel der Flächensparoffensive Bayern der Bayerischen Staatsregierung, die sich eine deutliche Reduktion der Flächeninanspruchnahme zum Ziel gesetzt hat.</li> <li>2. Die schalltechnische Belastung des Ortsteiles Muna wird weiter zunehmen, insbesondere durch die höher liegende Brücke.</li> </ol>	<p>Zu B Ziffer 1 und 2: Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich, siehe oben.</p>

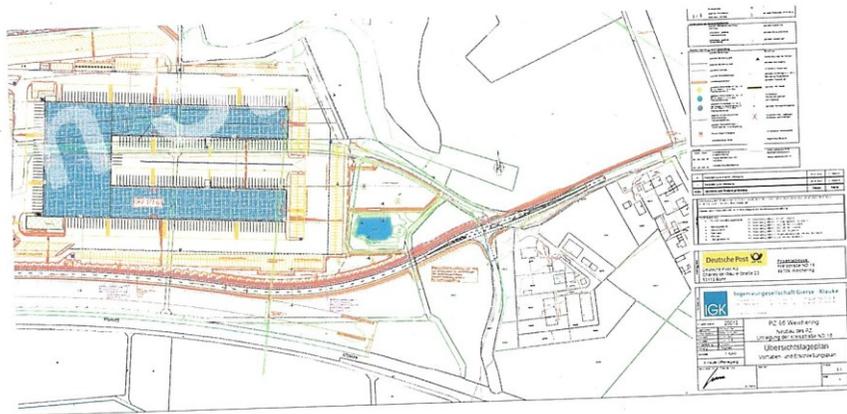
<p>C. Wie wäre bei Anordnung in Nord-Südrichtung (Abb. 1 rechte Zeichnung) der Verlauf der Rampe südlich der B16 auf öffentlichem Grund auszuführen - zu KP02. Dies funktioniert bei gerader Weiterführung nur auf Kosten von Gelände der Bundeswehr /Tanklager bzw. wäre in einer großen Schleife auf dem Gebiet der Ausgleichsfläche möglich.</p>	
<p><b>Einwendung:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ein weiterer Verlust an Waldfläche ist angesichts des Klimawandels nicht hinnehmbar und versiegelt zudem unnötig viel Fläche. Dies entspricht nicht dem Ziel der Flächensparoffensive Bayern der Bayerischen Staatsregierung, die sich eine deutliche Reduktion der Flächeninanspruchnahme zum Ziel gesetzt hat.</li> <li>2. Voraussichtlich müssen die festgelegten Ausgleichsflächen dafür in Anspruch genommen werden, was zu einer weiteren Verschlechterung der gewünschten Verbindung der beiden Naturhaushalte ‚Brucker Forst‘ (südlich der B16) und ‚Donauauen‘ (nördlich der Bahnlinie) führen würde und die Trennung noch verstärken wird. Die funktionale Vernetzung ist notwendig.</li> <li>3. Insgesamt versiegelt die Planung unnötig viel Fläche und entspricht nicht dem Ziel der Flächensparoffensive Bayern der Bayerischen Staatsregierung, die sich eine deutliche Reduktion der Flächeninanspruchnahme zum Ziel gesetzt hat.</li> </ol>	<p>Zu C Ziffer 1 bis 3: Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich, siehe oben.</p>
<p>Da der zukünftige mögliche vierspurige Ausbau der B16 bereits jetzt in allen Bereich mit technisch möglichen Varianten belegt ist- muss hierfür vor einem Beschluss des Bebauungsplanes eine Planung des Staatlichen Bauamtes nachgeliefert werden. Nur so ist eine weitere Mehrbelastung der Muna vermeidbar.</p> <p><b>Abschnitt 2 – Zwangspunkt Erschließung Tanklager Neuburg</b></p> <p>Anlage ND16_Brücke Tanklager Neuburg Anlage Abbildung</p> 	<p>Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich, siehe oben.</p>

Anlage  
Abbildung 2

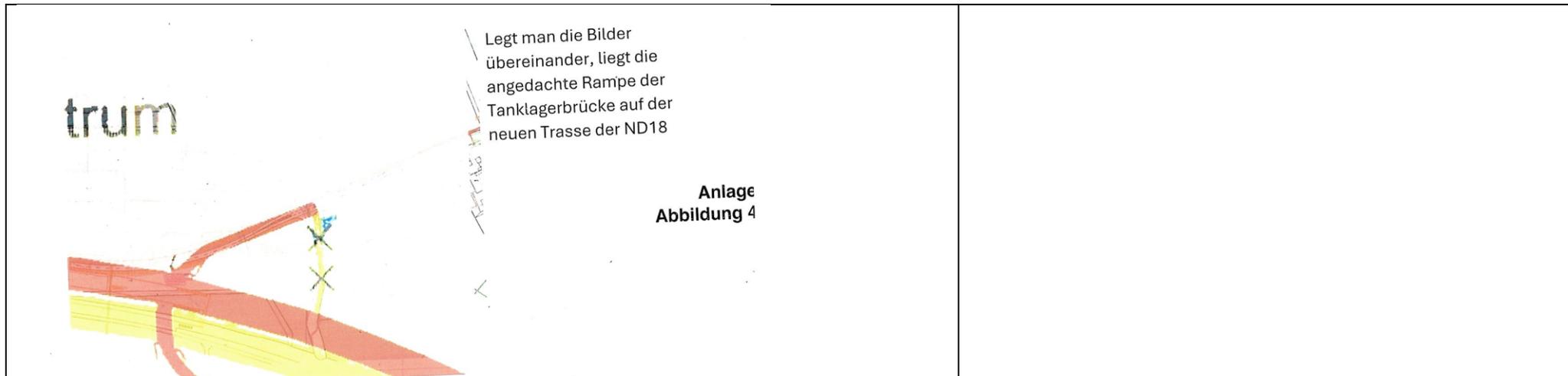
Abschnitt 2 - Planfall „mit Paketzentrum“ - Vorzugsvariante



Link: [https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/2022-12-20\\_p0000\\_homepage\\_manching.pdf](https://www.stbain.bayern.de/mam/service/medien/2022-12-20_p0000_homepage_manching.pdf)



Anlage  
Abbildung 3



**Würdigung vBP:** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, beziehen sich jedoch nicht auf die Änderungen der Planunterlagen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden konnte. Die vorgebrachten Anregungen wurden teilweise bereits in den bisherigen Abwägungen behandelt. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht notwendig. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt.

**Beschluss zu privater Stellungnahme 6:**

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

7. Private Stellungnahme 7 mit Schreiben vom 23.04.2024 vBP

Ich möchte darauf hinweisen, dass meine sämtlichen Einwendungen zur 1. und 2. Auslegung auch weiterhin Gültigkeit behalten. Die Würdigungen wurden nicht ausreichend begründet. Da die Schallimmissionswerte für Maxweiler im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung sein werden und teilweise um mehr als 3 dB(A) steigen, möchten wir noch einmal auf die Notwendigkeit entsprechender Lärmschutzwände an der Kreisstraße und B16 Richtung Maxweiler aufmerksam machen. Bei Schallimmissionswerten in dieser Höhe muss jede Möglichkeit einer Schallvermeidung genutzt werden, um die Bürgerinnen und Bürger zu schützen und um zukünftiges Konfliktpotenzial zu vermeiden.

Sollten durch das Paketzentrum in den Folgejahren Überschreitungen der Grenzwerte in Maxweiler auftreten, muss vertraglich festgeschrieben sein, dass DHL die Kosten für weitere Lärmschutzmaßnahmen übernimmt.

Aufgrund der großflächigen und massiven Belastungen ist davon auszugehen, dass ein ROV notwendig ist.

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufgeführten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann.

Die geäußerten Einwendungen entsprechen der Stellungnahme vom 08.11.2023 im Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB und wurden bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt.

Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

<p>Des Weiteren ist eine Verlagerung der Brücke in Richtung Osten notwendig, um den Lärm für Maxweiler zu minimieren.</p>	
<p>1.2.1 Textliche Festsetzungen S. 6 Punkt, 10                  LSW 2 beidseitig hochabsorbierend wegen Reflexionen Schienenstrecke                  Es ist sicherzustellen, dass die Geräusche durch die Bahn an den Lärmschutzwänden 2 und 1 komplett absorbiert werden bzw. die Reflexionen sowohl von den LSW als auch von den Gebäuden des Paket-zentrums im Schallschutzgutachten (Verkehrslärm) eingerechnet werden, sodass eine eventuelle Schallreflexion auf Maxweiler in den Berechnungen enthalten ist, da es sich hierbei ebenfalls um Ver-kehrslärm handelt und die Werte bereits im Grenzbereich sind.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dieser bezieht sich je-doch nicht auf die in der Bekanntmachung vom 03.04.2024 aufge-führten Änderungen des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans, des Vorhaben- und Erschließungsplans und den inhaltlichen Änderungen des Umweltberichts und ihrer möglichen Auswirkungen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden kann. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>1.5 Begründung                  Punkt 3.1 — Nutzung S. 10                  Es wird angegeben, dass in den Kalenderwochen KW 44 bis KW 02 die zu bearbeitende Menge insge-samt noch einmal deutlich höher sein wird. Diese Formulierung ist zu ungenau. Da sich der Lärm für Maxweiler im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung bewegt, ist als Maximalmenge das LKW-Auf-kommen der Schalluntersuchung gegeben. Dies sollte so auch klar artikuliert bzw. garantiert werden.</p>	<p>Laut Kapitel 6.1, S. 56 der Schalltechnischen Untersuchung gilt für den Verkehrslärm: „Die durchschnittliche stündliche Verkehrs-stärke M in Kfz/h und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV in Kfz/24 h sind gemäß RLS-19 definiert als Mittelwert über alle Tage des Jahres. Der Mittelwert beschreibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge, die einen Straßenquerschnitt stündlich bzw. täglich passieren (montags – sonntags).“ Demnach berücksichtigt der Verkehrslärm nicht den Starkverkehr, sondern richtlinienkonform einen Mittelwert über das ganze Jahr.                  Laut Kapitel 5.2.1, S. 29 der Schalltechnischen Untersuchung gilt für den Anlagenlärm: „Die Angaben berücksichtigen den Starkver-kehr in der Vorweihnachtszeit, der aus schalltechnischer Sicht den ungünstigsten Fall darstellt und als Worst-Case-Ansatz zu verste-hen ist.“                  Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>Punkt 8.1.1 Übergeordnetes Straßennetz S. 40                  Bezüglich des offen porigen Asphalts ist vertraglich sicherzustellen, dass der Unterhalt und die Pflege in entsprechend kurzen und regelmäßigen Abständen zu Lasten von DHL erfolgen müssen, sodass die Poren nicht durch Verschmutzung an Wirkung verlieren. DHL muss darüber hinaus vertraglich verpflich-tet werden, spätestens bei Wirkungsminderung umgehend auf ihre Kosten den Asphalt entsprechend zu ertüchtigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung des Ausbaus der Kreisstraße ND 18 mit offenporigem Asphalt und des-sen spätere Unterhaltung wird in der Vereinbarung der Straßen-bauverwaltung des Landratsamtes Neuburg-Schrobenhausen mit der Gemeinde Weichering festgeschrieben und im Durchführungs-vertrag, der einen verbindlichen Teil zum vorhabenbezogenen Be-bauungsplan darstellt, zwischen der Gemeinde Weichering und der Vorhabenträgerin geregelt.                  Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>Punkt 8.1.1. S. 41                  Die verkehrliche Erschließung des Vorhabens ohne Ortsdurchfahrt von Weichering kann nicht gewähr-leistet werden. Bei Unfällen oder Straßen(bau)arbeiten an der Kreisstraße ND 18 oder an der B16 (Teil-stück Weichering-Maxweiler) zwischen Weichering und Maxweiler ist eine Ortsdurchfahrt von Weiche-ring nicht vermeidbar, da es keinen anderen Alternativweg gibt. Insbesondere beim langwierigen 4-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das An- und Abfahrts-konzept mit Regelung im Durchführungsvertrag bezieht sich auf den Regelbetrieb des Paketzentrums. Unwägbarkeiten durch Vor-gaben Dritter (Umleitungsstrecken, Straßensperrungen) können</p>

<p>spurigen Ausbau der B16 (Teilstück Maxweiler-Weichering), bspw. beim Umbau des Zubringers zwischen Kreisstraße und B16, ist die Gefahr von zeitweiligem Verkehr durch Weichering groß. Eine Umleitung auf andere Standorte, wie von DHL propagiert, wird nicht zu 100 % erfolgen, da sich LKWs bereits in der Nähe befinden werden, bzw. das Zentrum nicht zu 100 % ausfallen wird.</p>	<p>zwischen der Vorhabenträgerin und der Gemeinde Weichering nicht vertraglich geregelt werden. Zur Klarstellung werden die Abbildungen des An- und Abfahrtskonzeptes aus dem Durchführungsvertrag in der Begründung redaktionell ergänzt.</p>
<p>Punkt 9.2 Verkehrssimulation S. 47 Da bei der Verkehrssimulation vom Staatlichen Bauamt Ingolstadt fast durchgängig mehr Verkehr angenommen wurde als in der Verkehrsuntersuchung zum PZ, ist davon auszugehen, dass generell das Verkehrsaufkommen höher liegt, als in den Gutachten angenommen. Da die Schallwerte bereits jetzt im Grenzbereich liegen, muss davon ausgegangen werden, dass die Schallwerte mit höherem Verkehrsaufkommen die Grenzwerte übersteigen. Eine Schallimmissionsberechnung ist mit diesen Werten erforderlich. Nach wie vor ist ein Gutachten über einen längeren Zeitraum (4 Wochen) notwendig, um eine Überschreitung der Grenzwerte definitiv auszuschließen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine unzureichende Beachtung der Verkehrsdaten des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt wird nicht gesehen, da nur der Forderung des Staatlichen Bauamtes zum Abgleich der Verkehrszahlen mit Überprüfung der Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden der Anschlussrampen an die B16 (verkürzte Ausfädelspuren B16 auf Kr ND 18) zu entsprechen war. Das Ergebnis führt zu keiner Neubewertung des Verkehrsgutachtens. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>Punkt 9.3 Verkehrsgutachten Bei einer Verkehrsverteilung von 40 % - Westen / 60 % - Osten sehen wir keine Ausnahme vom Anbindegebot für gegeben, zumal das Paketzentrum 14-15 km von der Autobahnanschlussstelle entfernt liegt und daher die B16 kein „Autobahnzubringer“ ist. In Richtung Westen liegt keine Autobahnzufahrt im Umkreis von ca. 50 km.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Belang des Anbindegebots wurde bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>Punkt 9.4.2.2 Einwirkungen auf das Plangebiet S. 54 + S. 55 Eine bestehende Gesundheitsgefährdung durch Verkehr bei Bruck rechtfertigt keinesfalls eine weitere Erhöhung der Lärmemissionen — zumal nach der Erhöhung die betroffene Ortsfläche entsprechend vergrößert würde. Nachdem die Erhöhung des Verkehrsaufkommens direkt DHL zuzuordnen ist, ist DHL dafür verantwortlich, dass keine weiteren Erhöhungen der Schallemissionen erfolgen. Es ist zudem unzumutbar, dass die Anwohner Brucks nach der Verkehrszunahme durch das Paketzentrum bis zum eventuellen Ausbau der B16 ohne Lärmschutz bleiben. Ich bitte um Offenlegung der Stellungnahme des TÜV vom 01.03.2024 Organisatorische Maßnahmen und der entsprechenden Ergebnisse.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das ergänzende Schreiben des TÜV Rheinland „Stellungnahme und Erläuterungen zu den zentralen Einwendungen der Auslegungen des Bebauungsplans nach §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB“ vom 15.03.2024 lag als Unterlage Nr. 4.14 der erneuten Auslegung bei. Die organisatorischen Maßnahmen sind darin auf Seite 9/10 beschrieben. Das in der Begründung genannte Datum des 01.03.2024 dieser Stellungnahme ist redaktionell falsch zitiert und wird in der Begründung richtiggestellt. Eine erneute Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB ergibt sich aus dieser redaktionellen Klarstellung in der Begründung nicht.</p>
<p>9.4.4 Abwägung der Gesamtsituation Die textliche Änderung im Absatz 2 nimmt die Verkehrsbelastungen durch die Bundesstraße heraus. Daraus folgern wir, dass die Beurteilungspegel sonst nicht mehr eingehalten würden. Um zukünftige Probleme auszuschließen, ist es in jedem Fall sinnvoll, für Maxweiler einen bestmöglichen Lärmschutz anzustreben, auch um die Belastungen so gering wie möglich zu halten.</p>	<p>Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gelten nur für wesentliche Änderung von Straßen. Im vorliegenden Fall wird nur die Kreisstraße in diesem Sinne (Verlegung) geändert und dementsprechend müssen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch nur an der Kreisstraße beurteilt und eingehalten werden.</p>
<p><b>Würdigung BP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, beziehen sich teilweise jedoch nicht auf die Änderungen der Planunterlagen, zu den in der erneuten Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB Stellung genommen werden konnte. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt. Das falsche Datum der zitierten Quelle wird in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan redaktionell korrigiert; eine erneute Auslegung der Planunterlagen nach § 4a Abs. 3 BauGB ist nicht erforderlich.</b></p>	

<p>9.6 Feinstaubbelastung                  Eine offene Feinstaubverteilung bedeutet auch eine weitläufigere Verteilung in angrenzende Orte, Donauauen und Naturräume. Insbesondere das angrenzende, schützenswerte FFH-Gebiet liegt an einer Engstelle, an der die Feinstaubkonzentration relativ hoch sein wird. Die bereits vorhandene Durchschneidung des FFH-Gebiets durch die Kreisstraße ND 18 ist kein Argument, da diese nur mäßig befahren wird.                  Die Erhöhung des Anteils der E-Mobilität ist ebenfalls kein Argument, da der größte Feinstaubanteil der Reifenabrieb ist — der bei E-Mobilität eher ansteigt.                  Ein Feinstaubgutachten sollte deswegen auch für den LKW-Verkehr vom/zum Zentrum erstellt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Belang der Feinstaubbelastung wurde bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung wird festgehalten. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>3-1 Umweltbericht                  S. 17 Tab. 1 + S. 29 Punkt 2.1.2 + S. 54                  Da das FFH-Gebiet Lebensraum für Vögel bietet, ist die Argumentation einer „Zerschneidung“ nicht relevant. Insbesondere durch Lärm-, Licht- und Feinstaub-Emissionen wird es eine deutliche Verschlechterung des FFH-Gebiets geben.                  Der nördliche Teil des FFH-Gebiets an der Kreisstraße ist derzeit von Lärm nicht so stark betroffen, sodass eine massive Verkehrserhöhung durchaus relevante Auswirkungen haben würde.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Betroffenheit geschützter Arten sowie des FFH-Gebietes ist in den Planunterlagen ausreichend differenziert dargestellt. An den Ausführungen wird festgehalten. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>
<p>S. 44 Stoffl. Emissionen                  S. Punkt 9.6 Begründung</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Einwand ist nicht erkennbar.</p>
<p>S. 99 - 7233-1042-001                  Da die Kreisstraße ND18 derzeit nicht stark frequentiert ist, wirkt sich die Verkehrssteigerung sehr stark aus.</p> <p>Betriebsbeschreibung Tabelle S.9                  Es kann nicht sein, dass durchschnittlich mehr Lkws aus dem Betrieb herausfahren als einfahren. Des Weiteren stimmen die Zahlen nicht mit der Tab. 5.2 der Schalltechn. Untersuchung überein. Dadurch ist das Schalltechn. Gutachten nicht korrekt. Die Zahlen sind zu korrigieren und neu zu berechnen.                  Differenzen sind bei Lkw-Ausfahrten 1-2 Uhr, 15-16 Uhr, 18-19 Uhr</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die zur Bilanzierung der Biotopbeeinträchtigung verwendete Arbeitshilfe unterscheidet bei der mittelbaren Beeinträchtigung nicht nach der Intensität der Beeinträchtigung, so dass die zusätzliche mittelbare Beeinträchtigung auf das Biotop, das bereits innerhalb des bestehenden Beeinträchtigungskorridors liegt, keiner höheren Erheblichkeit zuzurechnen ist.</p> <p>In der Anlage zur Betriebsbeschreibung wurde versehentlich eine fehlerhafte Tabelle verwendet. In Verkehrsuntersuchung und in der Schalltechnischer Untersuchung (Tab. 5.2) sind die korrekten Zahlen hinterlegt. Die fehlerhafte Tabelle in der Betriebsbeschreibung wird ausgetauscht.</p>
<p>5-04 FFH-Verträglichkeitsprüfung                  S. 20 — Feinstaub                  Soweit ersichtlich, handelt es sich bei dem Gutachten der Vertiko lediglich um ein Feinstaubgutachten für die Fahrten auf dem Gelände des PZ. Dieses Gutachten beinhaltet m. E. nicht Feinstaub durch LKW-Fahrten außerhalb des Geländes. Dies ist jedoch der deutlich größere Anteil und wird entsprechend weniger von Lärmschutzwänden aufgehalten. (s. Punkt 9.6)</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Belang der Feinstaubbelastung wurde bereits in der Abwägung vom 02.04.2024 behandelt. An der Abwägung wird festgehalten. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.</p>

Wir behalten uns rechtliche Schritte vor.	
<b>Würdigung vBP: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die vorgebrachten Anregungen wurden bereits in den bisherigen Abwägungen behandelt. Der Abwägung wird wie vorgeschlagen zugestimmt. Die fehlerhafte Tabelle der Verkehrszahlen in der Betriebsbeschreibung wird ausgetauscht; eine erneute Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB ist damit nicht verbunden.</b>	
<b>Beschlüsse zu privater Stellungnahme 7:</b>	
<b>Beschluss vBP: Der Gemeinderat stimmt der Abwägung wie vorgetragen zu. Die Unterlagen wurden dementsprechend angepasst.</b>	