|  |
| --- |
| BI Region AbensbergAm Sommerkeller 793326 Abensberg An die  Bürgermeisterin Frau Birgit Steinsdorfer  sowie allen Marktgemeinderäten  Markt Rohr i. NB  Marienplatz 1  93352 Rohr i. NB |
| Offenstetten, 22.03.2024 |

Widerspruch – Stellungnahme

Zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Logistikpark Stocka“ und gleichzeitige Änderung des gültigen Flächennutzungsplanes durch Deckblatt Nr. 20 auf den Flurnummern 39/7 (T), 45 (T), 389 (T), 405 (T), 406 (T), 408 (T), 410, 542, 542/1, 543, 544, 545 (T), 548 (T), 548/6, 548/7 (T), 550 (T), 564 (T), 565 (T), 568 (T), 569/1 (T) und 569/2 (T), alle Gemarkung Bachl  
aufgrund der Öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB vom 21.02.2024

Sehr geehrter Frau Bürgermeisterin,

sehr geehrte Damen und Herren vom Gemeinderat,

ich möchte hiermit meine Stellungnahme zum geplanten Logistikpark abgeben:

**Verkehrsuntersuchung Logistikentwicklung im Raum Rohr i. NB vom Februar 2024 im Auftrag der Panattoni Germany GmbH**

**Grundlegende Stellungnahme zum vorliegenden Dokument:**  
  
- Das Dokument ist eine **Verkehrsuntersuchung**, beauftragt durch Panattoni und kein **offizielles Gutachten**.  
- Die **Vorschriften** des **Landesentwicklungsplanes 2023** zur Ansiedlung von Logistikunternehmen an Autobahnen wurden in diesem Dokument **weder herangezogen** **noch erwähnt**.  
  
*Eine Zersiedlung der Landschaft und eine ungegliederte, insbesondere bandartige*

*Siedlungsstruktur sollen vermieden werden (3.3 (G)).*

*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 autobahnähnlich*** *ausgebaute Straße oder auf einen Gleisanschluss*

*angewiesen ist und* ***ohne wesentliche Beeinträchtigung*** *des Orts- und* ***Landschaftsbilds***

*geplant ist, (3.3 (Z))*  
  
Die **aktuelle** Verkehrsführung erfüllt die **Kriterien** definitiv **nicht**.  
Auch der **Ausbau** der Anbindung des Logistikparks, der in diesem Dokument **empfohlen** wird, erfüllt diese **Kriterien** **nicht**.  
  
1. Es gibt **keinen unmittelbaren** Anschluss an die Autobahn. Die Verkehrsführung geht über zwei Staatsstrassen, die nach Empfehlung über Signalanlagen gesteuert werden müssen.  
Es heißt im **LEP ausdrücklich**: **unmittelbar** und **nicht direkt**!   
  
2. Oder deren **Zubringer**: Die Staatstrasse 2144 ist der Autobahnzubringer für den BAB Anschlus Abenberg. Die Staatsstrasse 2230 mit Kreuzung auf 2144 ist heute eine Verbindungsstrasse zu B16 Reissing und führt durch die Ortschaft Oberschambach.  
  
3. Oder eine **vierstreifig autobahnähnlich** ausgebaute Strasse:   
Auch nach den Empfehlungen, die in diesem Dokument enthalten sind, wird es **nie vierspurig** und **autobahnähnlich** sein. Allein die Tatsache, dass die **bestehende Autobahnüberquerung** zwischen den Knotenpunkten K1 und K2 **bestehen** bleibt, ist der Beweis.  
  
Somit ist dieses vorliegende Dokument nur eine „**Verkehrsuntersuchung mit Empfehlungen**“ und kann im laufenden Verfahren auch nur als solche verwendet werden.

Das **vorläufig lautende Urteil** des staatlichen Bauamtes Landshut besagt, dass der **Verkehr spürbar**, aber **beherrschbar** sein wird.

**Grenzwerte** für „**beherrschbar**“ gibt es nicht.

Vergleicht man die **Verkehrsbelastung** der Ortsdurchfahrt **Offenstetten** mit der Verkehrssituation in **Auerbach,** so ist das vorläufige Urteil des Bauamtes in Frage zu stellen.

* **Auerbach** wird wie **Offenstetten** durch eine Durchfahrtsstrasse in **zwei Teile** getrennt.
* **Auerbach** hat eine **Verkehrsbelastung** von ca. **9000** Fzg/Tag,   
  **Offenstetten** heute bereits **12300** Fzg/Tag in der Ortsmitte.
* **Auerbach** bekommt **keine** planbedingte **Verkehrslärmmehrung** durch einen Logistikpark, **Offenstetten** muss eine **planbedingte Verkehrszunahme** von dann in Summe **14800** Fzg/Tag hinnehmen.
* Für die **Bewohner** von **Auerbach** ist die **Verkehrsbelastung** mit einhergehender **Lärmimmission** und **Schadstoffimmission** **nicht zumutbar**.   
  Für **Offenstetten** ist der **Verkehr** und seine **Nebenwirkungen** **spürbar**, aber **beherrschbar**.
* **Auerbach** bekommt für **51 Mio€** eine **Ortsumgehung genehmigt**, um die **Bürger zu schützen**,  
  der **Schutz** der **Menschen** in **Offenstetten** spielt bei diesem Vorhaben eine **untergeordnete Rolle**, da bei der Verkehrsuntersuchung die planbedingten Lärmmehrungen und Schadstoffimmissionen nicht gemessen und nicht berücksichtigt wurden.

An der Stelle sei die Frage erlaubt, ob das **Wohl** und die **Gesundheit** der Menschen in **Auerbach** einen **höheren Stellenwert** hat, als in **Offenstetten**.

Es wurden bei der Erarbeitung des Dokumentes der **Durchfahrtsverkehr** durch **Oberschambach** **nicht** berücksichtigt. Gerade an der Engstelle kommt es bereits heute zu **gefährlichen** Situationen, die durch die Zunahme des Verkehrs ansteigen werden.  
  
  
  
Nachstehend die Analyse des Dokumentes im Detail:

1. Bestandssituation

**Zeitraum** der Verkehrszählungen und die daraus resultierenden Ergebnisse sind in **unterschiedlichen** Jahren ermittelt worden.  
Der Zeitraum erstreckt sich von März 2018 (K15) bis März 2023.  
Die amtlichen Verkehrszählungen vom StBA Landshut wurden im März 2018 (K15) und im Oktober 2020 (K5, K6, K8) ermittelt.  
Inwieweit ist es zulässig, dass für dieses Vorhaben mit erheblichem Verkehrszuwachs durch den Logistikpark Zahlen herangezogen werden, die bis zu 6 Jahre zurückliegen und nur einzelnen Knotenpunkte betrachtet?

Für den Querschnitt Q7 wird der Wert aus der VZ von gevas&partener vom 02.03.2023 (Tageswert) herangezogen, obwohl die amtliche Verkehrszählung aus dem Jahre 2019 eine deutlich höhere Verkehrsdichte ergab.

**Graphische Darstellung der Bestandssituation: (Seite 5-7)**

Die nachfolgenden **Verkehrsgraphiken** sollen die **Bestandssituation** an den einzelnen **Knotenpunkten** darstellen.   
Die **zugehörige Tabelle** dieser Graphiken, auch **aufgeteilt** auf die **Fahrzeugarten** ist in dem Bericht **nicht aufgeführt**. Ob in der Darstellung die „auf 100 gerundet“ auf oder abgerundet wurde, kann deshalb nicht nachvollzogen werden und ist in Frage zu stellen.  
Teilweise wird die Quelle der Verkehrszahlen angegeben. (K5, K6)  
**Woher** also die **Basisdaten** stammen ist aus dem Dokument **nicht ersichtlich**!  
  
Der **Tagesverkehr** durch **Offenstetten** (Q7, K8 und K15-17) sind wie auch im Dokument angemerkt **nicht stimmig** zueinander. Welche **Aussagekraft** steckt dann in der Graphik, wenn die **angegebenen Verkehrszahlen** aus **unterschiedlichen Erhebungszeiträumen** stammen?

1. Analysefall 2023 (Kalibrierte Version LVM)  
     
   **Graphische Darstellung (Seite 9-11)**  
   Es ist unverständlich, warum das Ergebnis aller Verkehrszahlen niedriger ausfällt, obwohl angeblich die Istwerte, wenn auch in stark unterschiedlichen Erhebungszeiträumen ermittelt wurden.  
   Diese Kalibrierung ist erklärungsbedürftig.  
     
   Die **Verlagerung** durch das **Gewerbegebiet Gaden** und damit die Entlastung zwischen K8 und K6 ist **reine Mutmaßung**, da **keine Verkehrszahlen** innerhalb des Gewerbegebietes noch auf der Hörlbacherstrasse abgehend vom Knotenpunkt K8 vorhanden sind.

**Umlegungsanalyse (Seite 13)**  
nicht selbsterklärend

**Bewertung mit GEH (Seite 14 und 15)***Zur Auswertung der* ***Umlegungsergebnisse*** *werden zusätzlich noch die GEH Werte betrachtet. Mit dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 (HBS 2015) wurde der GEH-Wert als Gütemaß zur Beschreibung der Übereinstimmung der gezählten Verkehrsstärke mit einer modellierten Verkehrsstärke eingeführt.*

Was ist mit **Umlegungsergebnis** gemeint und wo **stehen** die **Ergebnisse** in dieser Verkehrsuntersuchung?

Auf **welcher Datenbasis** beruht die **gezählte Verkehrsstärke** und in **welcher Einheit** wurde diese gemessen?  
  
Auf **welcher Datenbasis** wurde die **Verkehrsstärke modelliert** und wo stehen diese Daten in diesem Dokument?  
  
In der **Formel** werden als **physikalische Einheiten Kfz/h** sowohl als gemessener Wert als auch als modellierter Wert der Verkehrsstärke der Fahrzeuggruppe FzG herangezogen.  
**Alle Verkehrszahlen** dieses Dokumentes **basieren auf 24h Basis**.  
  
Ob die Kriterien 1-3 tatsächlich erfüllt sind, kann nicht nachvollzogen werden, weil die exakten Werte, die zur Berechnung des GEH-Wertes erforderlich sind, nicht vorliegen.

**Graphiken zu GEH Werte ( Seite 16-21)**

Die dargestellten Graphiken beinhalten an den jeweiligen Knotenpunkten nicht nachvollziehbare Werte. Die Legende ist nichtssagend.  
  
Beispiel: GEH Werte: Kfz-Spitzenstunde vormittags K1 bis K3  
  
Wann genau wurde die **Spitzenstunde** gemessen oder modelliert?  
Welche **konkreten Daten** stehen dahinter, um das Ergebnis zu verifizieren?  
Die Darstellung zeigt vermutlich den GEH-Wert in **beide Fahrtrichtungen**.  
Unklar ist, **welche Fahrzeuggruppen** dabei verwendet wurden.

Wurde diese Berechnung getrennt für PKW, Lieferwagen bis 3,5t, LKW bis 7,5t und Schwerlastverkehr durchgeführt?

Inwieweit sind diese **GEH-Werte aussagefähig** als **Gütemaß**, wenn der **zukünftig** durch den Logistikpark verursachte **Verkehrszuwachs** (Prognoseplanfall 2035) in **keinster** Weise **berücksichtigt** und **eingerechnet** wurde?

1. Prognose-Nullfall 2035

**Unstimmigkeiten** in den Charts: Differenzplot PNF 2035 – Analysefall 2023 (Seite 27 – 29)  
Es ist aus den Charts die **jeweilige Fahrtrichtung** nicht erkennbar.  
  
- K3: Verkehrszunahme aus St 2230 um 1000 Fzg/24h. 900 kommen von K1-K3. „0“ von St2144. Es **fehlen 100 Fahrzeuge**!  
- Q7/K15: hier sind die 100 Fahrzeuge wieder sichtbar.  
  
Die **Aufsplittung** der Gesamtfahrzeugbewegungen auf die **jeweiligen Fahrzeuggruppen** fehlt.

1. Prognose-Planfall 2035  
     
   Die Charts Differenzplot PPF 2035 – PNF 2035 zeigen die Zunahme der Gesamtverkehrs in den jeweiligen Knotenpunkten.  
     
   Interessant wäre eine Darstellung: „Differenzplot PPF 2035 – Analysefall 2023“, um die Gesamtauswirkung gegenüber heute zu sehen.
2. Leistungsfähigkeitsuntersuchung  
     
   In allen Darstellungen zur Optimierung des Verkehrsflusses steht: „**Empfohlener Ausbau**“  
     
   Da die **bestehende Autobahnbrücke** **nicht ausgebaut** wird und somit definitiv „**einspurig**“ in **beide Fahrtrichtungen** bleibt, ist dies ein **klarer Widerspruch** zu den **Vorschriften** des **Landesentwicklungsplanes 2023**.  
     
   Knotenpunkt K3: (Seite 58)  
     
   Wenn 2 LKW-Spuren aus ST2230 in die St2144 gleichzeitig einfahren, aber nur eine Abbiegespur in die BAB Richtung München vorhanden ist, ist der „Einfädelverkehr“ wenn dann noch PKWs hinzukommen sowohl Rückstaugefährdet und mit hohem Unfallrisiko zu sehen.  
     
   Die Lichtsignalsteuerung dient in erster Linie, Rückstau auf der Autobahn zu verhindern.  
   Der beidseitige Rückstau auf der ST 2144.
3. Zusammenfassung: (Seite 66)

*Ziel der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen…*  
… das heißt: dieses Dokument ist **kein Gutachten**  
  
*Zu diesem Zweck wurden* ***Verkehrserhebungen*** *durchgeführt, bei denen die* ***Verkehrsmengen******getrennt*** *nach den einzelnen* ***Fahrströmen*** *an den Knotenpunkten und* ***getrennt*** *nach* ***Fahrzeugarten*** *ermittelt wurden (s. Folie 3).*  
Die hier genannten **konkreten Daten**, sind in der Unterlage **nicht** eingebunden. Deshalb sind viele Berechnungen und Prognose nur **bedingt nachvollziehbar** und deshalb in Frage zu stellen!  
  
Darüber hinaus sind **alle Prognosen** nur auf den **Gesamtverkehr** bezogen**, nicht getrennt** nach **Fahrzeugarten**.

1. Anhang  
     
   In den **Anhängen** sind **Verkehrszahlen** für **Luftschadstoffuntersuchungen**, sowie für **schalltechnische Untersuchungen** beigefügt. Jeweils für den Prognose-Nullfall 2035 sowie für den Prognose-Planfall 2035.  
   Die Anhänge enthalten die getrennten Werte für die jeweiligen Fahrzeugarten.  
     
   Für den **Bestandfall fehlen diese Daten**. Es ist daher **unmöglich nachzuvollziehen**, aus welchen **Daten** sich die **Ergebnisse** nach **Fahrzeugart** zusammensetzen.
2. Parkflächen und Übernachtungsmöglichkeiten für LKW-Fahrer  
     
   In der **Verkehrsuntersuchung** wurde das Thema „Parkflächen und Übernachtungsmöglichkeiten“ **nicht** betrachtet.  
     
   Viele LKW´s und deren Fahrer werden aufgrund **Nachtfahrverbot** und/oder **Überschreitung** der **Lenkzeit** in näherer Umgebung „**übernachten**“ müssen.  
   Aus den Plänen und der Verkehrsuntersuchung geht hervor, dass auf dem Teilgelände West ( Amazon) 208 Parkflächen ausgewiesen sind.  
   Auf der **Ostseite** ( Logistikpark) **sind keine Parkflächen** erkennbar.  
     
   Frage: warum wurde das Problem nicht bearbeitet?  
   wo werden die armen LKW-Fahrer übernachten, wo ihre Notdurft verrichten?
3. **Fahrradwege** zum Logistikpark  
   Dieses Thema wurde in der **Verkehrsuntersuchung** vollkommen **ausgeblendet**. Bei Planungen dieser Größenordnung muss davon ausgegangen werden, dass Mitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. **Fahrradstellplätze** sind im **Amazon-Gelände** separat ausgewiesen.  
   Die **Sicherheit** der **Fahrradfahrer** wird hier nicht berücksichtigt.