EGGBI- Bewertungen von Schadstoffen, Projekten, Informationen **mit erhöhten Anforderungen an die „Wohngesundheit“** (EGGBI Beratungs- Zielgruppe) Informationsstand: 09.11.2026

Dieses Dokument ist derzeit in Bearbeitung- interne LINKS zu den übrigen EGGBI- Dokumenten müssen auf Grund der Neuaufstellung der EGGBI-Homepage überarbeitet werden.



2026
Logistikpark Stocka (4)



Stellungnahme und Dokumentation

zum

Amazon – Panattoni Projekt

Markt Rohr i. NB

unter besonderer Berücksichtigung von Einwänden bezüglich Gesundheit und Umwelt

DOKUMENT 4
"Gutachten und Einwände" und deren Bearbeitung durch den Markt Rohr"

Dokumentationen zum Thema: "Bürgerorientierte" Politik?
Chronologie der Verfahrensabläufe

! **Überblick**
"EGGBI-Publikationen" zum "geplanten" Logistikpark Stocka

Ich bedanke mich bei allen Informanten (auch aus Behörden), die mir inzwischen bereits sehr oft auch vertrauliche Informationen geliefert haben, aber aus Angst vor "politisch motivierten Repressalien" nicht genannt werden wollen.
(Ich verweise auf den Informanten- Schutz meinerseits, gedeckt durch das Pressegesetz).
Weitere Informationen (Dokumente, Schriftverkehr…) sind willkommen!

Berechtigte "Korrekturwünsche" zu meinen Aussagen in dieser Publikation werden kurzfristig behandelt.

© Josef Spritzendorfer aktualisiert am 09.11.2026 www.eggbi.eu

Inhaltsübersicht auf Seite 3

AKTUELL 2026

25.03.2026 Idowa "Unternehmer aus dem Kreis Kelheim warnen neue Kommunalparlamente"

Die IHK im Kreis Kelheim wünscht sich Flankenschutz von der Kommunalpolitik und ***sieht eine mögliche Ansiedlung des Online-Handelsriesen Amazon in Stocka positiv.***

"Manuel Lorenz, der Leiter des IHK-Büros im Landkreis Kelheim, betont: „Es ist Aufgabe der Städte und Gemeinden, die für den Berufsverkehr erforderliche Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen.“ Er und Sperling schließen hier neben einem gut ausgebauten Straßennetz auch den öffentlichen Nahverkehr und das Kexi mit ein.

Im Zusammenhang mit der Amazonansiedlung in Stocka bei Rohr sehen Sperling und Lorenz die emotional aufgeladene Diskussion kritisch. „Die Verfahren sind strikt geregelt. Fällt die Entscheidung positiv aus, kann die Ansiedlung stattfinden“, erklärt Sperling. Die Kritik der Bürgerinitiative, der lokale Arbeitsmarkt könne die von Amazon benötigten Arbeitskräfte nicht bieten, weisen die beiden IHK-Sprecher zurück. ***Ihrer Meinung nach werden die Mitarbeiter aus umliegenden Gebieten einpendeln, statt aus lokalen Unternehmen abgeworben zu werden.*** *Sperling beruhigt: „Die hier ansässigen Mittelständler müssen keine Angst um ihre qualifizierten Mitarbeiter haben.“*
Nach Meinung von Sperling können vor allem die Kommunen neuen Wohnraum schaffen, da sie die Planungshoheit besitzen und somit die nötigen Werkzeuge in der Hand haben."

Kommentar:

Sprechen hier tatsächlich "Unternehmer aus dem Kreis Kelheim" oder aber zwei(!) Lobbyisten, Interessens- Vertreter von 2 Großkonzernen Amazon und Panattoni, die sich anmaßen, trotz über 50 Unterschriften renommierter Mittelstands- Unternehmer aus dem Landkreis (die sich in einem Brandbrief an den Wirtschaftsminister gegen das Projekt ausgesprochen hatten), die neuen Kommunalparlamente zu "warnen".

Sie geben den gewählten Volksvertretern "Ratschläge" bezüglich

"Verkehrsinfrastruktur", obwohl diese (beispielsweise die seit Jahrzehnten verweigerte Umfahrung von Offenstetten, wie neue "Bahnhöfe" wie Sie der Leiter der IHK Kelheim im September 2023 in einem Interview im Zusammenhang mit Amazon Stocka bereits ins Spiel brachte) eindeutig nicht im Entscheidungsbereich der Kommunen sondern der Staatsregierung liegt!

Mitarbeiter werden aus umliegenden Gebieten einpendeln? Gerade dies ist ja die Sorge der Unternehmer gerade auch aus den "umliegenden Gemeinden", die bereits jetzt unter Arbeitskräftemangel leiden!

Wohnraum – auch hier sind die Möglichkeiten der Kommunen beschränkt – Bauland darf nur mehr beschränkt ausgewiesen werden[1] - Grundstückreise von bis zu über 400 Euro m² sind jedenfalls für die meisten Amazon- Mitarbeiter zudem sicher nicht erschwinglich! Ergebnis: ein unzumutbarer Pendlerverkehr für die Nachbargemeinden – laut Einspruch- Beantwortung Markt Rohr, Januar 2026 ist auch ein OPNV zum Logistikpark nicht erforderlich! (Kapitel 2.1, Logistikpark Stocka (4) Einwände)

Schon jetzt gibt es zudem selbst für junge "einheimische" Familien im Landkreis kaum bezahlbaren Wohnraum. Amazon/Panattoni Mitarbeiter würden diese Wohnungsnot noch zusätzlich verschärfen.

Mehr Infos zur IHK Kelheim und Amazon: Kapitel 14 IHK" in der Zusammenfassung Logistikpark Stocka (2) "Politik, Behörden und Institutionen".

22.03.2026 Mittelbayerische Zeitung "Christian Nerb ist Kelheims neuer Landrat"

Zu Martin Neumeyer:

Amtsinhaber holt nur eine einzige Gemeinde: Rohr

„Ich bin mit meinen Themen gescheitert, nicht mit meiner Person. Ich habe mein Bestes gegeben und kann weiterhin in den Spiegel gucken“, sagte der 71-Jährige auch mit Blick auf die Debatte um das ***Amazon-Logistikzentrum in Rohr.***
Diese Gemeinde ging als einzige an Neumeyer. In seiner Heimatstadt Abenberg lief ihm Nerb den Rang ab. In Summe eroberte Nerb 33.573 Stimmen, Neumeyer kam auf 16.860. "

Zu Christian Nerb

„Ja“ zu Klinik Mainburg, „Nein“ zu Amazon-Projekt
Das umstrittene Logistikzentrum hält Nerb Stand heute weiterhin „für nicht genehmigungsfähig“.

19.03.2026 TVA- Diskussion Landratskandidaten – Thema Logistikpark (Minute 6.35)

Nach wie vor beruft sich der aktive Landrat auf seine Funktion als Behördenleiter und ignoriert seine "politische Funktion" als Interessensvertreter der "betroffenen Landkreisbewohner" - der Landrat und Kreistag haben als "gewählte politische Organe" nicht nur den "Staat" zu vertreten, **sondern auch die Interessen der Bevölkerung und der Umwelt!**

- **Welche Bedeutung hat sonst überhaupt eine solche Wahl?**

Ist der Landrat einzig ein "ausführender Beamter"
und der Kreistag ein "Vollstreckungsgremium" ohne politischer Gestaltungsmöglichkeit?

Mehr Infos zur Kommunalwahl und den Zwischenergebnissen im Kapitel 20 in der Zusammenfassung Logistikpark Stocka 2 "Politik und Behörden"

[1] LEP – Landesentwicklungsplan und "Flächenverbrauchoffensive in Bayern" schränken die Planungshoheit der Kommunen massiv ein!

Inhalt

Dokument 4, Einwände und Gutachten

Rechtmäßigkeit der Marktrats- Entscheidungen vom Januar 2026 Fehler! Textmarke nicht definiert.

Vorwort 6

1 Sie sind gegen das Projekt - was können SIE sofort beitragen? 7

2 Einwände von Projektgegnern, Behörden und Institutionen und deren Beantwortung 8

2.1 Verkehr 10

2.1.1 ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) 10

2.1.2 LKW- Stellplätze für "Ruhezeiten" 13

2.2 Gesundheit- Verkehr 15

2.2.1 Verkehrslärm und Verkehrsabgase 15

2.2.2 Grundsätzliche Feststellung zu zusätzlicher Belastung in Nachbargemeinden 21

2.2.3 Das Problem der "Schönrechnerei" (Prognosekritik) 22

2.2.4 Lärmbelastung Ist- Status Abensberg- Offenstetten 26

2.2.5 Warum der Logistikpark ohne Lösung der Verkehrs- Probleme in den Nachbargemeinden nicht genehmigungsfähig ist 27

2.3 Gefahrstoffe- Lagerung 29

2.4 Problematik Flächenbedarf für Wohnungen, Infrastruktur und Arbeitskräftemangel in der Region 30

2.4.1 Bevölkerungszuzug versus Arbeitskräftemangel 30

2.4.2 Zukunftsaussichten bezüglich Arbeitsplätze und Infrastruktur 33

2.4.3 Istzustand Arbeitsmarkt Februar 2026 34

2.5 Flächenbedarf für Wohnungen in der Region 35

2.6 Landschaftsschutz - Vorsorge 36

2.6.1 Vorzeitige Einstellung des Geschäftsbetriebes oder Bauabbruch - Rückbauverpflichtung 36

2.7 Thema Gewässer – und Trinkwasserschutz 37

2.7.1 Starkregen 37

2.7.2 Kontaminiertes Niederschlagswasser 38

2.7.3 Entwässerungskonzept 39

2.8 Brandunfälle 41

2.9 Weitere Betriebsansiedlungen 42

2.10 Nachhaltigkeit und "Greenwashing" 43

2.10.1 Energiebedarf – nahezu autarke Stromversorgung??? 43

2.10.2 Argument der Verbesserung des Grundwasserkörpers durch Versiegelung dieser Flächen? 44

2.10.3 Ökopunkte 44

3 Raumverträglichkeit 45

4 Gutachten? - beauftragt und bezahlt von Amazon und Panattoni 47

4.1 Bisher vorgelegte Dokumente 47

4.1.1 Ursprünglicher Bebauungsplan 20.02.2024 47

4.1.2 Flächennutzungsplan 20.02.2024 47

4.1.3 Verkehr – Dokument 1 Ergebnisse 47
4.1.4 Verkehr – Dokument 2 Anlagen 47
4.1.5 Schalltechnische Untersuchung 47
4.1.6 Lufthygienische Untersuchung 47
4.1.7 Lichtimmissionsschutz 47
4.1.8 Lichtplan- Blendungen 47
4.1.9 Hochwassermodellierung 47
4.1.10 Umweltverträglichkeitsprüfung 2025 47
4.1.11 Artenschutzrechtliche Prüfung Fauna und Flora(?) 47
4.1.12 Artenschutzrechtliche Prüfung 1 Fauna Kartierung 47
4.1.13 Versickerungsgutachten 2022 sowie ein Kommentar dazu 47
4.1.14 Standortuntersuchung - Alternativprüfungen 47
4.1.15 Boden- Erschließung 47
4.1.16 Geotechnischer Bericht 1 West 47
4.1.17 Geotechnischer Bericht 2 West 47
4.1.18 Geotechnischer Bericht 1 Ost 47
4.1.19 Geotechnischer Bericht 2 Ost Kreisverkehr 47
4.2 Grundsätzliches zur Bewertung von Gutachten/ Gutachtern 48
5 Amazon wendet sich mit Schreiben an die Kreisräte 49
5.1 Politische Bedeutung des Kreistags? 49
5.2 Schreiben von Amazon an die Kreisräte vom 15.01.2026 49
6 Chronik Neuigkeiten 2026 52
6.1 AKTUELL Januar/Februar 2026 52
7 Allgemeiner Hinweis 58
7.1 Weitere Publikationen 58

Überblick sämtliche EGGBI Publikationen zum Logistikpark

Bitte beachten Sie die zahlreichen erklärenden Links in dieser Stellungnahme.

Für die Meldung nicht mehr "funktionierender Links" (manche Internetdarstellungen wurden inzwischen wieder "gelöscht"!) bzw. inhaltlicher Fehler bin ich stets dankbar!

Berechtigte "Korrekturwünsche" zu den hier getätigten Aussagen werden kurzfristig behandelt – für Fehlermeldungen, Statements und Kritik bin ich dankbar.

Mehrfacherwähnungen einzelner Passagen, Verlinkungen in verschiedenen Themenblöcken erfolgen deshalb, da die meisten Leser dieser Stellungnahme sich jeweils nur mit einzelnen Themenbereichen (Umwelt, Gesundheit, Verkehr, Wasserschutz, Waldschutz…) intensiver befassen wollen – daher wesentliche übergreifende Elemente in einzelnen Kapiteln "wiederholt" werden.

Dies gilt auch für Mehrfachbeiträge in den übrigen EGGBI Dokumenten 1 bis 3 zum Logistikpark –

Da diese Dokumente (chronologische Informationssammlungen) natürlich nicht insgesamt gelesen werden, sondern stets erfahrungsgemäß nur zu jedem einzelnen – jeweils interessierenden - Thema umfassende Aussagen, Stellungnahmen, Dokumenthinweise gesucht werden, kommt es zu zahlreichen gleichlautenden "Mehrfachaussagen".

Dabei handelt es sich nicht um Aussagen[2] der Bürgerinitiative Abensberg – sondern ausschließlich um Recherche-Ergebnisse meinerseits.

Die Stellungnahme befasst sich nicht mit strukturellen Auswirkungen des Versandhandels, speziell auch von Amazon generell auf den regionalen Handel. Dies wäre eine primäre Aufgabe von Interessensvertretungen wie der IHK (unterstützt konkret allerdings dieses Projekt – Kapitel 2.20 aus Dokument 2 "Politik") und der Landes- Politik (auch der "Wirtschaftsminister" unterstützt den Logistikpark - Kapitel:2.3 – ebenfalls aus Dokument 2).

*In meinen Zusammenfassungen geht es ausschließlich darum, die negativen Auswirkungen **dieses konkreten Projektes** auf die Gesundheit, Umwelt, Landschaft, Sozialstruktur in der Region aufzuzeigen – und nachzuweisen, **dass dieser Standort** für ein Projekt dieser Größenordnung vollkommen ungeeignet ist.*

[2] Solche werden grundsätzlich entsprechend gekennzeichnet oder in den meisten Fällen ohnedies mit Link zur BIA Abensberg versehen.

Vorwort



Erstmals haben die Kritiker des Logistikparks die Möglichkeit, auch die vollständigen Stellungnahmen der Behörden (Wasserwirtschaftsamt, staatliches Bauamt, Bezirksregierung…) einzusehen,

monatelang wurden die vollständigen Dokumente ja – trotz Umweltinformationsgesetz – verweigert.

Nachdem sich meine Bewertungen vor allem auf die Themen Gesundheit und Umwelt beziehen, (im Rahmen meiner ehrenamtlichen Beratungstätigkeit für "Wohngesundheit" wurde ich von besorgten Familien aus den Nachbargemeinden um Unterstützung gebeten)
werde ich versuchen, die dazu relevanten Gutachten, Behördenstellungnahmen und Antworten zu den Einwänden zu analysieren -
und bezüglich der restriktiven Kommunikationspolitik vor allem der staatlichen Behörden, der Bezirksregierung von Niederbayern und Landratsamt und der völlig fehlenden Öffentlichkeitsarbeit des Marktes Rohr,

bestmöglich kurzfristig dazu Statements abzugeben, die möglicherweise auch Hilfestellung bei den mit Sicherheit anstehenden gerichtlichen Verfahren – vorerst aber vor allem den erneut zu stellenden Einwänden bieten können.

Für die Bürgerinitiative, die beeinspruchenden Nachbargemeinden und auch alle anderen Kritiker – auch für mich - ist der Zeitdruck enorm hoch,

!

unverantwortliche politische Zusagen der Politik (siehe dazu Zusammenfassung "Logistikpark Stocka, Politik und Behörden")
entsprechend vorauseilender Gehorsam von Sachbearbeitern in einzelnen Behörden (wenn nicht Anweisungen?)[3]

veranlassen die Projektanten, **bereits jetzt – noch vor einer Baugenehmigung** einen Termin für die Fertigstellung anzugeben! (Panattoni: Fertigstellung ab dem 4.Quartal 2027)

Ohne massiver Unterstützung der Bevölkerung wird es kaum möglich sein, hier einen entsprechenden politischen "Gegendruck" aufzubauen – im Rahmen der Kommunalwahl im März 2026 wurde der bisherige Landrat abgewählt – der Wahlgewinner hatte im Vorfeld (anders als der bisherige Landrat) stets auch eine persönliche Meinung zum Projekt abgegeben und zugesichert, (natürlich im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten!) auch seine eigenen Vorbehalte gegen dieses Projekt geltend zu machen.

Interessant die Aussagen anlässlich der Marktrat Sitzung vom 14.01.2026:

"*Bei* Schadensfällen wie Bränden sind die Feuerwehren Bachl und Rohr als nächste Einheiten für das Logistikzentrum zuständig. Ihre Einsatzmittel müssten nicht erweitert werden, heißt es!"

Zur Frage Steuereinnahmen*: "Der "fiskalische" Aspekt sei kein Thema des Bauleitplanverfahrens, wird dazu im Marktgemeinderat angemerkt. Ab Inbetriebnahme des Logistikzentrums würden Steuern nach nationalem und europäischem Recht gezahlt, heißt es ergänzend."*

Erstellt am 06.01.2026, zuletzt aktualisiert am 9. November 2026

Josef Spritzendorfer, Abensberg

An die 230 bisherige (Stand 1/2026) Pressemeldungen zum Projekt finden Sie – ständig aktualisiert im Kapitel 12 "Medienspiegel" der Zusammenfassung "Logistikpark Stocka 1, Dokumentation"

---

[3] Mit völligem Unverständnis musste die Aussage des Landratsamts Kelheim in der "Stellungnahme" zum Bauleitverfahren zur Kenntnis genommen werden –

"Aus Sicht des Gesundheitsamtes bestehen keine Einwände gegen oben genanntes Vorhaben"

Mit keinem Wort wurde auf das Thema Gesundheitsvorsorge – Trinkwasserschutz,
präventiver verkehrsbezogener Lärm- und Schadstoffschutz in den Nachbargemeinden eingegangen!

Auch das Thema Trinkwasserschutz wurde – trotz der Einstufung des gesamten Gebietes als Trinkwasser-Einzugsgebiet in der "Stellungnahme" des Landratsamts zum Bauleitplan völlig ignoriert!

Es zeichnet sich hier die gleiche Handlungsweise "Roter Teppich für Amazon" wie auch an anderen Standorten in Bayern ab – bestes Beispiel "Projekt Allersberg" - auch hier werden seit Jahren wichtige Informationen zurückgehalten.

1 Sie sind gegen das Projekt - was können SIE sofort beitragen?

Aktiver Widerstand in den nächsten Monaten

Sie denken, das Projekt sei bereits nicht mehr zu verhindern?

Noch gibt es massive Möglichkeiten (unter anderem dank bereits erfolgter Verfahrensmängel), das Projekt scheitern zu lassen –

dazu bedarf es aber der Unterstützung aller!

Den Verantwortlichen muss klar gemacht werden, dass Sie bisher mehrfach völlig die Interessen der Region zu Gunsten eines einzelnen Konzerns ignoriert haben!

Welche Kommunen, Verbände, politische Mandatare und Kreisverbände[4], Initiativen und vor allem auch Privatpersonen sind bereit,

besonders - aktuell angesichts anstehender Kommunalwahlen -

- ihre **jeweils politischen Vertreter** auf Ebene der Kommunen, des Landkreises, Institutionen wie Kammern, des Bezirks Niederbayern und der Staatsregierung in die Pflicht zu nehmen, Interessen der Bevölkerung, deren Gesundheit, von Umwelt und Trinkwasser nicht zu Gunsten eines ausländischen Großkonzerns zu "opfern"
- diese **"Vertreter"** mit den relevanten Fragen[5] persönlich schriftlich und in den sozialen Netzwerken zu konfrontieren und deren Antworten – Statements zum Projekt für die Chronik "Politik und Behörden" zur Verfügung zu stellen? (beratung@eggbi.eu)
- im weiteren Verfahren auch gerichtliche Schritte zu unternehmen,
- sich an Veranstaltungen gegen das Projekt zu beteiligen,
- durch (kostenlose) Mitgliedschaft bei der Bürgerinitiative (BIA) deren "politische" Bedeutung zu stärken und damit deren gemeinnützige, ehrenamtliche Bemühungen und Arbeit für die gesamte Region zu unterstützen,
- sich finanziell im Widerstand einzubringen (Spenden an die Bürgerinitiative)[6], [7]
- an allen Veranstaltungen der Bürgerinitiative Abensberg teilnehmen – und damit vor allen den "Amazon-_freundlichen Politikern" den Widerstand der Bevölkerung deutlich zu machen.
- Leserbriefe an die Medien zu senden?
- Beiträge zum Thema in den sozialen Medien auf eigenen und fremden Seiten (Beispiel) selbst einstellen, eingestellte Beiträge kommentieren, teilen und "liken"…
- Machen Sie **mit eigenen Anfragen an die Behörden zu den laufenden Verfahren** diesen bei Verweigerung von Informationen (Kopien bitte mir zur Verfügung stellen) klar, dass sie damit gegen geltende Informationsrechte verstoßen. Kapitel **8** "Auskunftspflicht"

Weitere Vorschläge werden gerne angenommen!

---

[4] Eine Auflistung der zahlreicher Kandidaten finden Sie in den Kapiteln **20 bis 24 von "Stocka 2"**

[5] Eine sehr große Anzahl an möglichen Fragen dazu findet sich im Kapitel 13 (Fragen) von "Logistikpark Stocka 1, Projektbeschreibung"

[6] Es handelt sich bei der BIA um einen gemeinnützigen Verein, Spenden sind steuerlich absetzbar!

[7] EGGBI ist **kein** Teil der Bürgerinitiative, sondern arbeitet als selbstständige Internet-Informationsplattform – unterstützt die Bürgerinitiative allerdings nach bester Möglichkeit.

2 Einwände von Projektgegnern, Behörden und Institutionen und deren Beantwortung

Bürger- Einwand- Bearbeitung durch die Projektanten und dem Markt Rohr

Einwände von Bürgern und Stellungnahmen der Projektanten dazu

Datei Bürgereinwände (Download)

Beginnt auf der Seite 1 mit dem Einwand

mit der Nummerierung "100" (inhaltlich zuzuordnen der Bürgerinitiative Abensberg)

Dazu finden sich weitergehende Erläuterungen auf der Homepage der BI:
Zahlen- Daten- Fakten (BI Abensberg)
Stimmen zum geplanten Bau des Logistikparks

und wird dann auf Seite 30 mit eine unvollständigen Durchnummerierung mit dem

Einwand 3A
fortgesetzt - jeweils ohne Benennung des Verfassers.

Bei erster Durchsicht der aufgelisteten Einwände musste mit großer Verwunderung festgestellt werden, dass von den **410 stets kommunizierten "abgegebenen Einwänden" hier nur 340** aufgelistet sind.

Siehe dazu Auflistung (Nummerierung) der Einwände - Tabelle (vergleiche die beiden Dateien "Auflistung" und "Bürgereinwände") und Frage nach der grundsätzlichen Rechtmäßigkeit der Abstimmung. (Seite Fehler! Textmarke nicht definiert.)

Auch wenn sich sicherlich viele Einwände inhaltlich wiederholen – in einer Auflistung können nicht fast 20 % der Einwände "unterschlagen " werden!

Bearbeitung von Einwänden von Behörden und Institutionen und Stellungnahmen dazu

Hier gibt es insgesamt 25 Stellungnahmen – aufgeteilt auf 2 etwas "durchgewürfelte" Dateien

Behörden und Institutionen **Datei 1** (Download)

Frühzeitige Behördenbeteiligung

11 Landesbund für Vogelschutz
12 Landratsamt Kelheim
13 Mero Germany GmbH
14 Regierung von Niederbayern
23 Vodafon GmbH

Datei 2 (Download)

Bauleitplanung

12 Landratsamt Kelheim	Seite 1
13 MERO Germany	Seite 15
14 Regierung von Niederbayern	Seite 16
1 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Abensberg	Seite 19
2 Amt für ländlich Entwicklung Niederbayern	Seite 20
3 Autobahn GmbH des Bundes	Seite 22
4 Bayerischer Bauernverband Geschäftsstelle Abensberg	Seite 23
5 Bayernwerk Metz GmbH	Seite 27
6 Regierung von Oberbayern, Bergamt	Seite 29
7 Fachberatung für Fischerei	Seite 29
8 Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege	Seite 32
9 Bund Naturschutz	Seite 33
10 Industrie und Handelskammer Regensburg	Seite 44
15 Regionaler Planungsverband Regensburg	Seite 45
16 Staatliches Bauamt Landshut	Seite 45
17 Stadt Abensberg	Seite 50
18 Deutsche Telekom Technik	Seite 54
19 Amt für Digitalisierung	Seite 54
20 Verwaltungsgemeinschaft Langquaid/ Hausen	Seite 55 Hausen Seite 59
21 Verwaltungsgemeinschaft Saal a.d.Donau	Seite 69
22 Verwaltungsgemeinschaft Siegenburg	Seite 74
24 Wasserwirtschaftsamt Landshut	Seite 74
25 Wasserzweckverband Rottenburger Gruppe	Seite 77

**Sowohl vom Wasserwirtschaftsamt,
vom staatlichen Bauamt Landshut
als auch vom Landratsamt wurden mir - beispielsweise - diese Stellungnahmen in der Vergangenheit als "ordentliche Dokumente" verweigert.**

Auch die Bürgerinitiative erhielt vom Landratsamt lediglich einen Mailauszug – aber nicht ein ordentliches, vollständiges Dokument mit Erstellungsdatum, Verfasser und Aktennummer.

!

Ich werde mich bemühen, zu Einwänden mit strittigen, sich teils widersprechenden "Abwägungsvorschlägen der Betreiber", welche vor allem "meine" Themen Familie, Gesundheit und Umwelt betreffen, entsprechende Kommentare zu erstellen und bin für weitere sachliche Ergänzungen dazu dankbar.

Parallel dazu bearbeiten vor allem die Bürgerinitiative, aber auch Nachbargemeinden, Wasserversorger, Umweltverbände – ebenso wie betroffene Bürger jeweils relevante Fachthemen.

Entsprechend den vorgelegten Unterlagen finden sich manche Themen wiederholt- oft nur leicht abgeändert . in den Einwänden – sowohl der Bürger- als auch der Behörden und Institutionen –

Entsprechend wiederholen sich auch mehrfach meine Stellungnahmen zu den jeweiligen "Abwägungsvorschlägen"

2.1 Verkehr

Neben dem Thema Trinkwasserschutz stellt das Thema "Verkehr" ein zentrales Problem des Projektes dar – leiden doch in den Nachbargemeinden viele Bürger bereits seit Jahren an übermäßigem Lärm und Schadstoffbelastungen – teilweise mit Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte.

Völlig unbestritten ist ein massive zusätzliche Belastung im Falle einer Realisierung des geplanten Logistikparks –

selbst der Amazon- wohlgesinnte Landrat und die Bürgermeisterin von Rohr haben noch 2022 mit ihrer Unterschrift bekräftigt, dass eine zusätzliche Belastung der Bewohner von Offenstetten, Ober- und Unterschambach "auszuschließen" ist –

somit vor einer Lösung der Verkehrsprobleme eine Inbetriebnahme eines solchen Monsterprojekts nicht vertretbar ist.

Eine solche Lösung ist aber laut Aussagen des Bauministeriums keineswegs in den nächsten 10 Jahren umsetzbar.

Dennoch wird dieses Thema zwischenzeitlich von Markt Rohr und den Betreibern nicht mehr als wesentlich eingestuft.

Wesentliche Widersprüche in den Argumenten zum Verkehr (fragwürdige Zahlen zum prognostizierten Verkehrsaufkommen und zu den zu erwartenden Verkehrsflüssen –

werden derzeit von der Bürgerinitiative ausgearbeitet und nach Fertigstellung kommuniziert.

Dazu kommen fragwürdige Argumentationen zur "Verantwortlichkeit" bezüglich zusätzlicher, unvermeidbarer Belastungen an definierten Stellen (z.B. Offenstetten) mit bereits jetzt für gewisse Tageszeiten nachgewiesenen Schall - Grenzwert- Überschreitungen" -

und mit erheblichen Schadstoff- und Feinstaubbelastungen, welche eine massive unzumutbare Gesundheitsgefährdung -
vor allem bei der künftigen Bewertung durch die Gesundheitsbehörden
darstellen.

2.1.1 ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)

Noch im Februar 2025 verkündete die Bürgermeisterin von Rohr in einem Interview mit dem Magazin "Abensberg"

> *"Neben der direkten Anbindung des Wirtschaftsparks an die A 98 prüfen wir selbstverständlich auch verschiedene Möglichkeiten für einen Ausbau des ÖPNV.*
> *Aktuell sind wir in Rohr noch in einem zu frühen Projektstatus, um hier konkret zu werden.*
> *Eine Bushaltestelle am Standort ist aber bereit in den Planungen berücksichtigt.*

Auch die IHK (Industrie- und Handelskammer hielt offensichtlich einen funktionierende ÖPNV als wichtig für die zu erwartenden Pendler, den Logistikpark als Gewinn für Kelheim.

> *"Ziel müsse es sein, den Landkreis „als Arbeits- und Wohnort so attraktiv zu gestalten, dass neues Personal noch stärker überregional akquiriert werden kann". Umzugswillige müssten bezahlbaren Wohnraum vorfinden, Pendler unkompliziert zur Arbeit kommen. Bausteine dafür seien **innovative ÖPNV-Formen und die Verkehrsinfrastruktur**."*
> *"**Ein neuer Bahn-Halt wie am Standort Augsburg-Graben** oder betriebliches Mobilitätsmanagement, um entfernte Mitarbeiter zu Fahrgemeinschaften zu bündeln, seien Maßnahmen, durch die „mögliche negative Auswirkungen auf den nahen Arbeitsmarkt geringer ausfallen"*

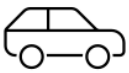
Auch Amazon möchte sich als besonders sozial- und umweltbewusster Arbeitgeber profilieren und finanziert seit 2023 allen Mitarbeitern in Deutschland **kostenlose "Deutschlandtickets" für den Weg zum Arbeitsplatz**.
Für künftige Mitarbeiter von Stocka spielen Fragen eines kostenlosen und umweltfreundlichen "Weges" zum Arbeitsplatz aber offenbar keine Rolle – ein ÖPNV ist keineswegs zwingend erforderlich. .
"Daher ist aus städtebaulicher Sicht der Gemeinde die Erschließung des Vorhabens durch ÖPNV nicht notwendig."

Grundsätzliche Medienberichte zum "sozialen" Arbeitgeber Amazon: Kapitel 15.8 "Mitarbeiter- Traumjobs" in Logistikpark Stocka (1) Medienspiegel

Widersprüche in der Argumentation Verkehr/ÖPNV

https://wirtschaftspark-a93.de/

Verkehr:



Panattoni hat zusammen mit den Fachbehörden ein Verkehrsgutachten und ein Erschließungskonzept erstellt. Vorgesehen sind der Ausbau der Verkehrsknotenpunkte und mehrere Lichtsignalanlagen. Das Konzept entflechtet den Verkehr und senkt das Unfallrisiko. Amazon und Panattoni übernehmen dabei einen großen finanziellen Anteil am Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Außerdem wird eine enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde zur Einrichtung einer Busverbindung angestrebt und die Bildung von Fahrgemeinschaften unter Mitarbeitenden unterstützt. Amazon und Panattoni investieren zudem in Elektromobilität und werden beim Wirtschaftspark an der A93 mehrere Ladesäulen auf den Parkplätzen einrichten.

Behauptungen auf der Homepage:

Ausbau der Verkehrs- Infrastruktur (bezieht sich ohnedies nur auf den Autobahn- Anschluss Bereich!)

> *"Panattoni hat zusammen mit den Fachbehörden ein Verkehrsgutachten und ein Erschließungskonzept erstellt. Vorgesehen sind der Ausbau der Verkehrsknotenpunkte und mehrere Lichtsignalanlagen. Das Konzept entflechtet den Verkehr und senkt das Unfallrisiko. Amazon und Panattoni übernehmen dabei einen großen finanziellen Anteil am Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur."*

Widersprüchlich sind hier die Aussagen zum Thema Finanzierung Verkehrsanschluss – während Amazon/Panattoni die Übernahme eines "großen finanziellen Anteils am Um- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur" verspricht () –

geht aus der Beantwortung (Bauministerium) einer Landtagsanfrage des SPD- Abgeordneten Holger Grießhammer hervor:

> **"Nach Art. 14 Abs. 4 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) hat derjenige die Mehrkosten für Bau und Unterhaltung zu tragen, auf dessen Veranlassung eine öffentliche Straße ausgebaut werden muss."** (Drucksache19/584; 26.02.2024, Position 23)
>
> **Können sich die beiden Konzerne auch hier auf ein "Entgegenkommen" des Steuerzahlers verlassen – gibt es hier "Absprachen oder Zusagen" mit staatlichem Bauamt, Autobahnbehörden, Gemeinde Rohr?**

Planung eines ÖPNV – Zitat Homepage

> *"Außerdem wird eine enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde zur Einrichtung einer Busverbindung angestrebt und die Bildung von Fahrgemeinschaften unter Mitarbeitenden unterstützt. "*

!

Aussage in der Beantwortung der Einwände vom 14.01.2026

"Die Verkehrsuntersuchung sowie die daraus abgeleiteten Ertüchtigungsmaßnahmen sind auf der Grundlage von 100 % motorisiertem Individualverkehr ermittelt worden. ***Daher ist aus städtebaulicher Sicht der Gemeinde die Erschließung des Vorhabens durch ÖPNV nicht notwendig.***

Noch 2022 gab es dazu völlig andere Aussagen von Amazon – Idowa, 8.12.2022

Amazon plant mit ÖPNV

Amazon-Regionaldirektor Norbert Brandau[8] betonte mehrfach, *dass die Mitarbeiter nicht alle mit dem Auto in die Arbeit kommen sollen:* ***"Der ÖPNV ist klar unser Ziel."*** *Amazon plant mit einer öffentlichen Bushaltestelle am Zentrum.* ***Die Zuhörer zweifelten jedoch, ob dies*** *auf dem Land umsetzbar ist.*

- **Dazu ergeben sich zwei Fragen**

Bis heute war der Landkreis nicht in der Lage, einen funktionierenden ÖPNV für die Region zu erstellen-

a) wie/ wohin möchte nunmehr die Gemeinde Rohr gemeinsam mit den Betreibern funktionierende Busverbindungen schaffen?

b) Wie sollen beispielsweise Azubis ohne eigenem Kfz zu den beworbenen "Ausbildungsplätzen" in Stocka gelangen, wenn neuerdings ein ÖPNV als nicht erforderlich bewertet wird?

Zitat Homepage https://wirtschaftspark-a93.de/

An bestehenden Standorten bietet Amazon Ausbildungsplätze und duale Studiengänge an – vor allem in technischen Berufsfeldern wie Mechatronik und IT, aber auch in Arbeitssicherheit und Logistik. Es wird eine positive Perspektive für junge Menschen geschaffen.

[8] *So viel "Nachhaltigkeitswert" haben die Aussagen der "Manager"!*

2.1.1.1 Einwand 100, Bürgerinitiative Abensberg, Seite 6

"Der öffentliche Nahverkehr ist Kernaufgabe des Landkreises. Hier wird rücksichtslos das Problem auf den Landkreis und somit auf alle Kommunen abgewälzt. Es ist dem Markt scheinbar vollkommen egal, wie die Menschen, die hier mit Niedriglöhnen angelockt werden, zur Arbeit kommen und wieder nach Hause. Die Finanzierung des ÖPNVs wird über die Kreisumlage auf alle umgelegt. Diese Vorgehensweise ist unsozial und verantwortungslos."

Antwort der Betreiber

"Die Verkehrsuntersuchung sowie die daraus abgeleiteten Ertüchtigungsmaßnahmen sind auf der Grundlage von 100 % motorisiertem Individualverkehr ermittelt worden. Daher ist aus städtebaulicher Sicht der Gemeinde die Erschließung des Vorhabens durch ÖPNV nicht notwendig. Sofern sich der Vorhabenträger für die Einführung eines ÖPNV oder eines Werkverkehrs entscheidet, wird dies begrüßt. Es sind bereits erste Gespräche mit den zuständigen Behörden für einen Anschluss des Logistikparks durch ÖPNV/Werkverkehr geführt worden. ***Es ist ausreichend ca. eineinhalb bis ein Jahr vor Inbetriebnahme konkrete Maßnahmen zu definieren."***

Angesichts der mehrfach als Positiv -Argument erwähnten "wertvollen Schaffung von Ausbildungsplätzen" stellt sich die Frage –
wie sollen Auszubildende – noch ohne eigenem Auto einen Arbeitsplatz erreichen, **wenn ein ÖPNV als unnötig dargestellt wird.**

!

Seite 1 – zu Einwand 100:

"Ebenso wird es Berufseinstiegsmöglichkeiten für junge Menschen geben. An bestehenden Standorten bietet **Amazon Ausbildungsplätze** und duale Studiengänge an, vor allem in technischen Berufsfeldern wie Mechatronik und IT, aber auch in Arbeitssicherheit und Logistik."

Eine grundsätzliche Aussage zum Thema Verkehr und zu den bisher unzureichenden "Untersuchungen" und daraus abgeleiteten Argumenten erarbeitet derzeit gerade das Vorstandsmitglied der Bürgerinitiative Hubert Hietl.

2.1.1.2 Einwand Nr.9, Bund Naturschutz Seite 38

"Der Landkreis Kelheim ist zusätzlich mit dem Ausbau eines nicht kostendeckenden ÖPNV betroffen. Leider wird auch die unsoziale Behandlung von ehemals geringverdienenden Rentnern später den Landkreis Kelheim treffen (Bürgergeld, Wohngeld, etc.). Über die Kreisumlage sind damit alle kreisangehörigen Gemeinden beteiligt".

Antwort der Betreiber

Die Verkehrsuntersuchung sowie die daraus abgeleiteten Ertüchtigungsmaßnahmen sind auf der Grundlage von 100 % motorisiertem Individualverkehr ermittelt worden. Daher ist aus städtebaulicher Sicht der Gemeinde die Erschließung des Vorhabens durch ÖPNV nicht notwendig. Sofern sich der Vorhabenträger für die Einführung eines ÖPNV oder eines Werkverkehrs entscheidet, wird dies begrüßt.

2.1.1.3 Einwand Nr.10, Industrie- und Handelskammer Seite 44

Der mehrfach in den Unterlagen erwähnte mögliche Anschluss mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollte forciert und seitens des Investors durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützt und ergänzt werden."

Antwort der Betreiber

Die Verkehrsuntersuchung sowie die daraus abgeleiteten Ertüchtigungsmaßnahmen sind auf der Grundlage von 100 % motorisierter Individualverkehr ermittelt worden. Daher ist aus städtebaulicher Sicht der Gemeinde die Erschließung des Vorhabens durch ÖPNV nicht notwendig. Sofern sich der Vorhabenträger für die Einführung eines ÖPNV oder eines Werkverkehrs entscheidet, wird dies begrüßt.

2.1.2 LKW- Stellplätze für "Ruhezeiten"

In zahlreichen Einwänden wurde die Sorge geäußert, dass es vor allem nachts und an Wochenende zu "wildparkenden" Lieferfahrzeugen und LKWs kommen würde – wenn die Fahrer ihre Ruhezeiten einzuhalten haben bzw. vor Beginn des Wochenendfahrverbots nicht mehr weiterfahren können.

2.1.2.1 Bürgereinwand Nr. 300 Seite 218 Parkplätze für Ruhezeiten der LKW- Fahrer

"Im Bebauungsplan sind keine Parkplätze für LKWs außerhalb der gewerblichen Flächen geplant. Die LKWs werden in den Ruhezeiten und am Wochenende andere Plätze suchen, zuparken und verschmutzen. Auch in anderen Gemeinden"

2.1.2.2 Bürgereinwand Nr. 331 Seite 224 Parkplätze für Ruhezeiten der LKW- Fahrer

"Parkmöglichkeiten für Amazon-Fahrzeuge außerhalb der Betriebsflächen bei Fahrverbot am WE fehlen".

2.1.2.3 Bürgereinwand Nr. 345 Seite 227 Parkplätze für Ruhezeiten der LKW- Fahrer

"Fehlende Parkflächen für LKWs außerhalb der Lenkzeiten und an Sonn und Feiertagsfahrverboten"

2.1.2.4 Bürgereinwand Nr. 357 Seite 229 Parkplätze für Ruhezeiten der LKW- Fahrer

"Im Bebauungsplan sind keine Parkplätze für LKWs außerhalb der gewerblichen Flächen geplant. Die LKWs werden in den Ruhezeiten und am Wochenende andere Plätze suchen, zuparken und verschmutzen. Auch n anderen Gemeinden"

2.1.2.5 Bürgereinwand Nr. 365 Seite 231 Parkplätze für Ruhezeiten der LKW- Fahrer

"Fehlende Parkmöglichkeiten für Amazon-Fahrzeuge außerhalb der Betriebsflächen bei Fahrverbot am Wochenende ->Wege, Plätze, und Zufahrten werden dann zugeparkt"

2.1.2.6 Bürgereinwand Nr. 367 Seite 234 Parkplätze für Ruhezeiten der LKW- Fahrer

"Parkmöglichkeiten Amazon-Fahrzeuge außerhalb Betriebsflächen bei Fahrverbot am WE"

2.1.2.7 Bürgereinwand Nr. 375 Seite 236 Parkplätze für Ruhezeiten

"Ich befürchte parkende LKWs, zur Lenkzeitunterbrechung und um die Ruhezeiten einhalten. Fehlende Parkmöglichkeiten außerhalb des Areals veranlassen die Fahrer auf unseren flur- und Feldwegen auszuweichen, dass dann zum großen Problem für mich als ortsansässiger Landwirt wird. Blockierte Wege sind zu erwarten. Ein großer Mangel ist auch, dass die anliegende Ortschaft Großmuß im Verkehrsgutachten gar nicht berücksichtigt wurde!"

Antwort der Betreiber

"Die Betriebszeiten des Logistikparks gehen von Montag bis Samstag. Die entsprechenden Betriebsruhezeiten von 24 Stunden werden eingehalten und es wird erst wieder am Sonntagabend der Betrieb aufgenommen. Die Speditionspartner kennen die gesetzlichen Vorgaben zum Sonntagsfahrverbot. LKW-Fahrer und -Fahrerinnen, die an den Logistikzentren innerhalb des TG 2 be- und entladen, können sogenannte Trucker Lounges nutzen. Das sind Aufenthaltsräume für die Fahrer und Fahrerinnen. Diese Räumlichkeiten halten neben Zugang zu sanitären Anlagen auch Getränke- und Snackangebote bereit. Dazu befinden sich innerhalb des Areals Toiletten an den Einfahrtshäuschen, die den Fahrern zugänglich sind, sowie je nach Standort zusätzliche mobile Toiletten außerhalb des Geländes."

Die "Abwägungsvorschläge" dazu – stets gleichlautend – gehen in keiner Weise auf das gemeldete Problem ein! Es handelt sich um eine - durch zahlreiche Presseberichte von anderen Amazon- Standorten gemeldete, durchaus begründete Sorge!

! **Siehe entsprechende Presseberichte im Kapitel 15.7.5 "LKW- Parkplatzprobleme auch in Anrainergemeinden" in der Zusammenfassung** "Logistikpark Stocka 1 Dokumentation"

Geplagte Anrainer berichten hier von vermüllter Landschaft mit Exkrementen, verstellten Flächen, Wildparken. Bei ausreichenden Beschwerden der Anrainer verspricht Amazon dann zwar Abhilfe(?) – in manchen Fällen hält der Missstand aber auch nach Jahren noch an.

Beispiel:

15.05.2025 Helmstedter Nachrichten "Park-Ärger wegen Amazon?"
"Barmke. Anwohner und Feuerwehr verärgert: Rund ums Amazon. Logistikzentrum in Barmke parken LKW, teils absolut illegal." Amazon verspricht nach massiven Beschwerden inzwischen zwar Abhilfe- von Anrainern gab es dazu aber (seit Februar 2023!) bis heute keine positiven Rückmeldungen/ Entwarnung.

15.02.2023 Braunschweiger Zeitung "Park Ärger bei Amazon"
Barmke. Verkehrswidrig parkende Lastzüge und Müll im Barmker Gewerbegebiet beschäftigen die Ordnungshüter.

Bereits jetzt besteht nachgewiesen ein massiver Mangel an LKW- Parkplätzen im Landkreis Kelheim.

Die Verantwortlichkeit für die Einhaltung gesetzlicher Ruhezeiten liegt natürlich bei den Fahrern bzw., den auftraggebenden Speditionen.

Der Hinweis im Abwägungsvorschlag auf

"die Fahrer können sogenannte Trucker Lounges nutzen. Das sind Aufenthaltsräume für die Fahrer und Fahrerinnen",

bezieht sich aber lediglich auf die "Kurzaufenthalte" der Fahrer zur "Erfrischung" –
ebenso wie die erwähnten

"Toiletten an den Einfahrtshäuschen, die den Fahrern zugänglich sind, sowie je nach Standort zusätzliche mobile Toiletten außerhalb des Geländes?"

Beides steht in keinem Zusammenhang mit den an zahlreichen Standorten beklagten Zuständen, dass Fahrer "Ruhezeiten-bedingt" als Lieferenten des Logistikzentrums **außerhalb des Logistikgeländes nachts und an Wochenenden** Parkmöglichkeiten benötigen.

Dies führt – "Logistikzentrum- bedingt" zu massiver Mehr- Belastung der ohnedies nicht ausreichenden LKW-Parkplätze.

27.05.2025 **Mittelbayerische Zeitung, Kelheim**, **ACE kritisiert Lkw- Parkplatzmangel**

"Unter dem Motto „Kein Platz, kein Halt? „Parkplatzmangel als Verkehrsrisiko!“ war auch der ACE-Kreisvorstand Kelheim unterwegs, um die Rastanlagen an der A93 im Landkreis genauer unter die Lupe zu nehmen.

Die vier Rastanlagen – Deutschmeister West, Deutschmeister Ost, Großmuß West und Großmuß Ost – verfügen jeweils über acht ausgewiesene Lkw-Stellplätze. Doch bei den Zählungen Ende April mussten Kreisvorsitzender Werner Katschke und sein Stellvertreter Friedrich Linnert feststellen, dass die tatsächliche Zahl der abgestellten Lkw deutlich höher lag – teils mit verkehrsgefährdenden Konsequenzen.

! *Auf der Anlage Deutschmeister West wurden 21 Lkw gezählt – vier davon blockierten Pkw-Stellplätze, vier weitere waren verkehrsgefährdend abgestellt. Ähnlich die Lage auf Deutschmeister Ost: 15 Lkw parkten dort, drei davon auf Pkw-Plätzen oder ebenfalls verkehrsgefährdend.*

Großmuß West war mit 16 Lkw besonders stark frequentiert – drei Fahrzeuge standen auf Pkw-Stellplätzen, vier in Einfahrten oder in zweiter Reihe.

Auf Großmuß Ost wurden 13 Lkw gezählt, nur zwei davon regelkonform.

„Gerade die verkehrsgefährdend abgestellten Lkw bereiten uns große Sorgen“, betont Ursula Hildebrand, Regionalbeauftragte des ACE. „Das Parken in Ein- oder Ausfahrten birgt erhebliche Gefahren – in der Vergangenheit hat es hier bereits schwere Unfälle mit Todesfolge gegeben!"

2.2 Gesundheit- Verkehr

28.02.2026 Mittelbayerische Zeitung: Studie: Straßenlärm belastet schnell Herz und Kreislauf

> ***"Selbst mäßiger Straßenlärm kann sich einer Studie zufolge schon nach nur einer Nacht auf Herz und Kreislauf auswirken**. Folgen seien unter anderem ein schnellerer Herzschlag und eine verminderte Elastizität von Blutgefäßen, schreibt eine Forschungsgruppe um Thomas Münzel von der Universitätsmedizin Mainz in der Fachzeitschrift „Cardiovascular Research"."*

Hier werden bereits auf die Gesundheitsrisiken bei wesentlich niedrigeren Schallbelastungen als beispielsweise bereits jetzt nachgewiesen in Offenstetten, hingewiesen – die Betreiber und der Markt Rohr sind laut deren "Einwand Beantwortung" allerdings der **rechtlich irrigen Meinung**, die unleugbar zusätzlichen Belastungen durch ein Logistikzentrum wären nicht im Verantwortungsbereich (und damit mit Handlungsverpflichtung) des Projektes. Kapitel **2.2.2**

2.2.1 Verkehrslärm und Verkehrsabgase

2.2.1.1 Einwand 100, Bürgerinitiative Seite 19 Punkt 5, Lärm

***"Vorweg verweise ich auf eine Untersuchung des bayerischen Umweltministeriums**: „Die Wirkung von Lärm auf den Menschen": (Quelle Bayerisches Landesamt für Umwelt)*
Fazit: Lärm kann das körperliche, seelische und soziale Wohlbefinden von Menschen beeinträchtigen. Dabei unterscheidet man zwischen Wirkungen auf das Gehör und Wirkungen auf den Gesamtorganismus.

Durch den „Logistikpark Stocka" wird der Verkehr in vielen betroffenen Gemeinden sehr stark zunehmen, somit auch der Verkehrslärm. Es ist unübersehbar, dass eine Lärmstärke erreicht wird, die für viele Bürger der betroffenen Gemeinden Grenzwerte übersteigen wird. Folge: Wie geschildert: negative und Physische und gesundheitliche Schäden. Die Verantwortung dafür liegt bei den Entscheidungsträgern, als bei Ihnen. Aus diesem Grund bitten wir Sie, die Befürwortung des Logistikparks nochmal kritisch zu überarbeiten, mit dem Ergebnis: In der Gesamtbetrachtung sind die Nachteile eindeutig größer als der Nutzen."

Antwort der Betreiber

"Die Empfindung von Lärm ist sehr individuell. Um hier eine allgemein gültige Aussage treffen zu können, wurden Richtwerte festgelegt, die eingehalten werden müssen. Berücksichtigt man die hier angeführten Lärmwerte, müsste die gesamte Gesellschaft unter gesundheitlichen Folgen im Zuge von Lärmemissionen leiden, da selbst in Kurgebieten(?[9])den am stärksten eingeschränkten Baugebieten, Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden von 45 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts zulässig sind. Dem Lärmgutachten kann entnommen werden, dass der anlagenbezogene Verkehrslärm die Grenzwerte im 500 m Radius nicht überschreitet. Der Mittelungspegel dient als Berechnungs- und Messgröße. Ausschlaggebend ist schlussendlich der Beurteilungspegel im Vergleich mit den Immissionsrichtwerden der TA- Lärm. Diese werden eingehalten."

! Die Bedenken von Bürgern und Gemeindevertretern betreffen keineswegs **den hier beschriebenen 500 m Radius[10],** sondern den Verkehrslärm an jenen Ortsdurchfahrten der Nachbargemeinden, für welche sowohl die Bürgermeisterin als auch der Landrat noch 2022 jede "Mehrbelastung" ausschlossen – **ausdrücklich mit persönlicher Unterschrift!**

Hier geht es auch nicht um "individuelle Wahrnehmungen" (?), sondern um bereits jetzt nachgewiesene Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte – deren gesundheitsgefährdende Relevanz nicht bestritten werden kann und für welche eine projektverursachte Mehrbelastung tatsächlich "auszuschließen ist"

2.2.1.2 Einwand Nr.68 Seite156 Punkt 1 Lärm

"Bevor der Verkehr so extrem zunahm, konnte ich das Telefon in der Halle läuten hören. Heute ist das nicht mehr möglich. Nicht weil ich so schlecht höre, sondern weil der Verkehrslärm das Läuten übertönt. Sitze ich im Büro, so höre ich die LKW vorbeidonnern, ein grollen ist zu hören und im Anschluss quietschen die Reifen vom Abbremsen bei der Ortseinfahrt Offenstetten. Auch im Garten meiner Mutter ist der Geräuschpegel der Autos und LKW sehr hoch. Hier kann man sich fast nicht mehr aufhalten oder vom Alltagsstress erholen"

Antwort der Betreiber

Die in der Stellungnahme vorgebrachten Befindlichkeiten und Probleme stellen den IstZustand dar, der sich über die letzten Jahrzehnte entwickelt hat und haben keinen Bezug zum Vorhaben. Das Staatliche Bauamt Landshut hat dieses Defizit bereits erkannt und strebt eigene Untersuchungen hinsichtlich einer Ortsumfahrung von Offenstetten

[9] Der Bürger- Einwand bezieht sich nicht auf Richtwerte (Kurgebiete), sondern auf gesetzliche **Grenzwerte** vor allem auch für die Nacht! Eine solch polemische Antwort mit Vermischung von TA- Werten (für Betriebsanlagen) und auf eine Sachfrage ist unverschämt!
[10] Tatsächlich ist hier nicht mit einer Grenzwertüberschreitung zu rechnen!

an. Das Verkehrsaufkommen von ca. 12.500 Fahrzeugen innerhalb 24 Std. wurde durch Verkehrszählungen erhoben und bildet die tatsächlichen Verhältnisse ab. Die genannten 6.450 neuen Kfz-Fahrten pro 24 Std. stellen den Gesamtwert für die Logistikansiedlung dar. Hier wurde keine Verteilung der Verkehrszahlen berücksichtigt. Es fahren nur ca. 1.500 Kfz pro 24 Std. durch Offenstetten. In den prognostizierten Verkehrszahlen wurden die Verkehrsbewegungen der zukünftigen Arbeitskräfte mit 100 % motorisiertem Individualverkehr berücksichtigt, sodass keine Steigerung, sondern im Gegenteil ein geringes tatsächliches Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Hinsichtlich der Lärmentwicklung wurde die Ortschaft Offenstetten im Lärmgutachten fachgutachterlich berücksichtigt. Hierbei lässt sich feststellen, dass die drei kumulativ zu erfüllenden Kriterien der Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm (rechnerische Erhöhung der Beurteilungspegel um min. 3 dB (A) der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht und keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr und erstmalige oder weitergehende Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)) nicht eintreten.

2.2.1.3 Einwand Nr. 17 der Stadt Abensberg, Seite 51, Verkehr

Auf Seite 51 der vorgelegten "Abwägungsdatei" zum diesbezüglichen Einwand der Stadt Abensberg beziehen sich die Projektbetreiber auf die zu erwartenden Verkehrszahlen – Mehrverkehr durch den Logistikpark vor allem auch in Offenstetten und berufen sich auf eine "Vermischung" mit dem bereits erhöhten Verkehr und weisen jegliche Zuständigkeit für eine "Vermeidung von Mehrbelastungen" zurück.

"***Unberücksichtigt ist dabei geblieben, dass die Kreuzungen in Offenstetten bereits derzeit erheblich überlastet sind, so dass ein Ein- und Ausfahren insbesondere in Stoßzeiten schon heute kaum mehr möglich ist. Dieser Effekt beschränkt sich allerdings nicht nur auf die Kreuzungen, sondern betrifft auch alle Grundstücksein- und -ausfahrten. Die hier prognostizierte weitere Verkehrszunahme lässt sich ohne massive Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur schlicht nicht mehr abwickeln."***

"Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ist auch die Ortschaft Offenstetten betrachtet worden. *Die St 2144 im Bereich Offenstetten ist bereits jetzt mit einem Verkehrsaufkommen von gerundet zwischen 13.000 (westlicher Ortseingang) und 10.700 (östlicher Ortseingang) Kfz-Fahrten pro 24 Stunden „stark belastet" bzw. „erheblich überlastet" und wird es auch in Zukunft – im Prognose-Nullfall zwischen 15.000 (Richtung Westen) und 13.850 (Richtung Osten) Kfz-Fahrten pro 24 Stunden -* ***unabhängig von der Realisierung des Logistikparks sein.***

siehe dazu Kapitel 2.2.2

Im Vergleich zum Prognose-Planfall handelt es sich um keine übermäßige Mehrbelastung. Die Zunahme zwischen Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall beträgt ca. 1.500/1.600 Kfz-Fahrten/24h, die durch das Vorhaben ausgelöst wird. Dies stellt keine übermäßige Mehrbelastung dar. Der Anteil des durch den Logistikpark verursachten Verkehrs, der die Ortschaft Offenstetten quert, ist überwiegend PKW-Verkehr. Schwerlastverkehr fährt zu 83 % am Knotenpunkt K3 in Richtung Osten zur BAB 93. Die Lösung dieses Defizits unterliegt nicht der Bauleitplanung, da kein Vorhabenbezug zu erkennen ist. Es besteht bereits jetzt ein Ausbaubedarf, der jedoch nicht durch das Vorhaben ausgelöst wird und auch nicht durch den Vorhabenträger behandelt werden muss. Hier ist der Straßenbaulastträger in der Pflicht Maßnahmen zu ergreifen. Das Staatliche Bauamt hat dieses Defizit erkannt und strebt bereits eigenständig Untersuchungen für eine mögliche Ortsumfahrung an."[11]

2.2.1.4 Bürgereinwand Nr. 411 Seite 238, Antwort, Seite 240, Verkehr

"***Alle Gemeindeangehörigen und ca. 3000 zusätzliche Arbeitskräfte täglich, werden die Straßen tagsüber und bei einem dauernden Schichtbetrieb ohne Unterbrechung auch nachts und am Wochenende nutzen.***
Hinzu kommen die Logistik-Fahrten mit ca. 600 LKWs und vielen weiteren Kleinlastern täglich.
Ein Bahnhof existiert nicht.
Schon jetzt ist das Verkehrsaufkommen so hoch, dass es z.B. in Offenstetten schwierig ist über die Hauptstraße zu kommen, aber auch in Rohr hat sich das Verkehrsaufkommen bereits in den letzten Jahren massiv erhöht.

Hier sei speziell die Engstelle für größere Fahrzeuge bei der Mündungsstraße auf Höhe der Sparkasse erwähnt.
Durch den Zuzug von Mitarbeitern wäre im gesamten Umfeld mit einem massiven Vielfachen des jetzigen Verkehrsaufkommens zu rechnen.

[11] **Tatsächlich hätte das Landratsamt als zuständige Straßen Behörde und gleichzeitig auch Gesundheitsbehörde schon längst Maßnahmen gegen die Gesundheitsgefährdung vornehmen müssen – dies ändert aber nichts an der "Unwirksamkeit" des vorliegenden Bebauungsplans (fehlende Berücksichtigung der Mehrbelastung) entsprechend dem Gerichtsurteil im Kapitel 2.2.2**

Dabei sind überaus die Nachbargemeinden (z.B. Gemeinde Hausen, Ortsteil Großmuß, etc.) betroffen, welche dadurch vor eine riesige infrastrukturelle Aufgabe gestellt werden und erheblich von dem erhöhten Verkehrsaufkommen beeinträchtigt werden (Straßenabnutzung, Lärmbelastung, Umweltbelastung, etc.). Bei den Autobahnaus- und -auffahrten sind zwar Ampeln geplant und vor der jetzigen Einfahrt zur Tongrube Rösl ein Kreisverkehr, doch weniger Autos werden es dadurch nicht. Verkehrslärm und Schadstoffausstoß sind erwiesenermaßen gesundheits- und umweltschädlich, zumal das Verkehrsaufkommen auch nachts und an den Wochenenden nicht nachlässt."

> *Mithilfe der Verkehrsuntersuchung ist der zu erwartende Verkehr prognostiziert worden. Hierbei wurde auch der LKW-Verkehr berücksichtigt. Der Hauptverkehr konzentriert sich auf ca. eine Stunde zu den Zeiten des Schichtwechsels. Um die Infrastruktur leistungsfähig zu halten, werden entsprechende Ertüchtigungsmaßnahmen getroffen. Ein Bahnanschluss ist als schwierig zu erachten, da viele Bahnverbindungen im ländlichen Raum nicht ausreichend leistungsfähig sind. Zudem ist der nächstgelegene Bahnhof mehrere Kilometer entfernt hierfür müsste erst eine Anbindung geschaffen werden. Für bereits bestehende Probleme ist nicht der Vorhabenträger, sondern der Straßenbaulastträger zuständig. Der Vorhabenträger ist für die vorhabenbezogenen Auswirkungen verantwortlich. Insbesondere Amazon arbeitet bei der Mitarbeiterfindung eng mit den umliegenden Arbeitsämtern und Jobcentern zusammen, sodass ein Großteil der beschäftigten bereits ansässig ist und mit keinem massiven Zuzug zu rechnen ist. Der zu erwartende Verkehrslärm sowie der Schadstoffausstoß sind in Gutachten betrachtet worden. Eine Notwendigkeit organisatorischer Maßnahmen, um die Grenzwerte einzuhalten, wurde nicht festgestellt.*

Auch hier beziehen sich die Antwortgeber auf die massiv kritisierte "Verkehrsuntersuchung" – die keineswegs eine Gutachten (weder formal noch Inhaltlich) darstellt und die in keiner Weise die Ist Situation und Prognosefälle für die Zukunft "mit Logistikpark" ausreichend untersucht bzw. aussagefähige Ergebnisse offengelegt hat.

! **Angeführt werden hier "Ertüchtigungsmaßnahmen" (?) – leider nicht definiert im Hinblick auf eine Vermeidung von Verkehrs- Mehrbelastungen (Schall/ Abgase) in den Nachbargemeinden, auf die sich der Einwand bezieht - entsprechende Aussagen der "Projektanten" beziehen sich lediglich auf das eigentliche Autobahn- Anschlussstück und das "Areal des Logistikparks"[12].**

Natürlich ist für bereits bestehende Probleme der Straßenbaulastträger verantwortlich – alle verkehrsbezogenen Einwände beziehen sich aber auf die "Projekt- verursachte" – keineswegs bestreitbare Zusatzbelastung – für welche – bei zusätzlichen Überschreitungen von Grenzwerten des Immissionsschutzes natürlich der Vorhabensträger verantwortlich ist.

! **In Zusammenhang mit der Zusatzbelastung der Nachbargemeinden darauf hinzuweisen, dass die Mitarbeiter größtenteils aus einem 30 km Umland gefunden werden sollen, ist grotesk – damit ist nahezu umfassend gewährleistet, dass bevorzugt die Nachbargemeinden von diesem täglichen Pendlerverkehr zusätzlich betroffen sein werden, zumal ein funktionierender ÖPNV um Zeitpunkt einer Eröffnung – aber auch insgesamt für die Dauer einer Logistiktätigkeit in Stocka - mehrfach in den Abwägungsvorschlägen als nicht erforderlich dargestellt wird.**

Wesentlicher Argumentationsfehler

Die Einwände beziehen sich auf verkehrsbedingte Schallbelastungen auf Durchgangsstraßen und für deren Bewertung ist nicht die TA zuständig – sondern das "Bundesimmissionsschutzgesetz". Eine solch polemische Antwort mit Vermischung von TA- Werten (für Betriebsanlagen) und auf eine Sachfrage ist unverschämt!

Nachbargemeinden sind nicht „schutzlos“

- Gemeinden müssen bei Planung **interkommunale Auswirkungen** berücksichtigen
  - Stichwort: **Abwägungsgebot**
  - Bei schweren Beeinträchtigungen:
    - Einwendungen im Genehmigungsverfahren
    - Klagen möglich (Gemeinde oder betroffene Anwohner)

Zudem ist eine solche "Bagatell- Bewertung" des "bestätigten" Mehr- Verkehrs rechtlich nicht relevant!

---

[12] **Nur hier – am Betriebsgelände - kann als Schallbewertungsgrundlage die TA herangezogen werden.**

2.2.1.1 Einwand 100, Bürgerinitiative Seite 22 Luftschadstoffe

"In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sind in einer separaten Tabelle im Anhang die „Verkehrszahlen für Luftschadstoffuntersuchung“ hinterlegt. Die angeführten Verkehrszahlen zeigen den Prognose-Planfall 2035 für jeden Knotenpunkt und aufgeteilt auf die jeweilige Fahrzeugart. Ob bei den unterschiedlichen Erhebungszeiträumen der Verkehrszählungen die Luftschadstoffe an den jeweiligen Knotenpunkten mitgemessen wurden, ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht erkennbar."

Antwort der Betreiber

Die Luftschadstoffe an den jeweiligen Knotenpunkten wurden im Rahmen der Verkehrszählung nicht gemessen, da die Vorbelastungen anhand der Daten des LfU Bayerns abgeschätzt und mittels Ausgleichsberechnungen bestimmt werden konnten.

Die maximale Zusatzbelastung durch den Kf-Verkehr wurde mittels Screenings ermittelt. Zum Einsatz kommt das Gaußsche Vielquellenmodell GAMOS.
Das Modell liefert, abhängig vom Verkehrsaufkommen, den Fahrmodi und geometrischen Daten die flächendeckende Zusatzbelastung. Durch Überlagerung mit der Vorbelastung wurde die Gesamtbelastung bestimmt.

Das Gauß'schen Vielquellenmodells GAMOS liefert die Immissionskenngrößen der Schadstoffkomponenten auf einem flächendeckenden kleinmaschigen Raster. Das Modell beruht auf dem Modell zur Berechnung von Luftreinhalteplänen (VDI-Richtlinie 3782, Blatt 1 (2009)).

In die Berechnungen gehen die Verkehrszahlen, die aktuellen Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes HBEFA 4.2 (2022) sowie die repräsentative Verteilung der meteorologischen Einflussgrößen (Windrichtungsverteilung, Windgeschwindigkeitsverteilung, Verteilung der atmosphärischen Stabilitätsklassen) ein.
Diese Methodik zur Bestimmung etwaiger Luftschadstoffe wird dahingehend und im Zusammenhang mit dem Vorhaben als ausreichend angesehen.

Stellungnahme:

Für größere Vorhaben, die erhebliche Umweltauswirkungen haben können, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) **nach dem** UVP-Gesetz (UVPG) **erforderlich sein. Eine UVP verlangt eine umfassende Ermittlung, Bewertung und Darstellung aller Umwelteinwirkungen – einschließlich Verkehr und Luftqualität.**

Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsprüfung verweist auf das "Lufthygienische Gutachten" welches wiederum dokumentiert, dass an den bereits jetzt überbelasteten Standorten (z.B. Offenstetten = im Einwand aufgeführt) überhaupt keine Messungen zur Ermittlung des Istzustandes durchgeführt worden sind- man verweist auf drei – konkret nicht vergleichbare Messtellen im Landkreis (Kelheim, Saal, Neustadt. (Seite 9)

Die in diesem Gutachten angeführten "Beurteilungspunkte" bezüglich künftiger Belastungen **durch den Logistikpark** beziehen sich lediglich auf **Beurteilungspunkte im Bereich des Logistikparks**:

> ***"Entsprechend Nr. 4.6.2.6 TA-Luft (2021) werden Beurteilungspunkte („B“) an Orten festgelegt, an denen die mutmaßlich höchste Gesamtbelastung für nicht nur vorübergehend exponierte Schutzgüter zu erwarten ist. Zur Prüfung des Schutzes der menschlichen Gesundheit sind dies das Pförtnerhaus im Einfahrtsbereich des Panattoni-Parks (B1) sowie das dem Tontagebau nächstgelegene Büro/Sozialmezzanin (B2)."(*****Seite 11)**

Die verwendeten meteorlogischen Einflussgrößen für die "Berechnung" stammen von einer Messstelle nahe des Flughafens Ingolstadt! – beziehen sich also keineswegs auf die tatsächlichen Verhältnisse im relevanten Gebiet:

> ***"Die nächstgelegene meteorologische Messstation wird vom Deutschen Wetterdienst (DWD) am Flughafen Ingolstadt betrieben. Die Station befindet sich ca. 4,7 km nordöstlich der Anlage."***
> **(Seite 14)**

Interessant auch die "gutachterliche" Aussage zum Thema Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit Schadstoffbelastungen:

> ***Für die Immissionsprognosen sind jahresbezogene Kenngrößen zu ermitteln. Dementsprechend ist nicht der Werktags Verkehr maßgebend, sondern das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV).*** **Seite 16**

Auf keinen Fall ist es nachvollziehbar, dass sämtliche Berechnungen ohne konkreter Ermittlung des Istzustands an den im Einwand genannten kritischen Punkten in den Nachbargemeinden erfolgen können – ohne Ermittlung und Berücksichtigung täglicher Stoßzeiten Belastung, der tatsächlichen Wind- Wetterverhältnisse vor Ort.
Geographisch und damit auch lokal meteorologisch ist Ingolstadt nicht vergleichbar mit dem Bereich Offenstetten/ Stocka…

Hier ist auf jeden Fall das Gesundheitsamt gefordert, entsprechende realistische, glaubwürdige Messergebnisse einzufordern – gegebenenfalls selbst ein entsprechendes Gutachten erstellen zu lassen.

Aussagereich ist aber die Zusammenfassung des Gutachtens

"Die regionale Vorbelastung wurde anhand von Messdaten des Bayrischen LfU abgeschätzt. Die Vorbelastung durch Tätigkeiten im Bereich der nordöstlich angrenzenden Tongrube wurden auf Basis von Betreiberdaten konservativ berechnet." ." Seite 32

Aufgrund des Abstandes des nächstgelegenen Siedlungsbereichs und der Gehöfte und der vergleichsweisen geringen thermischen und lufthygienischen Belastung sind keine erheblichen Auswirkungen der Planung zu erwarten. Zur Minderung unerwünschter Effekte sind die Planungsempfehlungen zu beachten." Seite 33

Anders als der Abwägungsvorschlag vorzugeben scheint – beziehen sich die vorliegenden, zitierten Gutachten

- **ausschließlich auf den Raum im Umkreis des geplanten Logistikparks – und sind keineswegs anwendbar auf die gestellte Frage: "Zusatz- Belastungen in den Nachbargemeinden!"**

2.2.1.2 Einwand 100, Bürgerinitiative Seite 23 Luftschadstoffe

"Es ist von einer planbedingten Verschlechterung der Luftqualität im weiten Umkreis des geplanten Vorhabens zu rechnen, da zusätzlicher relevanter Feinstaub des Ziel- und Quellverkehrs zum bzw. vom Logistikzentrum aufschlagen. Besonders betroffen von der durch das Logistikzentrum verursachten verkehrsbedingten Luftverschmutzung sind die Ortsteile Bachl, Scheuern, Unterschambach, Oberschambach und Offenstetten.

Die Vorhabensträger und/oder die Gemeinde Rohr haben die planbedingte Zunahme der Luftverschmutzung für die betroffenen Ortsteile nicht ausreichend ermittelt und bewertet oder das Ergebnis einer durchgeführten Bewertung nicht veröffentlicht."

Antwort der Betreiber

Die Schadstoffbelastung für die Verkehrszahlen des Analysefalls, des Prognose-Nullfalls sowie des Prognose-Planfalls wurden einander gegenübergestellt und sind somit ausreichend berücksichtigt. Das Gutachten zu den Luftschadstoffen hat unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen des Prognose Planfalls ergeben, dass weder die Stickstoff- noch die Feinstaubwerte die Grenzwerte überschreiten. Es kann davon ausgegangen werden, dass wenn die Luftschadstoffwerte im Geltungsbereich selbst eingehalten werden, auch im näheren Umfeld sowie den umliegenden Ortsteilen eingehalten werden. Das Gutachten zu den Luftschadstoffen betrachtet die Schadstoffbelastung an den nächstgelegenen, schützenswerten Orten (Bachl, Scheuern, Seebauer). Die Ortsteile ***Offenstetten sowie Schambach liegen in einer so großen Distanz, dass eine Betrachtung vernachlässigt werden kann.***
Zu 5. Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit (bafu.admin.ch)
Ozon sowie CO2 sind keine relevanten Luftschadstoffe, die im Rahmen eines Gutachtens betrachtet werden.

Stellungnahme:

Tatsächlich wurden bisher keinerlei entsprechenden Schadstoffuntersuchungen veröffentlicht.
Keineswegs bezog sich der Einwand in diesem Punkt(!) auch auf CO2 und Ozon(?) (dieses wird nur an anderer Stelle im Zusammenhang mit allgemeiner Umweltbelastung benannt - Amazon stellt ja besonders die "firmeneigene Nachhaltigkeitspolitik" in die Werbung) **bzw. auch auf Belastungen aus dem Betrieb selbst, sondern um verkehrsbedingte Mehrbelastung in den genannten Ortsteilen.**

Allgemein vorrangig im Zusammenhang mit Verkehrsschadstoffen werden in der Fachliteratur dabei aber Stickstoff und Feinstaub genannt! Sowohl auf diese Stoffe, als auch
auf den Einwand bisher nicht erstellter Schadstoffgutachten wurde aber nicht eingegangen.

Insgesamt ergibt diese unvermeidliche Mehrbelastung ebenso wie die Schall- Mehrbelastung durchaus eine **massive Wertminderung der Grundstücke – vor allem aber ein wesentlich erhöhtes Gesundheitsrisiko**. Vor allem die Wahrnehmung von Schall verläuft nicht linear – ein Plus von 10 dB Schalldruck wird bereits als doppelt so laut empfunden.[13]

[13] Stevens`sches Potenzgesetz Selbst in einer nur um 3 dB höheren Belastung steckt bereits die doppelte Energie bzw. Belastung für das Gehör.

2.2.1.3 Einwand 68, Bürgereinwand Seite 157 Punkt 2. Verkehrsabgase

"In den letzten Jahren fällt mir auf, dass das Pflaster im Außenbereich, an deren Stellen ich keine Ware stehen habe, innerhalb kurzer Zeit schwarz vom Reifenabrieb und den Abgasen wird. Auch meine Fenster, Fensterbänke und Außentreppe sind nach der Reinigung nach nur einem Tag schwarz und staubig. Für meine Gesundheit ist dies mit Sicherheit nicht förderlich**. Eine Mehrbelastung durch zusätzliche Kfz-Fahrten erhöht den Feinstaub und die Abgase. **Daher sage ich NEIN zum Logistikpark cka!

Antwort der Betreiber

"Auch an dieser Stelle werden Problemstellungen unabhängig vom Vorhaben erläutert. In einem Gutachten zu den Luftschadstoffen werden die vorhabenbedingten Auswirkungen dargelegt. Hier sind keine Mehrbelastungen, selbst innerhalb des Vorhabengebiets, zu erwarten. Zudem wird die Luft auch durch andere Faktoren, wie zum Beispiel Pollenflug und Saharastaub, verunreinigt."

Stellungnahme:

Zwar wurde die Reaktion der Sitzungsteilnehmer zu dieser Stellungnahme auch in den Medien erwähnt **"*in der Abwägung schmunzeln nicht nur Zuhörer, sondern auch einige Ratsmitglieder".***

Der Vergleich von zeitlich beschränkten natürlichen Belastungen durch Pollen und Saharastaub mit nachweislich ganzjährig krebserzeugenden Mehrbelastungen durch Schadstoffe und Feinstaub grenzt allerdings angesichts der völlig berechtigten Sorge der Betroffenen um die Gesundheit ihrer Familien an Menschenverachtung und Unverfrorenheit!

2.2.2 Grundsätzliche Feststellung zu zusätzlicher Belastung in Nachbargemeinden

Grundsätzliche Feststellung zu den Aussagen des Marktes Rohr/ der Projektanten zum

Thema Lärmbelastung durch das "Logistikpark- verursachte "
Verkehrs- Mehraufkommen – siehe Kapitel **2.2.1.2**

Gerichtsurteil betreffend Rechtsstatus der Bürger in Nachbargemeinden:

Hessischer Verwaltungsgerichtshof 4. Senat

15.11.2022

Ein Bebauungsplan, bei dessen Umsetzung sich eine bereits vorhandene Lärmbelastung im gesundheitsschädlichen Ausmaß weiter erhöht, entspricht nur dann dem im Abwägungsgebot verankerten Gebot der Konfliktbewältigung, wenn sie die zusätzliche Verkehrslärmerhöhung durch entsprechende Maßnahmen ausgleicht. Dies entschied der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) mit Beschluss vom 11.01.2022 (Az.: 4 B 1092/21 N).

Entscheidungsdatum: **21.01.2025**

Rechtmäßigkeit eines Bebauungsplans bei Verkehrszunahme außerhalb des Plangebiets

Urteil: **4 C 655/21.N**

Leitsatz

Liegt ein Überschreiten der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts schon aufgrund der bestehenden Lärmbelastungen vor, **ist jede weitere durch die Verwirklichung der Planung bedingte Erhöhung des Verkehrslärms außerhalb des Plangebiets zu ermitteln und durch verbindliche Festsetzung von Maßnahmen zu kompensieren.**

Tenor

Der Bebauungsplan „Z." der Antragsgegnerin ist unwirksam.
Die Antragsgegnerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Antragsgegnerin darf die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % der vollstreckbaren Kosten abwenden, wenn nicht die Antragsteller vor der Vollstreckung Sicherheit in derselben Höhe leisten.
Die Revision wird nicht zugelassen.

"Die Antragsteller befürchten in erster Linie eine durch den Vollzug des angegriffenen Bebauungsplans ausgelöste Zunahme der auf ihre Grundstücke einwirkenden Verkehrslärmimmissionen durch die Bundesstraße A.. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gehört auch das Interesse, vor vermehrten Lärmimmissionen bewahrt zu bleiben, zum Kreis der abwägungserheblichen Belange (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 2018 – 4 BN 28.17 –, juris Rdnr. 5; BVerwG, Urteil vom 21. Oktober 1999 – 4 CN 1.98 –, juris Rdnr. 15 sowie allg. zur Bestimmung des Abwägungsmaterials BVerwG, Beschluss vom 9. November 1979 – 4 N 1.78 –, juris Rdnr. 38 ff., jeweils m.w.N.).

Als Abwägungsposition ist das Lärmschutzinteresse nicht erst dann beachtlich, wenn die Geräuschbeeinträchtigungen im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG als schädliche Umwelteinwirkungen zu qualifizieren sind. Auch Verkehrslärm, der nicht aufgrund der Wertungen des Rechts oder des Verfassungsrechts als unzumutbar einzustufen ist, kann im Rahmen der Abwägungsentscheidung den Ausschlag geben. In die Abwägung braucht er nur dann nicht eingestellt zu werden, wenn das Interesse, vor ihm bewahrt zu bleiben, nicht schutzwürdig ist oder mit so geringem Gewicht zu Buche schlägt, dass es als planungsrechtlich vernachlässigenswerte Größe außer Betracht bleiben kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 2018 – 4 BN 28.17 –, juris Rdnr. 5).

Ob vermehrte Verkehrslärmbeeinträchtigungen mehr als geringfügig zu Buche schlagen, und ob das Interesse, von ihnen verschont zu bleiben, schutzwürdig ist, ist im Rahmen einer einzelfallbezogenen wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der Vorbelastung und Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets zu beurteilen (ausführlich OVG Bremen, Urteil vom 13. Februar 2019 – 1 D 19/18 –, juris Rdnr. 49 ff. mit Verweis auf BVerwG, Beschluss vom 12. Januar 2015 – 4 BN 18.14 – , juris Rdnr. 23 m.w.N.)."

! ***Siehe dazu auch eine "urteilsbegründete Rechtsbewertung- Abwägungsrelevanz***

2.2.2.1 Die "1-dB-Regel" (Erheblichkeitsschwelle)

Unzumutbarkeit bei bereits bestehender Gesundheitsgefährdung

*"Geringe Immissionspegelerhöhungen können aber unzumutbar sein, wenn die Lärmvorbelastung bereits so hoch ist, dass die **Schwelle zur Gesundheitsgefährdung** erreicht oder überschritten wird."*

*"Im Urteil vom 26.11.2018 (Az. 10 D 35/16.NE) hatte das OVG Nordrhein-Westfalen dagegen bei eine Pegelerhöhung von **1 - 2 dB(A)** bei bereits gesundheitsgefährdender Vorbelastung für **unzumutbar** erachtet; und zwar jedenfalls dann, wenn die Bauplanungsbehörde sich ersichtlich nicht mit den Lärmschutzbelangen der Anwohner befasst hat und nicht begründen kann, weshalb im Einzelfall die Lärmschutzbelange der Anwohner hinter die mit der Planung verfolgten Ziele zurückstehen soll."* **(Textquelle)**

Wenn Grenzwerte bereits überschritten sind, ist somit jede **dauerhafte Erhöhung um mehr als 1 dB** als "wesentliche Verschlechterung" anzusehen.

- Eine Zunahme von **20 %** im Verkehrsaufkommen entspricht physikalisch etwa **+0,8 bis +1 dB**.
- Kommen jedoch viele LKW hinzu (wie bei einem Logistikzentrum), steigt der Pegel deutlich stärker als bei reinen PKW. 600 bis 1000 LKW zusätzlich entsprechen lärmtechnisch oft einer **Verdopplung** des empfundenen Lärms, was weit über der 1-dB-Schwelle liegt.

Der Projektant kann sich nicht darauf berufen, dass es "schon vorher laut war". Im Gegenteil: Je näher man am Grenzwert liegt (oder darüber), desto strenger muss jede *zusätzliche* Belastung geprüft werden.

Kann das Projekt damit verhindert werden?

Rechtlicher Hebel:

- **Abwägungsmangel:** Wenn im B-Plan der Nachbargemeinde die (bereits bestehende) Nacht-Grenzwertüberschreitung ignoriert wurde, ist der Plan **rechtswidrig**. Man kann dagegen im Wege der **Normenkontrollklage** vorgehen.
- **Gesundheitsgefahr:** Wenn durch die 1.000 LKW die Lärmwerte nachts über die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (ca. 55-60 dB(A) nachts) steigen, hat der Schutz der Gesundheit Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen des Logistikers.

2.2.3 Das Problem der "Schönrechnerei" (Prognosekritik)

Dass die Prognosen der vom Projektanten und vom staatlichen Bauamt vorgelegten "Studie" für Offenstetten angezweifelt werden ist völlig berechtigt.

Häufige Tricks in solchen Gutachten sind:

- **Mittelungswerte:** Der Lärm wird über 16 Stunden (Tag) oder 8 Stunden (Nacht) gemittelt. Die extremen Lärmspitzen beim Schichtwechsel (3.000 Mitarbeiter!) verschwinden so in der Statistik.
- **Verkehrsverteilung:** Es wird oft unrealistisch angenommen, dass sich der Verkehr gleichmäßig auf alle Himmelsrichtungen verteilt, um die Belastung für eine einzelne Ortsdurchfahrt rechnerisch zu drücken.
- **Fahrzeug-Mix:** Der Anteil schwerer LKW (über 12t) wird oft zu niedrig angesetzt.

2.2.3.1 Besonderheiten in der Ortsdurchfahrt

In einer Ortsdurchfahrt spielen zusätzliche Faktoren eine Rolle, die den Pegel oft höher treiben, als es die reine Statistik vermuten lässt:

- **Reflektionen:** Durch die geschlossene Bebauung (Häuserschluchten) kann der Schall nicht entweichen, was den Pegel um **2 bis 3 dB** zusätzlich erhöhen kann.
- **Fahrweise:** LKW-Anfahrgeräusche an Ampeln oder Kreuzungen sind deutlich lauter als der rollende Verkehr.
- **Nachtzeit:** Da die Grenzwerte nachts deutlich strenger sind, fällt die Mehrbelastung durch LKW zwischen 22:00 und 06:00 Uhr rechtlich viel schwerer ins Gewicht.

2.2.3.2 Versuch, die Mehrbelastung zu relativieren

Im konkreten Fall wird versucht, mit künftigen – nicht nachvollziehbaren Verkehrsprognosen (Seite 82/83) das **Verhältnis Nullverkehr- Planverkehr**[14] zu reduzieren, indem ohne nachvollziehbaren Gründen der prognostizierte Nullverkehr gegenüber den aktuellen Stand plötzlich "explodiert" – der Zusatzverkehr daher "prozentuell" reduziert wird.

Ein derartiges "Hochrechnen des Nullfalls ist rechtlich natürlich anfechtbar – Prognosen müssen auf "zutreffenden" Annahmen beruhen und dürfen nicht methodisch fehlerhaft sein!

Darüber hinaus wurden folgende spezifische Entwicklungen, die für den gesamten Untersuchungsraum relevant sind, aus der Verkehrsuntersuchung zur Logistikentwicklung im Raum Rohr i.NB [1] mit herangezogen:

Entwicklung	Flächenangaben	Neuverkehre in Kfz-Fahrten/Tag gem. Verfahren Dr. Bosserhoff
Logistikentwicklung Saal a.d. Donau "Auf dem Gries"	20 ha Grundstücksfläche	4.500
Logistikentwicklungen Siegenburg	3+5=8 ha Grundstücksfläche	1.800
Verbrauchermarkt Offenstetten Frönaustraße ?	1.200 qm VKF	2.215 davon 775 Mitnahmeverkehr
Gebiet Gaden-Süd*)		1.315

Seite 13

Im konkreten Fall interessant: es wird ein "Neuverkehr für den Verbrauchermarkt Offenstetten angenommen? – tatsächlich wurde durch diesen Verbrauchermarkt die Anzahl erforderlicher Fahrten der Offenstettener Bürger zum Lebensmitteleinkauf wesentlich reduziert – es gilt als sicher, dass mehr Offenstettener dadurch für täglichen Einkauf im Ort bleiben, als Auswärtige nach Offenstetten zum Einkauf fahren und damit zu einer Mehrbelastung führen.

Allgemeine Stellschrauben von Prognosen

Um die Differenz zwischen Null- und Planprognose zu beeinflussen, nutzen Planer/ Behörden und deren beauftragten Gutachter oft folgende "mögliche" Hebel. Auch um allgemein politische Projekte zu forcieren, zu steuern oder zu verhindern (große Gewerbe/Industrieprojekte, Ortsumfahrungen, allgemeine Straßenprojekte:

Methode	Beschreibung	Effekt
Hintergrundverkehr	Erhöhung der allgemeinen Verkehrszunahme im Nullfall.	Das Projekt wirkt "notwendiger", um den Kollaps zu verhindern.
Widerstandswerte	Man macht das bestehende Netz im Modell "langsamer" (z.B. durch Ampelphasen).	Der Zeitgewinn im Planfall (Neubau) wirkt im Vergleich massiv.
Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV)	Einbeziehung von fiktiven Zeitkostenersparnissen.	Selbst kleine Zeitgewinne für viele Autofahrer ergeben summiert Millionenbeträge, die hohe Baukosten rechtfertigen.
Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV)	Angabe in Gutachten "willkürlicher" Null- und Planzahlen bezüglicher künftiger Verkehrsentwicklungen, ohne die Berechnungsrundlagen zur Verfügung zu stellen	Aufblähen der Nullzahlen um negative Effekte (Lärm, Schadstoffbelastungen) von Projekten prozentuell kleinzurechnen- und damit Projektanten zu "unterstützten". "Explosionsprognose".
Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV)	"willkürliche" Zahlen für Entlastungsvarianten bei Entwürfen für Ortsumfahrungen – ohne Vorlage der Berechnungsgrundlagen	Forcierung "politisch" gewollter Varianten und Falschdarstellung ungewünschter (z.B. zu teurer) Varianten
Zeitlich "opportune" Messungen und Messpunkte	Willkürliche Zeit und Schallmessungen zu Zeiten mit "gewünscht" niedrigen - oder erhöhten Ergebnissen ohne Einbeziehung der Betroffenen!	Forcierung "politisch" gewollter Varianten und Falschdarstellung ungewünschter (z.B. zu teurer) Varianten

Das sind **klassische methodische „Stellschrauben"** in der Verkehrsplanung, die oft als **Basis-Effekt** oder **Verwässerungsstrategien** bezeichnet werden. Wenn die Basis (der Nullfall) künstlich aufgebläht wird, schrumpft der relative Anteil des Neuverkehrs (der Planfall) optisch zusammen. Oft werden von den Behörden dann die gleichen Gutachter beigezogen, die auch für die Projektanten bereits arbeiten!

[14] Nullverkehr = prognostiziert ohne Logistikpark/ Planverkehr incl. Logistikpark

2.2.3.3 Die Mechanik der „Explosions-Prognose“

Verkehrsgutachten können durch methodische Ansätze oder falsche Datengrundlagen dazu führen, dass der Unterschied zwischen dem aktuellen Ist-Zustand und dem prognostizierten Plan-Zustand (Nullfall vs. Planfall) künstlich klein gerechnet wird. Ziel solcher Modellierungen ist oft die Rechtfertigung von Bauprojekten, indem Verkehrszunahmen als geringfügig dargestellt werden.

Angenommen, ein Logistikpark verursacht **ca. 2000 zusätzliche Kfz- Fahrten** pro Tag.

1. **Szenario A (Realer Nullfall):** Aktuelles Verkehrsaufkommen liegt bei 8500 Fahrzeugen. Der Zuwachs durch den Logistikpark (2000 Kfz?) entspräche einer Steigerung von **23,5 %**. Das sorgt für Widerstand in der Bevölkerung.
2. **Szenario B (Aufgeblähter Nullfall 2035):** Man prognostiziert für 2035 (ohne Logistikpark) ein „Hintergrundwachstum“ auf 13.250 Fahrzeuge. Die 2000 zusätzlichen Kfz fallen nun nur noch mit **ca. 15,0 %** ins Gewicht. Das Argument der Planer lautet dann: *„Das Projekt macht den Kohl auch nicht mehr fett.“*

Vor allem können mit daraus ermittelten Schallberechnungen auch die zu erwartenden "Lärm-Mehrbelastung" durch den Logistikpark prozentuell massiv reduziert werden – die Projektanten versuchten bereits bei der ersten "Einwand- Bearbeitung" im Januar 2026 für die durch sie verursachte, unvermeidbare Lärm - Mehrbelastung als "nicht ausreichend relevant für spätere Genehmigungsverfahren" darzustellen.

Sinnvoll im weiteren Verfahren:

- **Plausibilitätscheck des Nullfalls:** Vergleiche die prognostizierte jährliche Steigerungsrate (z.B. 3 % pro Jahr) mit den realen Zähldaten der letzten 10 Jahre an dieser Stelle. Meist liegt die Prognose weit über dem historischen Trend.
- **Der „Donut-Effekt“:** Prüfe, ob im Nullfall Verkehr von weit entfernten Autobahnen plötzlich auf die Landstraße vor deiner Haustür „umgelegt“ wurde, nur um den Nullfall vollzubekommen.
- **Quell-Ziel-Matrix:** Werden im Nullfall 2035 Gewerbegebiete mit eingerechnet, die es noch gar nicht gibt oder deren Planung unsicher ist?

Dazu ein Ausschnitt aus einer Präsentation der Bürgerinitiative Abensberg, (erstellt von Hubert Hietl), welche mit zahlreichen "Fragen" - bis heute unbeantwortet - über die Stadt Abensberg bereits dem staatlichen Bauamt vorgelegt wurde.:

Datenquellen Verkehrsuntersuchungen für Stocka und Zahlen aus baysis.bayern.de

„Bürgerinitiative Region Abensberg und benachbarte Gemeinden und Orte zur Verhinderung eines Logistikparks Stocka in der Gemarkung Bachl des Marktes Rohr in Niederbayern e.V.“

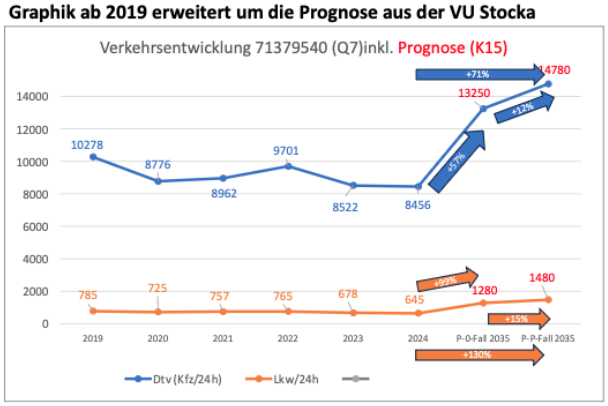
Graphik ab 2019 erweitert um die Prognose aus der VU Stocka

Prognose-Nullfall 2035:
Durschnittlicher TagesVerkehr (Kfz/24h):
- sprunghafter Anstieg um 57% vom Bestandsverkehr zum Prognose-Nullfall
- Entspricht Steigerung um 4794 Kfz/24h

Schwerlastverkehr (SV/24h):
- sprunghafter Anstieg um 99% vom Bestandsverkehr zum Prognose-Nullfall
- Entspricht Steigerung um 635 Lkw/24h

Prognose-Planfall 2035:
Durschnittlicher TagesVerkehr (Kfz/24h):
- Anstieg um 12% entspricht Verkehrszahlen und der Verkehrsverteilung aus VU
- Entspricht Steigerung um 1530 Kfz/24h

Schwerlastverkehr (SV/24h):
- Anstieg um 15% entspricht Verkehrszahlen und der Verkehrsverteilung aus VU
- Entspricht Steigerung um 200 Lkw/24h



Erklärungsnotstand:
Welches Mega-Ereignis zwischen Bestandsverkehr 2024 und Prognosenullfall 2035 ist der Verursacher für diese immense Steigerung (+4794 Kfz/24h // +465 Lkw/24h)?

Anstieg zum Prognosenullfall ist Faktor 3 höher als Zusatzverkehr Logistikzentrum!

Interessant für die Betroffenen ist die Tatsache, dass das staatliche Bauamt Landshut für die "Verkehrsstudie" Ortsumfahrung Offenstetten 2025 nicht nur denselben Gutachter beauftragte, wie zuvor Amazon- Panattoni,
sondern dass für diese Studie diese "Auftragsstudie für Panattoni-Amazon" sogar als "Grundlage" verwendeten.

Seite 7 der Vorlage des Bauamts Landshut
welche als "Gutachten" deklariert - als "Präsentationsfolie" ohne entsprechenden eigentlichen "Berechnungsgrundlagen" (zuerst in verkürzter Form bei einer Stadtratsitzung in Abensberg)**, später dann nach Aufforderung "etwas" umfangreicher öffentlich auf der Homepage des Bauamts vorgelegt wurde.**

> ***"Als Grundlage für die Analyse dient das Verkehrsmodell aus der Verkehrsuntersuchung zur Logistikentwicklung im Raum Rohr i.NB [1], das auf Verkehrszählungen aus dem Jahr 2023. "***

Aussagen dieser Gutachter wurden bereits 2024 vom staatlichen Bauamt genutzt, um – ohne entsprechende eigene Untersuchungen - den künftigen Verkehr mit Logistikpark als beherrschbar den Medien - vor allem aber auch den Rohrer Markträten einen Tag vor einer wesentlichen Abstimmung - darzustellen. (Gleiche Gutachter für Amazon/Panattoni zuvor wie später für das Bauamt Landshut!)

Dazu ein Zitat aus der Dokumentation "Logistikpark Stocka (2) Politik und Behörden" (Kapitel 8)

"Eine unrühmliche Stellung nimmt grundsätzlich das staatliche Bauamt in Landshut ein – es bestätigte 2024 unter anderem (zeitopportun 2 Tage vor einer entsprechenden. Marktrat- Abstimmung in Rohr den Medien - der Verkehr wäre auch trotz eines Logistikparks auch in den Nachbargemeinden noch beherrschbar – obwohl nachgewiesen beispielsweise in Offenstetten die gesetzlichen Schallgrenzwerte bereits jetzt überschritten werden."

> *TVA Mo., 19.02.2024 , 16:40 Uhr/00:42*
> ***Verkehrsgutachten für Logistikpark Stocka: Staatliches Bauamt schätzt Verkehrsbelastung ein***
> *Die Verkehrsbelastung für die umliegenden Gemeinden sei spürbar, aber beherrschbar. So äußert sich das Staatliche Bauamt Landshut zum Verkehrsgutachten für das vorgesehene Amazon-Logistikzentrum bei Rohr. Gemeinsam mit der Autobahn GmbH hat es dessen Auswirkungen auf die Straßen und Orte in der Umgebung untersucht. Und das auf Basis von verfügbaren Verkehrsdaten und den vermuteten Fahrzeugbewegungen vom und zum Logistikzentrum. Das könnten rund 600 LKW und 1350 Autos pro Tag sein. Konkrete Zahlen des Gutachtens darf die Behörde noch nicht nennen, erstmal muss der Markt Rohr einen Bebauungsplan aufstellen. Die Sitzung des Marktgemeinderats ist für morgen angesetzt.*

2.2.3.4 Prüffragen, die man stellen sollte

*Wurden die Verkehrszählungen **transparent dokumentiert**?*
*Wurden **LKW-Anteile realistisch** angesetzt?*
*Wurden **Schichtwechsel**, **Lieferzeiten** und **24/7-Betrieb** berücksichtigt?*
*Gibt es **Worst-Case-Szenarien**?*
*Wurden **bestehende Engpässe** realistisch bewertet?*
*Wurden **Folgeeffekte** (z. B. Ausweichverkehr) modelliert?*

Typische Schwachstellen bei Logistikgutachten

LKW-Verkehr wird systematisch unterschätzt
Nachtverkehr wird verharmlost
Rückstaulängen werden zu kurz angesetzt
Ampelsteuerungen werden „idealisiert“
Prognosehorizonte zu kurz (z. B. nur 10 Jahre)

Die wirtschaftliche Nähe der Verkehrsgutachter zu den Projektanten mit zahlreichen nicht nachvollziehbaren Werten lässt es unverzichtbar erscheinen, seitens des Landratsamts für eine Baugenehmigung ein eigenes – unabhängiges Verkehrsgutachten anzufordern!

2.2.4 Lärmbelastung Ist- Status Abensberg- Offenstetten

Vorgelegt wurde zum ersten Entwurf des Bauleitplans ein Dokument "schalltechnische Untersuchung" mit der Endaussage:

> ***"Die Untersuchung des anlagenbezogenen Verkehrs auf öffentlichen Straßen nach Ziffer 7.4 der TA-Lärm hat ergeben, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Minderung der erzeugten Schallemissionen geprüft werden müssen."***

Offensichtlich wird **eine zusätzliche gesundheitliche Belastung** der betroffenen Anrainer durch den geplanten Logistikpark in der Rohrer Nachbargemeinde billigend in Kauf genommen !

Seitens des Marktes Rohr wurde auch diesbezüglich auf die vorgeschriebene interkommunale Abstimmung verzichtet!

Baugesetzbuch *) (BauGB)
§ 2 Aufstellung der Bauleitpläne

(1) Die Bauleitpläne sind von der Gemeinde in eigener Verantwortung aufzustellen. Der Beschluss, einen Bauleitplan aufzustellen, ist ortsüblich bekannt zu machen.
(2) Die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden sind aufeinander abzustimmen. Dabei können sich Gemeinden auch auf die ihnen durch Ziele der Raumordnung zugewiesenen Funktionen sowie auf Auswirkungen auf ihre zentralen Versorgungsbereiche berufen.
(3) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten.

Wie auch dem vorgelegten Einwand der Bürgerinitiative zu entnehmen ist, werden die "erlaubten" Lärmpegel – laut Umweltatlas Bayern beispielsweise im Raum Offenstetten **allerdings bereits jetzt[15] wesentlich** überschritten.

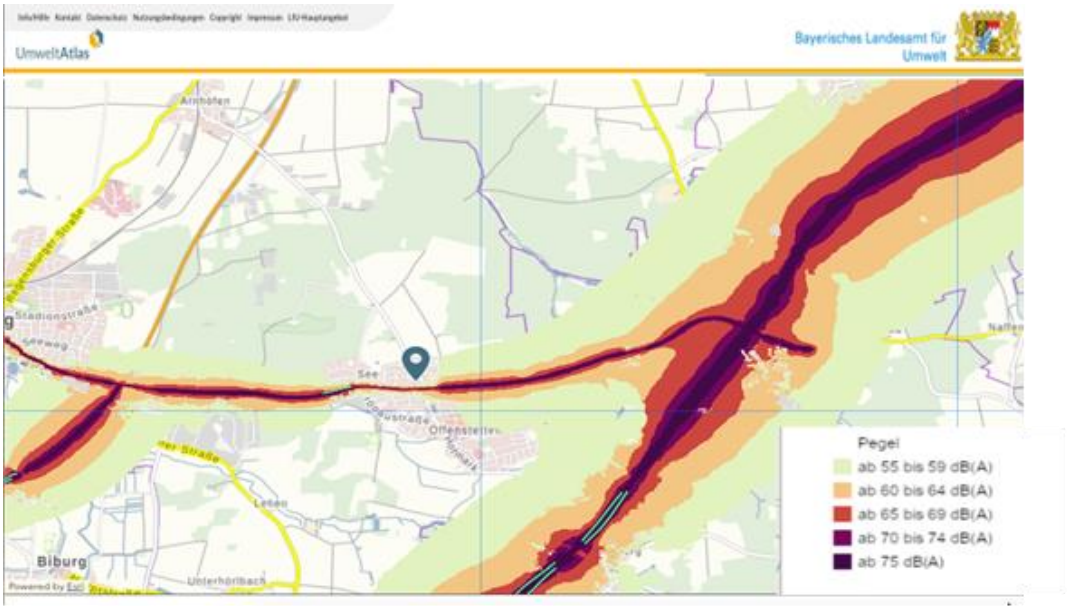


Bild: aus Einwand Bürgerinitiative Abensberg "Verkehrslärm"

Umgebungslärmkartierung
2022 Beispiel Offenstetten

> **Dazu Bewertung Umweltbundesamt:**
> *"Um die Gesundheit zu schützen, sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden."*

Es erscheint nicht nachvollziehbar, dass das Landratsamt Kelheim in der Stellungnahme zum Bauleitplan Stocka seitens des Gesundheitsamts keine Bedenken anzumelden hatte!

[15] Gesundheitsschutz- Aufgabe des Landratsamts/ Gesundheitsamts? Dokument 2

2.2.5 Warum der Logistikpark ohne Lösung der Verkehrs- Probleme in den Nachbargemeinden nicht genehmigungsfähig ist

Zahlreiche Behörden haben hier bis heute versagt!

Meine Stellungnahmen beziehen sich ausschließlich auf die nicht vermeidbare Mehrbelastung durch den geplanten Logistikpark.

Es stellt sich hier die Frage, ob die sogenannten "Gutachten" des staatlichen Bauamts durch neutrale Gutachter hier nach wirklichen Lösungen suchten – Lösungen, die **zeitgleich mit einer Inbetriebnahme des Logistikparks zusätzliche gesundheitsrelevante und verkehrstechnische Belastungen auszuschließen in der Lage sind.**

Sollte es solche Lösungen nicht geben, so wäre er unbedingt im Zusammenhang mit den bisherigen Ergebnisvorlagen erforderlich, dies unmissverständlich zu kommunizieren,
um damit auch eine Genehmigung des Logistikparks auszuschließen.

Stattdessen hat das staatliche Bauamt bisher stark umstrittene "Gutachten" der Projektbetreiber als Grundlage für eigene Vorschläge (Ortsumfahrungen) herangezogen, und damit scheinbar die Verantwortung einer Umsetzung einer einzig "verbliebenen Umfahrungslösung" mit einer Verlagerung des Problems von der Ortsmitte zu Gemeindebürgern am Ortsrand –
den Bürgern von Offenstetten zu überlassen –

Andere bereits jetzt ebenfalls schwerst belastete Nachbargemeinden von Rohr wie Ober- und Unterschambach wurden bisher verkehrstechnisch ohnedies offenbar noch völlig von allen Behörden ignoriert.

Mehr Infos dazu:

Stellungnahme zum Schreiben der Landtagsabgeordneten und CSU-Vorsitzenden des Landkreises Kelheim Petra Högl an den Verkehrsminister vom 12.Dezember 2022

Wie bereits 2022 unter anderem vom Landrat und der Rohrer Bürgermeisterin bestätigt – ist eine weitere zusätzliche massive Verkehrsbelastung verursacht durch LKW, Transporter und Pendler von und zum Logistikpark Stocka "auszuschließen".

Dieses Problem zu lösen ist somit nicht Angelegenheit der Stadt Abensberg,
sondern vielmehr der **für den Logistikpark zuständigen Gemeinde Rohr** (Bauleitverfahren!), dem für eine Baugenehmigung zuständigen Landratsamt Kelheim in Zusammenarbeit mit dem staatlichen Bauamt Landshut.

Natürlich muss eine solche "Lösung" spätestens zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme eines Logistikparks bereits umgesetzt sein.

Wer trägt die Verantwortung

Akteur	Verantwortung
Projektträger	Hauptverursacher, Verkehr & Lärm Der Projektträger trägt die **primäre Verantwortung für alle von seinem Vorhaben verursachten Auswirkungen**, also auch für **verkehrsbedingten Lärm in Nachbargemeinden**. **Rechtsgrundlagen** • **§ 50 BImSchG** (Trennungsgrundsatz) • **§ 22 BImSchG** (Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen) • **TA- Lärm** (auch für mittelbare Verkehrslärmwirkungen relevant) • **UVPG** (falls UVP- oder Vorprüfungspflicht besteht) • ständige Rechtsprechung des **BVerwG** zum „vorhabenbedingten Verkehr“ **Kernaussagen der Rechtsprechung** • Verkehrslärm **gehört zum Vorhaben**, wenn er **vorhabenbedingt** ist (Lieferverkehr). • Auch **Gemeinden außerhalb des Standortes** sind zu berücksichtigen. • Wenn **Grenzwerte bereits überschritten sind**, darf es **keine zusätzliche relevante Erhöhung** geben („Verschlechterungsverbot“). **Der Projektträger muss also:** • Verkehrsgutachten vorlegen • Alternativen prüfen (Anlieferzeiten, Routen, Kontingente) • ggf. aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen finanzieren

Akteur	Verantwortung
Standortgemeinde Rohr NB	**Abwägung, Planung, Schutz Dritter** Die Gemeinde ist **planungsrechtlich verantwortlich**, dass durch ihre Bauleitplanung **keine unzumutbaren Auswirkungen auf Dritte** entstehen – auch außerhalb ihres Gemeindegebiets. **Rechtsgrundlagen** • § 1 Abs. 6 Nr. 1, 7, 9 BauGB • § 1 Abs. 7 BauGB (Abwägungsgebot) • § 2 Abs. 2 BauGB (interkommunale Abstimmungspflicht) **Zentrale Punkte** • Die Gemeinde muss **Nachbargemeinden beteiligen** • Sie darf keinen Bebauungsplan beschließen, der: ○ **bekannte Lärmprobleme** verschärft ○ bestehende Grenzwertüberschreitungen **ignoriert** 📌 **Unterlässt sie das**, ist der Bebauungsplan: • **abwägungsfehlerhaft** • **angreifbar bis hin zur Unwirksamkeit**
Landratsamt Kelheim Straßenverkehrs Behörde	**Gefahrenabwehr im Straßenverkehr** Die Straßenverkehrsbehörde ist **nicht Planungsbehörde**, hat aber eine **Gefahrenabwehrpflicht** Sie **muss handeln**, wenn: • Gesundheitsgefahren bestehen • Lärmwerte erheblich überschritten sind Sie **kann**: • Lkw-Durchfahrtsverbote • Nachtfahrverbote • Tempolimits anordnen **Dies hätte im Falle Offenstetten bereits in der Vergangenheit- auch ohne "Logistikparkplänen – längst erfolgen müssen!**
Landratsamt Kelheim Gesundheitsamt	**Gesundheitliche Fachbewertung** **Verantwortung** Das Gesundheitsamt hat **keine direkte Planungskompetenz**, aber eine **fachliche Schutzfunktion** **Rechtsgrundlagen** • **§ 9 BImSchG** • **Infektionsschutzgesetz (IfSG)** • landesrechtliche Gesundheitsdienstgesetze **Rolle** • Fachliche Stellungnahmen • Bewertung gesundheitlicher Risiken • Beratung anderer Behörden **Wichtig:** Ein Ignorieren fachlicher Warnungen des Gesundheitsamts kann: • einen **Abwägungsfehler** • oder eine **Amtspflichtverletzung** begründen Im konkreten Fall hat das Gesundheitsamt aber nicht nur in der Vergangenheit überhaupt nichts bezüglich nachgewiesene Grenzwertüberschreitungen unternommen - unternommen- zudem aber auch im Falle Logistikpark zum **Bauleitplan "keine Bedenken" dokumentiert**

2.3 Gefahrstoffe- Lagerung

2.3.1.1 Einwand 12, Landratsamt Kelheim Seite 4 (Störfallverordnung)

*"In der Begründung zum Bebauungsplan wird nicht auf störfallrechtliche Aspekte der geplanten Betriebe eingegangen. Laut Vorhabenbeschreibung der Firma Amazon **ist die Lagerung von Gefahrstoffen ausgeschlossen**, in der Vorhabenbeschreibung Panattoni sind hierzu keine Informationen enthalten. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wird dargestellt, dass eine Lagerung von Stoffen, welche der 12. BImSchV unterliegen, nicht sicher ausgeschlossen werden kann. Es ist erforderlich, die Störfallverordnung in der Begründung zu thematisieren. Ist bei Vorliegen detaillierter Antragsunterlagen eine Überschreitung von Mengenschwellen des Anhang 1 zur 12. BImSchV anzunehmen, kann eine Begutachtung durch einen Sachverständiger für Störfallrecht erforderlich werden."*

Antwort der Betreiber

"Es ist ein Unterpunkt in die Begründung eingefügt worden, der die Störfallverordnung betrachtet. Entsprechend der Betriebsbeschreibung lässt sich entnehmen, dass die einschlägigen Schwellenwerte der 12. BImSchG weder in Teilgebiet 1 noch 2 überschritten und die Lagerung von Gefahrstoffen ausgeschlossen ist."

2.3.1.2 Einwand 12, Landratsamt Kelheim Seite 4 (Umweltverträglichkeitsprüfung)

Die Störfallverordnung – 12. BImSchV wird in den Ausführungen der UVP thematisiert. Laut Vorhabenbeschreibung der Firma Amazon ist die Lagerung von Gefahrstoffen ausgeschlossen, in der Vorhabenbeschreibung Panattoni sind hierzu keine Informationen enthalten. Die Lagerung von Gefahrstoffen kann daher nicht ausgeschlossen werden. Konkrete Informationen zu den Lagergütern liegen derzeit noch nicht vor.

Antwort der Betreiber

Die Lagerung von Gefahrstoffen ist sowohl im TG P und TG A lediglich unterhalb der Schwellenwerte zulässig. Daher werden die einschlägigen Schwellenwerte der 12. BImSchG weder in Teilgebiet 1 noch 2 überschritten.

Es gibt keine Hinweise **auf ein "dauerhaftes" Monitoring bezüglich Einhaltung von Schwellenwerten**!
Angesichts eines sich ständig erweiternden Sortiments auch mit Produkten aus dem Bereich Motorenöl, Autoreiniger, Reinigungs- und Lösungsmittel, Insektenschutz, Pflanzenschutz, Medikamente, Farben-Lacke, Klebstoffe, Bauchemie, …
erscheinen Aussagen dieser Art kaum nachvollziehbar, zumal im Störfall durch die Fülle diesbezüglich unterschiedlicher Produkte mit teils für sich bereits toxischem Potential neben der "Mengenproblematik" vor allem auch die Kumulations- und Additionseffekte der einzelnen Schadstoffe zu berücksichtigen sind.

Eine Bewertung auf Grund von Einzeleinstufungen solcher Produkte als Gefahrgut berücksichtigt nicht die möglichen toxischen Risiken einer Summe solch unterschiedlicher Stoffe.

Ein Vollsortimenter dieser Größenordnung wird eine dauerhafte Einhaltung entsprechender Schwellenwerte auf keinen Fall garantieren können.

Daher ist eine Lagerung solcher Produkte in diesem Ausmaß in einem Trinkwassereinzugsbereich gesondert zu bewerten, ein Festhalten an gesetzlichen Definition aus "gesundheitlicher" und "umweltrelevanter" Sicht unverantwortlich.
Zudem steht bis heute nicht fest, welche Firmen – welche Waren in den Panattoni- Hallen lagern werden – noch (Februar 2026) ist Panattoni auf der Suche nach Mietern!
(Mietersuche- Fertigstellung ab 4.Quartal 2027 ?)

2.4 Problematik Flächenbedarf für Wohnungen, Infrastruktur und Arbeitskräftemangel in der Region

Hier handelt es sich um einen sehr komplexen Themenbereich, der von verschiedenen Behörden und Nachbargemeinden unter unterschiedlichen Aspekten in Einwänden festgehalten worden ist, da die Probleme stark ineinandergreifen.

Die Beantwortung diese Einwände widersprechen sich mehrfach – auch hier hatten die Markträte offensichtlich

- entweder aus "politischer" Hörigkeit kritiklos diese Abwägungsvorschläge abgenickt –
- oder aber die Widersprüche tatsächlich nicht "erkannt".

In beiden Fällen stellt sich die Frage der Eignung für eine verantwortungsvolle Tätigkeit in einem Gemeinderat!

Aus diesem Themenkomplex ist aber vor allem eine(!)erhebliche überregionale Auswirkung des Projektes auf die Gesamtregion eindeutig ablesbar –

Es ist nicht nachvollziehbar, mit welcher Begründung die Bezirksregierung von Niederbayern bis heute eine maßgebliche überregionale Bedeutung des Projektes bestreitet – eine Benennung dieser Gründe aber verweigert. "Verweigerung von Dokumenten"

2.4.1 Bevölkerungszuzug versus Arbeitskräftemangel

Eine der größten vielfach benannten Sorge betrifft die Zuwanderung von Arbeitskräften, die zusätzlichen Wohnraum benötigen und die aktuelle Wohnungsnot im Landkreis noch massiv verstärken wird – ebenso wie der Bedarf an Kitas, Schulen, Ärzten…

Zu diesem Thema findet sich der größte Widerspruch in den unterschiedlichen "Abwägungsvorschlägen der Betreiber –

argumentieren sie bei der Sorge bezüglich Zuzug und Belastung der Infrastrukturen der Region mit der Aussage

> *dass die Arbeitsplätze überwiegend durch bereits ansässige Anwohner bedient werden[16]. Das Einzugsgebiet der zukünftigen Arbeitskräfte erstreckt sich über ca. 30 km, somit sowohl über die Gemeinde- als auch die Landkreisgrenzen hinaus.*

Dies bestätigt aber die Sorge der regionalen Wirtschaftstreibenden (Brandbrief von 50 Unternehmen aus der Region an den Wirtschaftsminister) bezüglich weitere Verstärkung des Arbeitskräftemangels in der Region:

Sorge bezüglich Verschärfung dieser Situation, Abwerbung von Fachkräften und Azubis
Die Betreiber bestreiten aber den Arbeitskräftemangel in der Region mit der Aussage:

> *"In Anbetracht der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Situation, insbesondere bei Autoherstellern und deren Zulieferer, kann keineswegs mehr von Vollbeschäftigung die Rede sein."*

Anders als Amazon- Panattoni sieht es "teilweise" die bayerische Industrie- und Handelskammer – zuständig für die Region – dennoch befürwortet die IHK- Kelheim das Projekt (erfolgreiche Lobbyarbeit des Konzerns?)
(Siehe Kapitel 14, "IHK" von Logistikpark Stocka "Politik und Institutionen")

Unternehmen kämpfen mit Fachkräftemangel

> *"Zum 31. August 2025 wurden im Kammerbezirk der IHK 3.796 neue Ausbildungsverträge eingetragen. Das sind knapp vier Prozent weniger als im Vorjahr (3.949 Verträge). Entscheidend ist dabei weniger die Gesamtzahl, sondern vielmehr das Missverhältnis von Angebot und Nachfrage:* ***Im Juli 2025 waren in den drei Arbeitsagentur-Bezirken Regensburg,*** *Weiden und Schwandorf* ***noch rund 5.163 Ausbildungsplätze unbesetzt*** *– quer durch alle Berufe."*
>
> *"Bei den Ausbildungsberufen zeigt sich ein vertrautes Bild: Ganz vorne liegen die technischen* ***IT- und Metallberufe. Fachinformatiker/-in und Mechatroniker/-in*** *führen die Rangliste an, ebenfalls stark nachgefragt sind klassische Industrie- und Elektroberufe wie Elektroniker/-in für Betriebstechnik oder Industriemechaniker/-in. Auf der anderen Seite sind die kaufmännischen Berufe sehr beliebt – und hier zeigt sich auch ein deutlich höherer Frauenanteil."*

[16] **Dabei handelt es sich um eine nicht belegte Behauptung – es fehlen jegliche Nachweise, Zahlen von anderen - "wirklich vergleichbaren!" – Standorten! Nicht vergleichbar sind Standorte mit direktem ÖVNP- Anschluss und großer Arbeitslosenrate.** (Bürgerinitiative- Abensberg: Vergleich Amazon- Standorte)

Auch Vertreter der regionalen Wirtschaft sehen hier eine Gefährdung regionaler Betriebe durch den bereits jetzt unleugbaren Fachkräftemangel:

> *"Abensberger Betriebe, die mittlerweile die BIA unterstützen, sprechen von einer „Katastrophe. Schon jetzt bekommen wir kaum Arbeiter oder Helfer“, sagt Fritz Zeilbeck, Inhaber einer Metallbau- und Schlosserei-Firma und zudem Abensberger Stadtrat (LW Offenstetten)." Zwischenzeitlich haben bereits 52 Betriebe aus dem Landkreis (Stand 16.06.2024-Pressebericht) einen "Brandbrief" an den Wirtschaftsminister geschrieben."*
>
> Aiwanger zieht aber eine Unterstützung eines Konzerns einer Unterstützung heimischer Betriebe vor! Zudem werden immer wieder unterschiedliche Arbeitsplatzzahlen kommuniziert!

2.4.1.1 Einwand 100, Seite 1 (Bürgerinitiative)

"Die Flächennutzungsplanänderung ist nicht im Sinne der vorstehenden Inhalte des LEP.
Begründung:

Die „bedarfsgerechte Bereitstellung von Arbeitsplätzen“ beinhalten 3000 Arbeitsplätze, vorwiegend im Niedriglohnsegment. Diese Arbeitsplätze sind für die Einwohner des Landkreises unattraktiv und durch die nahezu Vollbeschäftigung im Landkreis auch nicht abdeckbar.
- Bereitstellung von Wohnraum für die zuziehenden Mitarbeiter mit Familien steht im Landkreis nicht zur Verfügung und ist von dem Mitarbeiter auch nicht finanzierbar.
- Die Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Versorgung mit Dienstleistungen wie Kindergärten, Kitas, Schulen und ärztliche Versorgung ist nicht sichergestellt und kann in kurzer Zeit auch nicht sichergestellt werden.
- Mittelständische, regionale Unternehmen können in der Gemeinde nicht ermöglicht werden, da der Flächenverbrauch durch den Logistikpark einen Baustopp für die nächsten 80 Jahre nach sich zieht."

Antwort der Betreiber

"Mit dem Bau der Logistikansiedlung entstehen langfristig ca. 2.263 neue Arbeitsplätze mit unterschiedlichen Qualifikationsprofilen. In einem Logistikzentrum arbeiten über 100 Fach- und Führungskräfte, zum Beispiel Standortleitung, Logistikfachkräfte, Techniker, Gesundheitsmanager, IT und Personal-Experten. Ebenso wird es Berufseinstiegsmöglichkeiten für junge Menschen geben. An bestehenden Standorten bietet Amazon Ausbildungsplätze und duale Studiengänge an, vor allem in technischen Berufsfeldern wie Mechatronik und IT, aber auch in Arbeitssicherheit und Logistik.
In Anbetracht der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Situation, insbesondere bei Autoherstellern und deren Zulieferer, kann keineswegs mehr von Vollbeschäftigung die Rede sein. Steigende Arbeitslosenzahlen sind eine Folge davon (Höchststand 3,9 %, 02/2025). Amazon arbeitet bei der Mitarbeitergewinnung eng mit den örtlichen Arbeitsagenturen und Jobcentern zusammen. Erfahrungsgemäß sind die Arbeitskräfte bereits ansässig und werden aus dem regionalen Umfeld bezogen, daher wird mit keinem gravierenden Zuzug gerechnet. Betrachtet man die durchschnittliche Entfernung, beträgt das Einzugsgebiet bei vergleichbaren Ansiedelungen einen Radius von ca. 30 km und reicht somit bis nach Regensburg, Ingolstadt und Landshut über die Landkreisgrenzen hinaus. ***Die Gemeinde Rohr i.NB stellt darüber hinaus sukzessive baureife Parzellen zur Verfügung,*** *um Ansiedlungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Daher ist auch nicht mit gravierenden Auswirkungen auf Kindergärten, Kitas, Schulen und die ärztliche Vorsorge zu rechnen."*[17]

[17] Wie viel neue Wohnungen wurden in den letzten 5 Jahren tatsächlich in Rohr errichtet – wie kann sich ein Mitarbeiter mit 15 oder 16 Euro Stundenlohn eine Grundstück- geschweige einen Neubau in der Region leisten?

2.4.1.2 Einwand 15, Seite 148

"Es werden Neubürger zuziehen, aus ärmeren Ländern Europas, die noch bereit sind für den Mindestlohn oder knapp darüber zu arbeiten. Die Kinderkrippen und Kindergärten werden aus allen Nähten platzen. Auf den Straßen wird man kaum mehr ein bekanntes Gesicht sehen. Es kommt zur Überfremdung.

Antwort der Betreiber

"Erfahrungsgemäß hält sich der Zuzug in Grenzen. Insbesondere Amazon arbeite mit den ansässigen Arbeitsagenturen und Jobcentern zusammen, sodass die Arbeitsplätze überwiegend durch bereits ansässige Anwohner bedient werden. Das Einzugsgebiet der zukünftigen Arbeitskräfte erstreckt sich über ca. 30 km, somit sowohl über die Gemeinde- als auch die Landkreisgrenzen hinaus.

Mit dem Bezug von bereits ansässigen Arbeitskräften aus dem regionalen Umfeld sind auch keine Engpässe in Kinderkrippen und Kindergärten zu befürchten. Eine erfolgreiche Integration ist die Aufgabe unserer Gesellschaft und kann unter anderem durch die Bereitstellung von sicheren Arbeitsplätzen erfolgen. Zudem werden zusätzliche Arbeitskräfte benötigt, da in Deutschland seit Jahren ein gravierender Arbeits- und Fachkräftemangel herrscht."

2.4.1.3 Einwand Nr. 17 Stadt Abensberg, (Datei 2, Seite 54)

"Die Stadt Abensberg lehnt die unternommene Bauleitplanung der Gemeinde Rohr i. NB aus den vorstehenden Gründen ab; sie ist derzeit nicht spruchreif, weil es an wesentlichen Feststellungen zu den Auswirkungen der Planung fehlt. Jedenfalls mit der gegenwärtig verfolgten Zielsetzung – nämlich der mehrere tausend Arbeitsplätze zu schaffen, ohne zugleich das Problem der Unterbringung der Beschäftigten und ihrer Angehörigen zu lösen – erweisen sich die Planungsabsichten gegenüber der Stadt Abensberg als rücksichtlos und verletzen daher das interkommunale Abstimmungsgebot. Dass nicht Arbeitskräfte aus der Region akquiriert werden können, versteht sich dabei von selbst. Der Großraum Regensburg leidet insgesamt unter einem Arbeitskräftemangel. Das ändert sich nicht durch eine Neuansiedlung mit dem Bedarf weiterer tausend Mitarbeiter; dies auch deswegen nicht, weil die zu schaffende Arbeitsplätze keine Höchstqualifikationen voraussetzen."

Antwort der Projektanten

Unter Berücksichtigung des Verfahrensstandes (Vorentwurf) ist ein Anspruch an „Spruchreife" nicht gegeben. Berücksichtigt man die jüngsten Entwicklungen in der Wirtschaft, insbesondere im Automobilsektor, ***kann keineswegs mehr von Arbeitskräftemangel gesprochen werden****. Die Wahl des Arbeitsplatzes steht jedem Arbeitnehmer frei. Hier können die Firmen selbst die besten Anreize schaffen.* ***Die fachlichen Anforderungsprofile jedoch sind so unterschiedlich, dass kein Abzug an Fachkräften von bestehenden Stellen befürchtet werden muss.***

2.4.1 Hinweis:
Die Arbeitslosenquote im Landkreis Kelheim betrug im Dezember 2025 3,3 % -
Nur ein kleiner Teil davon käme für den Logistikpark in Frage – der Rest würde von der heimischen Wirtschaft abgezogen oder Langzeitpendler (Verkehrsbelastung) oder Verstärker der Wohnungsprobleme im Landkreis durch Zuzug.

Dazu auch an anderer Stelle "Abwägungsvorgabe" Seite 1 von Bürgereinwänden:

Mit dem Bau der Logistikansiedlung entstehen langfristig ca. 2.263 neue Arbeitsplätze mit unterschiedlichen Qualifikationsprofilen. In einem Logistikzentrum arbeiten über 100 Fach- und Führungskräfte, zum Beispiel Standortleitung, Logistikfachkräfte, Techniker, Gesundheitsmanager, IT- und Personal-Experten. Ebenso wird es Berufseinstiegsmöglichkeiten für junge Menschen geben. An bestehenden Standorten bietet Amazon Ausbildungsplätze und duale Studiengänge an, vor allem in technischen Berufsfeldern wie Mechatronik und IT, aber auch in Arbeitssicherheit und Logistik. In Anbetracht der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Situation, insbesondere bei Autoherstellern und deren Zulieferer, kann keineswegs mehr von Vollbeschäftigung die Rede sein. Steigende

Amazon arbeitet bei der Mitarbeitergewinnung eng mit den örtlichen Arbeitsagenturen und Jobcentern zusammen. Erfahrungsgemäß sind die Arbeitskräfte bereits ansässig und werden aus dem regionalen Umfeld bezogen, daher wird mit keinem gravierenden Zuzug gerechnet. Betrachtet man die durchschnittliche Entfernung, beträgt das Einzugsgebiet bei vergleichbaren Ansiedelungen einen Radius von ca. 30 km und reicht somit bis nach Regensburg, Ingolstadt und Landshut über die Landkreisgrenzen hinaus. Die Gemeinde Rohr i.NB stellt darüber hinaus sukzessive baureife Parzellen zur Verfügung, um Ansiedlungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Daher ist auch nicht mit gravierenden Auswirkungen auf Kindergärten, Kitas, Schulen und die ärztliche Vorsorge zu rechnen.
Arbeitslosenzahlen sind eine Folge davon (Höchststand 3,9 %, 02/2025).

Bürgereinwands Nr. 413, 27.03.2024

> *"Leider wurde, oder wird, weder genau kommuniziert, welche Firma denn diesen Logistikpark betreibt, wer ihn mietet – außer Amazon natürlich –*
> *und wie viele Mitarbeiter letztendlich dort arbeiten werden. Daher will ich mal von 1000 Beschäftigten ausgehen, welche neben Wohnungen auch nicht.*
>
> *Vorhandene Infrastruktur benötigen, wie z.B. Ärzte oder KiTa- und Kindergartenplätze, usw. Falls der Trend der Zeit anhält, werden diese dann in den nächsten Jahren durch preiswertere und unermüdbare Roboter ersetzt werden. Dann hat man eben 1000 Unbeschäftigte.*
> *Falls Sie einen Plan haben (was ich nicht glaube), würde mich interessieren, wie Sie das stemmen wollen, bzw. was Sie denn von den Rohrer Nachbargemeinden erwarten."*

Antworteten der Projektanten

> *"Das Teilgebiet 1 wird durch den Projektentwickler Panattoni betrieben und mithilfe einer modularen Bauweise für potentielle Nutzer im Logistiksektor attraktiv gestaltet.*
> *Auf diese Weise werden unterschiedliche Nutzer im Logistikbereich angesprochen.*
> *Insgesamt wird in beiden Teilgebieten gemeinsam durchschnittlich von **2.263** und zu Spitzenzeiten von max. **2.990** Beschäftigten in einem Drei-Schicht-Betrieb ausgegangen."*
>
> **Anders als auf der Homepage von Panattoni wird hier plötzlich wieder die Zahl 2990 ins Spiel gebracht!**
> Siehe dazu: Angaben zur künftigen Anzahl Arbeitsplätze

2.4.2 Zukunftsaussichten bezüglich Arbeitsplätze und Infrastruktur

Tatsächlich ist in den ersten Jahren mit der "Schaffung von an die 3000 Arbeitsplätzen zu rechnen.

Völlig ignoriert wird von den Markträten in Rohr,
dass in den Folgejahren – mit einigen Jahren Verzögerung gegenüber den USA eine umfassende Änderung der Arbeitsweise von Amazon – so wie in Amerika eintreten wird –

eine dort bereits angekündigte KI gesteuerte Vollautomatisierung der Logistiklager mit Massenentlassungen wird dann einen Großteil der jetzt vom Markt Rohr freudig erwarteten Arbeitsplätze wieder vernichtet!

28.10.2025 NTV "Amazon plant Rekordentlassungen" (noch trifft es in Deutschland nur "Verwaltungskräfte" – aber auch die "Lagerlogistik" wird immer mehr von KI gesteuerter Automatisierung beeinflusst…) "Aus der Traum von sicheren Jobs?"

! **26.10.2025 FOCUS "Amazon will 600 000 Jobs durch Roboter ersetzen" Amazon steht vor einem der größten Umbrüche seiner Unternehmensgeschichte: Interne Strategiepapiere zeigen, dass der Konzern in den kommenden Jahren rund 600.000 Jobs durch Roboter ersetzen will, wie die angesehene New York Times berichtet."**
(Derzeit hat Amazon 1,1 Mio Mitarbeiter in den USA – dies entspricht einer Entlassungswelle von nahezu 60 %!)
Auch ein Standort Stocka würde mit einigen Jahren Zeitverzögerung eine solche Entwicklung mitmachen!

Zugezogene, dann arbeitslose Amazon Arbeitnehmer würden dann den Gemeinden, Sozialkassen, Arbeitsagenturen in der Region massiv zur Last fallen!
Siehe dazu " EGGBI- Logistikentwicklung und Arbeitsplätze"

Keine maßgeblichen überregionalen Auswirkungen?

2.4.3 Istzustand Arbeitsmarkt Februar 2026

Tatsächlich meldet das Jobcenter für den Landkreis aktuell (Dienstag, 3.2.2026 – Mittelbayerische Zeitung)

> ***Die Unternehmen suchen weiterhin Mitarbeitende: 142 Stellen wurden im Januar neu gemeldet (zwei mehr als im Vormonat und 47 mehr als vor einem Jahr).***
>
> ***Die meisten freien Stellen gibt es aktuell in den Branchen sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen, Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Baugewerbe, freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen, Gesundheits- und Sozialwesen sowie Verarbeitendes Gewerbe.***
>
> ***Aktuell befanden sich damit 915 freie Stellen im Bestand der Arbeitsagentur.***

Eine Argumentation mit aktuellen Betriebsschließungen stellt sich als nicht zielführend heraus, wenn man berücksichtigt, dass eine Eröffnung laut Amazon- Medienaussagen frühestens 2029 möglich sein wird.

Januar 2026: Fertigstellung Panattoni ab 2 Quartal 2028 – Amazon ab 2029

> Idowa 11.01.2026
>
> *Baubeginn für das Jahr 2027 ins Auge gefasst*
>
> *Läuft das Genehmigungsverfahren nach Plan[18], ist mit einem Baubeginn in 2027 zu rechnen. Die Bauzeit gibt Panattoni im Falle von Amazon mit etwa zwei Jahren an, für den eigenen Logistikpark rechnet man mit 15 Monaten. Damit werden nach Angaben des Investors insgesamt rund 1.800 Arbeitsplätze mit verschiedenen Profilen entstehen. Amazon plant um die 1.500 neue Stellen und der Panattoni-Park etwa 300.*

[18] Bereits angekündigte Klagen, Gerichtsverfahren sind dabei nicht berücksichtigt!

2.5 Flächenbedarf für Wohnungen in der Region

2.5.1.1 Einwand Nr. 9, Bund Naturschutz (Datei 2, Seite 20/21)

"Flächenverbrauch:

Der Flächenverbrauch im Landkreis Kelheim ist wie in anderen Teilen Bayerns immens. Seit Gründung des Landkreises in der heutigen Form vor 50 Jahren hat sich die überbaute Fläche in etwa vervierfacht. Die Tendenz des Flächenverbrauchs ist ungebrochen. Es werden in großem Stil weiter Bau- und Gewerbegebiete ausgewiesen. Neben den 38 Hektar Gewerbefläche muss davon ausgegangen werden, dass die vor Ort neu Beschäftigten überwiegend nicht aus dem Landkreis Kelheim kommen, sondern angesiedelt werden müssen (These: wohl überwiegend aus Osteuropa). Bei einer Annahme von 3 000 bis 4 000 Neubürgern (Arbeitsplätze incl. Familienmitgliedern) kann man von 1.500 bis 2.000 zusätzlich benötigten Wohneinheiten ausgehen (Annahme verdichtete Lösung: 50 WE/Hektar). Diese müssen in Rohr und den umliegenden Gemeinden mit einem Überbau von weiteren 30 bis 40 Hektar Fläche geschaffen werden. Dazu kommen noch Infrastrukturgebäude wie Kindergärten und Schulen, die von der Allgemeinheit zu finanzieren sind. Ein weiterer Straßenausbau ist zu erwarten. Hält der Trend der Logistikansiedlungen an der A93 an, dann kann auch ein 3-spuriger Ausbau notwendig werden. Daneben werden Forderungen nach Ortsumfahrungen erhoben und auch von einem Gleisanschluss in Richtung Arnhofen ist die Rede. Die Konsequenz ist also ein Flächenverbrauch, der in Gänze wohl bis zu 3-mal so groß ist, wie die Fläche des „Logistikzentrums Stocka", gepaart mit einer massiven Zersiedelung eines noch relativ unzerschnittenen Gebietes zwischen A93 und B16, nördlich der St2230.

Antwort der Projektanten

> *Bei den weiteren Ausführungen handelt es sich um wenig stichhaltige Annahmen. Erfahrungsgemäß wird kein enormer Zuzug erwartet, es werden überwiegend bereits ansässige Bürger angeworben. Der Einzugsbereich der Beschäftigten beträgt ca. 30 km Radius um den Logistikstandort. Somit wird keine derartige Menge an neuen Wohnmöglichkeiten benötigt.*

Hinweis

"Erfahrungsgemäß" beträgt der Einzugsbereich der Beschäftigten einen ca. Radius um den Logistikstandort.
Welche "Erfahrungen" werden hier herangezogen? Standorte mit einem wesentlich höheren Arbeitslosenpotential in der Region, beispielsweise wie Augsburg mit ca. 16000 Arbeitslosen in Stadt und Landkreis? (Siehe Vergleich Standorte – BIA Abensberg)
Tatsächlich ist neben einem befürchtetem zusätzlichen Arbeitskräftemangel(!) im Landkreis mit einem "Zuzug in die Region zu rechnen – mit Verschärfung einer ohnehin angespannte Wohnsituation (derzeit fehlen im Landkreis an die 2100 Wohnungen- mit steigender Tendenz! (Mittelbayerische Zeitung, 14.12.2025)

> ! ***Darüber hinaus arbeitet auch der Markt Rohr sukzessive daran nachhaltigen Wohnraum auszuweisen****. Die Autobahn GmbH des Bundes sieht derzeit einen Ausbau der BAB 93 als nicht notwendig an. Es werden lediglich grundhafte Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt. Der Bahnhof Arnhofen[19], der in ca. fünf Kilometer Entfernung liegt, wurde bereits im Jahr 1964 aufgrund fehlender Rentabilität geschlossen. Ein Gleisanschluss in Richtung Arnhofen ist von Seiten des Vorhabenträgers nicht geplant und somit unabhängig vom Vorhaben zu sehen. Für einen Schienenanschluss müssten großflächige Waldgebiete durchquert werden sowie die vorhandene Bahnstrecke für Logistiktransport leistungsfähig ausgebaut werden. Dies ist aus naturschutzfachlicher Sicht als ungünstig zu bewerten.*

Hinweis:

Wieviel neue Wohnungen hat der Markt Rohr in den letzten Jahren tatsächlich "geschaffen"?
Soll das Problem neue Wohnungen, Kitas, Schulen ebenfalls auf die Nachbargemeinden abgewälzt werden?

Welcher Arbeitnehmer mit ca. 15- bis 16 Euro Stundenlohn kann sich im Markt Rohr (oder den Nachbargemeinden) heute noch einen Baugrund mit Preisen ab 290 Euro leisten?

> ***Seit 2023 stellt der Markt Rohr erstmals wieder 35 Parzellen zur Verfügung – offenbar fehlen bei diesen Preisen bis heute ausreichend Bewerber – im März 2026 sind noch immer 15 davon nicht verkauft.***
>
> **Siehe dazu "Bauparzellen im Markt Rohr"**

[19] Ein Bahnhof wurde von der Industrie- und Handelskammer bereits 2023 ins Gespräch gebracht! (Mittelbayerische Zeitung, 26.09.2023 – Bahnhalt wie für Amazon Graben bei Augsburg?)

2.6 Landschaftsschutz - Vorsorge

2.6.1 Vorzeitige Einstellung des Geschäftsbetriebes oder Bauabbruch - Rückbauverpflichtung

Ein mehrfach ähnlich vorgebrachter Einwand: **"Möglicher Leerstand nach Beendigung einer Nutzung oder bei erzwungener Baueinstellung wegen Nichteinhaltung von Vorgaben"**

2.6.1.1 Einwand Nr.9, Bund Naturschutz Seite 27

"Nach Ablauf der Nutzungsdauer der Bebauung muss die Fläche renaturiert und wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Dazu ist eine dinglich gesicherte Rückbauverpflichtung des Betreibers einzutragen, um eine Industriebrache zu verhindern."

Dazu die von der Bürgermeisterin vorgelesene Antwort (im Auftrag der Projektbetreiber?)

Für Leerstände ist der jeweilige Eigentümer zuständig. Aufgrund der Größe der Hallenflächen ist ein Leerstand aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar. Zusätzlich wird im TG P mit einer modularen Bauweise zukunftsorientiert gebaut, sodass Möglichkeiten für eine flexible Nachnutzung gegeben sind. Die Grundstückseigentümer werden in jedem Fall eine Weiternutzung forcieren. Die Befürchtung einer Industriebrache wird als nicht notwendig erachtet.[20]

Stellungnahme dazu

Amazon bietet aber bedauerlicherweise Beispiele solcher "Bauruinen"

Jüngstes Beispiel Hessen: 24.07.2025: "Amazon- vor sich hinrottendes Gebäude"

!

"Amazon hat sich zurückgezogen und streitet mit dem Bauträger, wer die bisher ausgegebenen 23 Millionen Euro für das gescheiterte Projekt zu zahlen hat.

Mehr dazu im Kapitel 15.7 von Logistikpark Stocka (1) "Negative Pressemeldungen zu Amazon"

Immobilienzeitung, 11.11.2025: "Der Leerstand steigt auch in guten Logistikregionen"

Welche Scheuklappen müssen Markträte tragen, wenn sie solche Risiken für die Gemeinde **ohne Hinterfragung mit bloßem "Abnicken"** billigend in Kauf nehmen. Vermutlich wurde dieser Abwägungsvorschlag so wie auch die meisten übrigen von Amazon/ Panattoni "vorgeschlagen"!

[20] Warum verweigern dann die Projektanten eine solche Rückbauverpflichtung?

2.7 Thema Gewässer – und Trinkwasserschutz

2.7.1 Starkregen

2.7.1.1 Einwand Nr.12, Landratsamt (Datei 2, Seite 7)

"Wasserwirtschaftliche Belange (3.10.13.): Auch bei diesem Thema muss die hohe Empfindlichkeit des Gewässersystems und der darin vorkommenden Pflanzen- und Tierwelt berücksichtigt werden. Eine Beeinträchtigung muss auch bei Starkregen und Unfällen bestmöglich ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang ist besonders kritisch zu überprüfen, dass ein 150 Meter langer Abschnitt des Forellenbaches in ein Versickerungsbecken einbezogen werden soll."

In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut ist ein Entwässerungskonzept erarbeitet worden, um eine Beeinträchtigung der wasserwirtschaftlichen Belange sicher ausschließen zu können. Dieses sieht Maßnahmen, wie zum Beispiel einen ca. zehn Meter breiten Pufferstreifen entlang des Hopfen- und Forellenbachs vor. Das Niederschlagswasser wird in mehreren dezentralen Versickerungsanlagen gesammelt und flächig dem Grundwasser rückgeführt.

*Die Versickerungsanlagen sind auf ein **5-jähriges Niederschlagsereignis** ausgelegt!*

Im TG P erfolgt die Prüfung der Behandlungsbedürftigkeit des Regenwassers nach Vorgabe des Wasserwirtschaftsamtes Landshut nach DWA-M 153. Der angestellte Überflutungsnachweise für das TG P hat ergeben, dass bei einem 30- jährigen Niederschlagsereignis die Regenentwässerungsanlangen ausgelastet sind, jedoch Rückhalteräume bzw. Einstauflächen nachgewiesen werden können. Im TG A erfolgt die Vorreinigung sämtlicher befestigter Flächen gemäß den Anforderungen des Arbeitsblattes DWA-A 138.
Im TG A soll ein 30-jähriges Regenereignis keinen Einstau auf der Oberfläche verursachen.
Die Hochwassersimulation hat ergeben, dass durch die Umsetzung des Mulden-Rigolen-Systems im TG P ein geringerer Niederschlagswasserabfluss generiert wird und sich somit die Situation verbessert. Auswirkungen auf den Teil westlich des Durchlasses ergeben sich kaum.

Es wird in den Ausführungen der Betreiber bewusst Irritation bezüglich der "angenommenen" Starkregenfälle erzeugt!

- **Sind die Versickerungseinrichtungen (Rigolen) nun auf ein 5- oder ein dreißigjähriges Starkregenereignis ausgerichtet –**
- **reicht überhaupt angesichts der zunehmenden Starkregenfälle die Annahme eines 30 Jahr-Ereignisses?**

- Im TGA A erfolgt eine "Vorreinigung" gemäß eines angegebenen Merkblattes DWA-A138 (keine Angaben welche Art der Vorreinigung/ welche Kapazität…), was geschieht mit dem von den Verkehrsflächen kontaminiertem Niederschlagswasser im Teilgebiet P – warum werden hier zwei unterschiedliche Arbeitsblätter/ Richtlinien angewandt? (DWA-M153; DWA- A138!

2.7.2 Kontaminiertes Niederschlagswasser

2.7.2.1 Einwand Nr. 7, Fachberatung für Fischerei Bezirk Niederbayern (Datei 2, Seite 29)

"Die vorgesehene Versickerung des Niederschlagswassers ist aus fischerfachlicher Sicht grundsätzlich zu begrüßen. Da jedoch aufgrund des stark erhöhten Verkehrsauskommens an Werktagen mit einer außerordentlichen hohen Belastung der Flächen durch bspw. Reifenabrieb, kann stark toxische Komponenten enthalten, welche erwiesenermaßen zu Fischsterben führen können. Ebenso sind wegen der unmittelbar neben den Gewässern gewählten Positionierung der Versickerungsmulden Vorkehrungen gegen ein Überlaufen bei Starkregenereignissen zu treffen, da die betroffenen Fließgewässer wegen der kleinen Einzugsgebiete abflussschwach sind und daher nicht plausibel mit einer nennenswerten Verdünnung gerechnet werden kann. Ebenso ist ein mögliches Durchsickern des belasteten Niederschlagswasser in die angrenzenden Fließgewässer grundsätzlich als kritisch einzuschätzen.

> *"Für das Niederschlagswasser ist in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt ein Entwässerungskonzept erarbeitet worden. Im TG P wird die Niederschlagswasserentsorgung über Mulden und Rigolen gewährleistet. Eine Überprüfung der Behandlungsbedürftigkeit des Regenwassers vor Einleiten in den Grundwasserkörper wird nach Vorgabe des Wasserwirtschaftsamt Landshut nach dem DWA-M 153 erfolgen. Im TG A werden ausschließlich Rigolen zur Entwässerung vorgesehen. Die Vorreinigung sämtlicher befestigter Flächen erfolgt gemäß den Anforderungen des Arbeitsblattes DWA-A 138."*

2.7.2.2 Einwand Nr. 25, Wasserzweckverbands Rottenburger Gruppe, (Datei 2, Seite 78)

"Die Verkehrsflächen müssen in den Wintermonaten schnee- und eisfrei gehalten werden. Abfließendes Oberflächenwasser von den Verkehrsflächen kann somit durch Streusalze verunreinigt sein. Auch müssen LKW-Fahrer vor Fahrtantritt in den Wintermonaten Ihre Fahrzeuge von Schnee- und Eisresten (besonders auf den Containern oder Planen der Sattelauflieger) befreien, auch hier sind möglicherweise abtauende und somit wassergefährdende Stoffe im Einsatz. "

Antwort

> *Die Niederschlagswasserbehandlung der Verkehrsflächen ist in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt geplant worden. Es werden alle notwendigen Vorgaben eingehalten. Im Hinblick auf die Entsorgung des Oberflächenwassers ist in Zusammenarbeit mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut ein Konzept erstellt worden, das eine ausreichende Vorreinigung sowie eine dezentrale Versickerung vorsieht, die das Niederschlagswasser vorgereinigt und flächig an das Grundwasser abgeben. Im TG 1 wird die Niederschlagswasserentsorgung über Mulden und Rigolen gewährleistet.*
>
> *Eine Überprüfung der Behandlungsbedürftigkeit des Regenwassers vor Einleiten in den Grundwasserkörper wird nach Vorgabe des WWA Landshut nach dem DWA-M 153 erfolgen. Im TG A werden ausschließlich Rigolen zur Entwässerung vorgesehen. Das Niederschlagswasser der Parkplatzflächen im TG A wird gesammelt und vorgereinigt. Die Vorreinigung sämtlicher befestigter Flächen erfolgt gemäß den Anforderungen des Arbeitsblattes DWA-A 138."*

2.7.3 Entwässerungskonzept

2.7.3.1 Einwand Nr. 25, Wasserzweckverbands Rottenburger Gruppe, (Kapitel 25 von Datei 2, Seite 78)

Problematisch sehen wir die möglicherweise geplante Einleitung des auf der versiegelten Fläche anfallenden Oberflächenwassers in die Vorflut. Diese Vorflut besteht aus dem Forellen- und dem Hopfenbach, welcher im Bereich des „Hopfenbacheinfalls“ ungefiltert in die Jura-Karstschichten, und damit in das Grundwasserstockwerk einfließt. Wir bitten Sie diese Wassereinleitung in Ihrer Stellungnahme ausschließen zu lassen. Das anfallende Niederschlags- und Oberflächenwasser ist vollumfänglich und ausschließlich nach DVA-Merkblatt 153 vorzubehandeln und über entsprechend genehmigungsfähige Anlagen versickern zu lassen. Damit soll erreicht werden, dass der bislang unbekannte Zustrom zu unserem Trinkwasserschutzgebiet Offenstetten -vor jedwelchen Verunreinigungen vollständig geschützt wird…

Antwort

Zwischen der frühzeitigen und förmlichen Beteiligung wurde in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt ein funktions- und zustimmungsfähiges Entwässerungskonzept ohne Einleitung in den Forellen- bzw. Hopfenbach erarbeitet, um eine Beeinträchtigung des Grundwassers sicher ausschließen zu können. Stattdessen ist eine vollumfängliche Versickerung inklusive Vorreinigung geplant. Im TG P erfolgt die Prüfung der Behandlungsbedürftigkeit des Regenwassers nach Vorgabe des Wasserwirtschaftsamtes Landshut nach DWA-M 153. Im TG A erfolgt die Vorreinigung sämtlicher befestigter Flächen gemäß den Anforderungen des Arbeitsblattes DWA-A 138. ***Das wasserrechtliche Verfahren befindet sich derzeit in der Bearbeitung. Dieses wird nach den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Landshut erstellt".***

Stellungnahme dazu

Das frühere " massiv kritisierte Versickerungsgutachten 2022" [21] wurde inzwischen ersetzt durch eine "Dokumentation Hochwasserberechnung"

in welchem es vor allem um die Berechnung/ Rückhaltung von Niederschlagswasser geht.

Es wird darauf hingewiesen, dass es auch ein Konzept mit dem Wasserwirtschaftsamt gibt(?) in dem vor allem **auch die Vorreinigung des kontaminierten Niederschlagwassers erwähnt wird.**

Dieses "Entwässerungskonzept" wurde jedoch noch nicht vorgelegt – es wird in der "Hochwasserberechnung" vor allem zwar von **ausreichender** "Rückhaltung" und "Versickerung" berichtet – ohne aber Angaben zur Größe der "Rigolen" – und der tatsächlichen Berechnung derselben vorzulegen.

Es gibt aber auch keinerlei Aussagen zu Umfang und Art der "Vorreinigung" – deren Anforderung hinlänglich bereits im Vorfeld bekannt sein müssen (bei Verkehrsflächen von Logistikunternehmen handelt es sich um stark kontaminiertes Niederschlagswasser (Reifenanrieb, Öl, Diesel, Schmutz…)!

Aussagen zu dieser Vorreinigung finden sich weder im entsprechenden Gutachten "Hochwassermodellierungen"
es konnten dazu entsprechende Aussagen aber auch nicht im bisher vorgelegten "Bebauungsplan" selbst gefunden werden.

---

[21] **Zum "Gutachten" 2022:**
Es wurde 2024 noch bezüglich der erwähnten Versickerung das "fragwürdige Versickerungsgutachten aus 2022" herangezogen mit längst überholten Zahlen zu Starkregen- Niederschlagsmengen und mit der Worstcase Annahme eines 10 Jahres-Starkregens. Sollten hier möglicherweise unkritische Bürger für dumm verkauft werden?

> *Da an den geplanten Standorten im Versagensfall weder* ***Siedlungsgebiete noch wichtige Infrastrukturanlagen*** *unmittelbar betroffen wären ist eine Bemessung für ein 10-jähriges Starkregenereignis aus gutachterlicher Sicht ausreichend.*

Im Trinkwassereinzugsgebiet für eine weit über Rohr hinausgehende Region geht es aber nicht um den "Schutz von Siedlungsgebieten oder wichtigen "Infrastrukturanlagen", sondern ausschließlich um den mindestens gleichwertigen Schutz des Trinkwassers.

Vor allem wird in diesem Gutachten nach wie vor von Versickerungsbecken gesprochen – ohne zu berücksichtigen, dass Niederschlagswasser aus Logistikflächen als stark kontaminiert einzustufen ist

Einziger Hinweis dazu im Bebauungsplan 2024 (Seite 62):

> *Aufgrund der großflächigen Versiegelung müssen Vorkehrungen zur Niederschlagswasserbeseitigung getroffen werden. In diesem Fall **werden Anlagen zur Versickerung mit Vorreinigung** geplant. Es werden durch die Planung auf dieses Schutzgut geringe Auswirkungen ausgelöst (?).*

Zitat aus Versickerungs-"Gutachten" von 2022 (Seite 11)

> *"Eine Versickerung ist ausschließlich für unbelastetes Niederschlagswasser zulässig. Durch Schadstoffe ggf. belastetes Niederschlagswasser ist zuvor einer entsprechenden Vorbehandlung zu unterziehen."*

Abwasserbehandlungsanlagen

Die hier zu **erstellenden Abwasserbehandlungsanlagen** (betrifft beide Logistikflächen P und A bedürfen sowohl entsprechende Nachweise

> *Geltungsbereich der Verordnung zur Feststellung der wasserrechtlichen Eignung von Bauprodukten und Bauarten durch Nachweise nach den Landesbauordnungen (WasBauPVO).*
> *Vgl. WasBauPVO, § 1; 1.g) "Anlagen zur Begrenzung von Kohlenwasserstoffen in mineralölhaltigen Abwässern", als auch eine allgemeine bauaufsichtliche Zulassung:*
>
> ***Das DIBt** erteilt in diesem Bereich allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen und allgemeine Bauartgenehmigungen, mit de*nen sowohl die baurechtliche als auch die wasserrechtliche Eignung der Anlagen nachgewiesen wird. (Zulassung für eingesetzte Produkte, bei "baulichen Anlagen" baugenehmigungspflichtig nach BayBO)

Eine Bewertung und damit auch eine Einwand- Erstellung sind daher aus Mangel an Informationen nicht möglich!

Wo ist das hier zitierte - mit dem staatlichen Bauamt erarbeitete Konzept - einsehbar – wie/ wann findet die Überprüfung der Behandlungsbedürftigkeit des Niederschlagswassers statt? (Nach Errichtung des Logistikparks?)

Wir hier erst reagiert, wenn sich durch nicht ausreichende Vorreinigung und Versickerung im Trinkwassereinzugsbereich Stocka Schadstoffbelastungen finden?

2.8 Brandunfälle

2.8.1.1 Einwand Nr. 17, Stadt Abensberg (Kapitel 17 von Datei 2, Seite 51)

"Die vorgelegte Planung ist im Hinblick auf die Belange des Brandschutzes erheblich defizitär. Fest steht, dass eine Löschwasserversorgung durch den zuständigen Wasserversorger in der notwendigen Quantität (hier von 192 m³ über zwei Stunden) nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Eine eigene Löschwasservorhaltung sieht die Planung bislang nicht vor. Welche Brandlasten zu erwarten sind, ergibt sich aus der Planung ebenfalls nicht. All das ist aus der Sicht der Stadt Abensberg schon deswegen relevant, ***weil auf Grund der räumlichen Nähe des Standortes ersteintreffende Feuerwehr die aus Offenstetten, mithin der Stadt Abensberg, ist.*** *Eine irgendwie geartete Abstimmung dazu haben sich die Akteure der Planung und die Gemeinde Rohr i. NB allerdings erspart. Eine Prüfung hätte ergeben, dass die nächstgelegene Feuerwehr der Gemeinde – nämlich die FW Bachl – nur über ein Tragkraftspritzenfahrzeug verfügt, das allenfalls eine Grundausstattung zur Brandbekämpfung bietet. An Löschwasser und Atemschutz fehlt es indes. Das nächstgelegene Löschgruppenfahrzeug steht in Offenstetten. Fakt ist daher, dass die Gemeinde Rohr i. NB die Bereitstellung ausreichender Brandschutzkapazitäten der Stadt Abensberg überlässt."*

Antwort der Projektanten

"Die Zuständigkeit für den Bereich Stocka liegt bei der Freiwilligen Feuerwehr Bachl, die über ein Tragkraftspritzenfahrzeug verfügt und immer alarmiert wird. Die Freiwillige Feuerwehr Rohr wird in die objektspezifische Alarmierungsplanung eingebunden und dadurch generell mit angefordert sein. Das nächstgelegene (Hilfeleistungs-)Löschgruppenfahrzeug (u.a. mit Löschwasser, Atemschutzgeräten und hydraulischem Rettungssatz) befindet sich bei der Freiwilligen Feuerwehr in Offenstetten. Welche Einsatzmittel benötigt werden, ist vom jeweiligen Schadensereignis abhängig. Die Alarmierungsplanung bedient sich bestehender Einsatzmittel benachbarter Gemeinden. ***Diese müssen aufgrund des Bauvorhabens aber keine zusätzliche Ausstattung anschaffen und vorhalten."***

In keiner Weise wird auf den Einwand geantwortet, dass *"die Gemeinde Rohr i. NB die Bereitstellung ausreichender Brandschutzkapazitäten der Stadt Abensberg überlässt"*
und keinerlei Abstimmung diesbezüglich bisher mit der Stadt Abensberg erfolgte!

Mit welchem Gutachten wurde ermittelt, dass die benachbarten Gemeinden keine zusätzliche Ausstattung anschaffen müssten, wenn unter anderem bis heute keine verbindlichen Aussagen zur Art der gelagerten Ware bei Amazon vorliegen – bezüglich der Panattoni- Halle aber überhaupt noch nicht feststeht, welche Firmen welche Produkte in dieser Halle zukünftig "umsetzen/ lagern" werden?

2.8.1.1 Einwand Nr. 25, Wasserzweckverbands Rottenburger Gruppe, (Kapitel 25 von Datei 2, Seite 79)

"Bei möglichen Bränden und deren Bekämpfung sind abfließende Löschwassermengen vollständig zurückzuhalten und vorzureinigen. Das Verwenden von Löschschäumen, welche PFOA-, PFOS-, bzw. PFAS-haltig sind ist grundsätzlich von der Brandbekämpfung auszuschließen, wenn eine Rückhaltung vor Eintritt in den Vorfluter nicht gesichert ist. Das spätere Herausfiltrieren von per- und polyfluorierten Chemikalien aus dem Trinkwasserdurch den Wasserversorger auf Kosten seiner Gebührenzahler ist sehr aufwendig und ungleich teuer!"

Antwort der Projektanten

"Löschwasser, Löschschaum zählen zu den wassergefährdenden Stoffen. Die Löschwasserrückhaltung betrifft in erster Linie die Bauausführung und wird über den Vorhaben- und Erschließungsplan, den Durchführungsvertrag und abschließend bindend in der Baugenehmigung geregelt. Im TG P wird bei Bedarf, entsprechend den Anforderungen des zukünftigen Nutzers, eine Löschwasserrückhaltung gemäß der Löschwasserrückhalte-Richtlinie und der AwSV vorgesehen. Die Anzeige, Überprüfung und ggf. notwendige Umsetzung erfolgt im Rahmen des Bauantragsverfahrens durch den Vorhabenträger. Im TG A ist eine Löschwasserrückhaltung einschließlich einer Bodenabdichtung mit Folie vorzusehen. Auf diese Weise kann vollständig verhindert werden, dass Löschwasser im Brandfall in die Bäche sowie das Grundwasser gelangen."

! **Auch hier wird die "Entscheidung" aufgeschoben – offenbar gibt es derzeit noch kein nachvollziehbares (berechenbares) Konzept bezüglich der hochproblematischen Löschwasser-Entsorgung im Brandfall im Hinblick auf dazu erforderliche Flächen und Speicherkapazitäten angesichts fehlender Kenntnisse über die zu erwartende Brandlast – abgeleitet aus dem künftigen Lagersortiment in beiden Hallen!!!**

2.9 Weitere Betriebsansiedlungen

2.9.1.1 Einwand Nr. 25, Wasserzweckverbands Rottenburger Gruppe, (Kapitel 25 von Datei 2, Seite 79)

"Sollten später im Zuge der Ansiedlung von Gewerbetreibenden in den beiden Teilgebieten Tankstellen, Waschanlagen für Fahrzeuge oder andere mit wassergefährdenden Stoffen handelnde oder arbeitende Firmen in Betracht gezogen werden, so sind diese mit entsprechenden Hinweisen und Auflagen in den Bauantragsbescheiden zu versehen."

Vielsagend auch die Antwort, welche eine weitere Absiedlung nicht ausschließt, obwohl die Ausnahme vom Anbindegebot sich ausschließlich auf Logistikunternehmen bezieht:

"Tankstellen zur privaten Nutzung sind grundsätzlich erlaubt. Waschanlagen für Fahrzeuge sind nicht zulässig. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe betrifft in erster Linie die Bauausführung. Bei wassergefährdenden Stoffen sind entsprechende bauliche Vorkehrungen im Rahmen des Bauantrags zu treffen."

! **Ist hier bereit der Grundstein gelegt für eine spätere Genehmigung zur Errichtung einer eigenen Tankstelle?**

2.10 Nachhaltigkeit und "Greenwashing"

Tatsächlich wurden die früheren Pläne im Hinblick auf eine nachhaltige Bauweise sehr umfangreich "optimiert", damit und Ersatzbepflanzungen sowie mit dem Kauf von "Ökopunkten" soll "Nachhaltigkeit" (vermutlich mit dem Ziel, diesbezügliche Förderungen zu erhalten) und ein "grünes Gebäude" kommuniziert werden.

Dies egalisiert aber in keiner Weise die Versiegelung einer solchen riesigen Naturlandschaft, die Auswirkungen auf die Region im Hinblick auf Grund- und Trinkwassergefährdung, Infrastruktur (Verkehr, Arbeitsplätze, Wohnungsbedarf,[22] Kitas) und vor allem auch die Gesundheit in den bereits jetzt verkehrsgeplagten Nachbargemeinden (Lärm, Luftschadstoffe und Feinstaub).

Die Nachhaltigkeit ist aber auch projektbezogen selbst zu hinterfragen.

2.10.1 Energiebedarf – nahezu autarke Stromversorgung???

2.10.1.1 Einwand 100, Bürgerinitiative, Seite 4, Punkt 3

"Die Gesamtversorgungsleistung von 9000kW entspricht einem Jahresverbrauch von ca. 79Mio kWh/a. Im Vergleich dazu können mit dieser Gesamtversorgungsleistung ca. 26.000 Einfamilienhaushalte mit 4 Personen versorgt werden oder umgerechnet 83% oder Haushalte im Landkreis Kelheim.
Durch solche Bauvorhaben werden die Energieerzeuger gezwungen, die Netzentgelte für die gesamte Bevölkerung zu erhöhen, um die extremen Investitionen tätigen zu können. Die Konsequenz ist, dass alle Bürger durch die Erhöhung der Netzentgelte das Vorhaben in Stocka mitfinanzieren müssen!

Bisher argumentiert wurde mit einer massiven "Eigenstromproduktion" durch Photovoltaik.

Antwort der Betreiber:

Die hohe Anschlussleistung ergibt sich aus der benötigten Einspeiseleistung der DachPhotovoltaikanlagen. Der Energiebedarf liegt wesentlich geringer und kann im Idealfall großteils über die Dach-Photovoltaik-Anlagen gedeckt werden.

Nicht berücksichtigt ist bei dieser Aussage, dass gegenüber dem ursprünglichen Projekt durch eine sehr großflächige Dachbegrünung die Anzahl der Solarmodule natürlich wesentlich reduziert wird –
und daher der hier zitierte Idealfall daher nicht eintreten wird !

Aber auch die inzwischen noch zu erwartenden "Stromwerte" könnten sich ausschließlich auf Sonnentage beschränken.

Völlig ignoriert wird von den Markträten in Rohr,
dass in den nächsten 10 Jahren eine umfassende Änderung der Arbeitsweise von Amazon – so wie in Amerika eintreten wird –
eine dort bereits angekündigte Vollautomatisierung der Logistiklager mit Massenentlassungen wird dann einen Großteil der jetzt vom Markt Rohr freudig erwarteten Arbeitsplätze wieder vernichtet –

der Strombedarf dieser Anlagen wird dagegen ins "Unermessliche" steigen.

! **26.10.2025 FOCUS "Amazon will 600 000 Jobs durch Roboter ersetzen" Amazon steht vor einem der größten Umbrüche seiner Unternehmensgeschichte: Interne Strategiepapiere zeigen, dass der Konzern in den kommenden Jahren rund 600.000 Jobs durch Roboter ersetzen will, wie die angesehene New York Times berichtet." Siehe auch "Amazon Schock- Entlassungen"(28.10.2025)**

Derzeit hat Amazon 1,1 Mio Mitarbeiter in den USA – dies entspricht einer Entlassungswelle von nahezu 60 %!)
Auch Amazon Deutschland – und damit ein Standort Stocka würde mit einigen Jahren Zeitverzögerung eine solche Entwicklung mitmachen!

Unerfreulicher Nebeneffekt für die Kommunen: Durch Abschreibmöglichkeiten der erheblichen Umbaukosten bei solcher KI - Automatisierung (Robotersysteme) wird in den Folgejahren Amazon am Standort natürlich keine Gewinne deklarieren, und damit auch keine Gewerbesteuer abführen!

Natürlich zahlen Roboter auch keine Lohnsteuer - auch diese Einnahmen werden sich um mindestens 60% reduzieren!

---

[22] Bereits jetzt fehlen im Landkreis Kelheim für die **aktuelle** "Bevölkerungsanzahl" an die 2100 Wohnungen!
Siehe dazu auch
Mittelbayerische Zeitung, 07.07.2026 "Region Kelheim: Eigenheim bleibt für viele Familien ein Traum"

2.10.2 Argument der Verbesserung des Grundwasserkörpers durch Versiegelung dieser Flächen?

2.10.2.1 Einwand Nr. 1 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forste (Kapitel 25 von Datei 2 Seite 19). Flächenverbrauch

"Durch die geplante Bebauung werden ca. 38 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung entzogen. Damit verlieren viele Landwirte einen beträchtlichen Teil ihrer Produktionsgrundlage und müssen deutliche Einkommensminderungen hinnehmen."

Antwort der Projektanten

? *"Durch die Inanspruchnahme der gewählten Flächen können anderweitige Flächen mit einer hohen Ertragsfähigkeit geschont [23] sowie eine Verbesserung des Grundwasserkörpers erzielt werden, da der Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln verhindert wird.* ***Um zusätzliche Flächeninanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen zu vermeiden, werden die Flächen möglichst kompakt bebaut.***

Kommentar: "Höchstmaß an Zynismus"

! ***Logische Schlussfolgerung:***

Eine völlige Versiegelung der Landschaft wäre der beste Schutz für das Grundwasser, weil dann keine Düngemittel mehr eingesetzt werden müssen!

2.10.3 Ökopunkte

In Bearbeitung

Siehe dazu auch https://www.eggbi.eu/gesundes-bauen-eggbi/umwelt-lokal-und-global/co2-kompensation-baeume-pflanzen-energiesparen-glaubwuerdigkeit/

[23] Soll mit dem Argument, Einsparung von Düngemittel bereits ein erstes "ökologisches" **Greenwashing** stattfinden?

3 Raumverträglichkeit

Tatsächlich liegt die Entscheidung bezüglich einer Raumverträglichkeitsprüfung nicht bei der für das Bauleitverfahren zuständigen Gemeinde, sondern bei der Regierung von Niederbayern.
Es sollten vor allem die Nachbargemeinden und das Landratsamt die Bezirksregierung dringend auffordern, eine solche Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen!

Ohne Bekanntgabe der tatsächlichen Gründe- und unter Verweigerung von Ergebnissen einer vorgeschriebenen standortbezogenen sorgfältigen Prüfungen behauptet die Bezirksregierung nach wie vor, das Vorhaben hätte keine maßgebliche überregional raumwirksame Bedeutung!

Siehe dazu "Verweigerung von Dokumenten"

Auch in der Stellungnahme zum Bauleitverfahren bezieht sich die Regierung von Niederbayern nahezu ausschließlich auf Fragen des Naturschutzes – Datei 2, Einwand 14 auf Seiten 16 bis 18 unterlässt aber Aussagen zur sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur!

Aussage:

> ***"Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung stehen dem Vorhaben aufgrund der Anwendung der zweiten Ausnahme des Anbindegebots zum jetzigen Planungsstand nicht entgegen."***

Auf diesbezügliche Einwände des Bundes Naturschutz, der Nachbargemeinde Hausen wurde seitens der Projektanten daher auf die Beurteilung der Bezirksregierung verweisen!

3.1.1.1 Einwand Nr. 9 Bund Naturschutz Datei 2 Seite 37

Aus Sicht des BUND-Naturschutz ist daher für die Planung eines Logistikzentrums in dieser Größenordnung definitiv ein Raumordnungsverfahren notwendig (*5).

*"Das jetzt gewählte Verfahren ist dazu nicht geeignet. Sofern seitens der Landesregierung der weltweite Onlinehandel und die Zerstörung des lokalen Einzelhandels gewünscht werden, dann sollte die Infrastruktur dafür wenigstens in den oben erwähnten Ballungszentren geschaffen werden. (*5):*

Das Raumordnungsverfahren der Landesplanungsbehörden dient zur Prüfung der Raumverträglichkeit von Planungsvorhaben. So lassen sich Konflikte rechtzeitig erkennen und Fehlplanungen zum Beispiel bei großen überörtlichen Bauvorhaben vermeiden. Raumordnungsverfahren prüfen solche Vorhaben, die über die Standortgemeinde hinaus und damit überörtlich von Bedeutung sind, im Vorfeld späterer Genehmigungsverfahren auf ihre Raumverträglichkeit (siehe:
https://www.stmwi.bayern.de/landesentwicklung/instrumente/raumordnungsverfahren)"

Antwort der Projektanten

"Von einem Raumordnungsverfahren kann abgesehen werden, sofern das Vorhaben den Festsetzungen eines den Zielen der Raumordnung angepassten Bebauungsplans nach § 12 BauGB entspricht. Im ersten Schritt wird die Anpassung des Bebauungsplans an das Landesentwicklungsprogramm und im zweiten Schritt die Anpassung an den Regionalplan geprüft. Die Vorgaben des LEP sehen vor, dass neue Siedlungsflächen möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten ausgewiesen werden. Logistikansiedlungen sind regelmäßig, wie im vorliegenden Fall, auf andere Anforderungen angewiesen.

Daher muss die Ausnahme vom Anbindegebot in Anspruch genommen werden. Diese sieht vor, dass Logistikunternehmen, die auf einen unmittelbaren Autobahnanschluss oder deren Zubringer angewiesen sind und ohne wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes geplant sind, auch nicht an eine Siedlungseinheit angebunden werden müssen. Als Zubringer zu Bundesautobahnen im Sinn der zweiten Ausnahme sind neben Bundes- auch Staatsstraßen zu werten, die im Straßennetz den Verkehr von einem Verkehrsschwerpunkt unmittelbar zu einer Autobahnanschlussstelle führen. Dazwischen dürfen sich keine Ortsdurchfahrten oder größere Ortslagen befinden. Die St2144 erfüllt die Funktion als (Autobahn-)Zubringer, da sie den Verkehr vom Verkehrsschwerpunkt Abensberg unmittelbar bis zur Anschlussstelle der BAB93 sicherstellt. Die Stadt Abensberg ist eine Stadt im Sinne des LEP, Anhang 1, Ziffer 1.2 und wird als Stadt mit etwa 15.000 Einwohnern als eine von fünf Mittelzentren der Region geführt. Der Vorhabenstandort ist dahingehend auf die kurze Anbindung über die St2230 an die St2144 als unmittelbaren Zubringer zur BAB93 angewiesen. In dem Bereich zwischen dem Vorhabenstandort und der Autobahnanschlussstelle befinden sich keine Ortsdurchfahrten oder größeren Ortslagen. Die Autobahnanschlussstelle der BAB93 ist zudem lediglich – gemessen entlang der Staatstraße – 580m vom Vorhabenstandort entfernt. **Auch mit der Regierung von Niederbayern, Sachgebiet 24 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung als auch dem Regionalplanungsverband besteht hier Einverständnis"**

Die Verfasser der Antwort ignorieren völlig die Forderung nach einer Raumverträglichkeitsprüfung.

3.1.1.2 Einwand Nr. 20, Verwaltungsgemeinschaft Langquaid + Hausen, Datei 2 Seite 67

Abschließend erwartet die Gemeinde Hausen eine auf Gutachten und Fakten basierende Planung, die die Belange für angrenzende Gemeinden und die gesamte Region ausreichend berücksichtigt. Dafür ist aus Sicht der Gemeinde mindestens folgendes notwendig:

- Raumordnungsverfahren/Raumverträglichkeitsprüfung
- Infrastrukturgutachten
- Immissionsgutachten (Luft, Lärm, Licht)
- Geologisches Gutachten im Hinblick auf Schutz der Trinkwasserqualität in den Brunnen der Umgebung - Interkommunales Entwicklungskonzept

Antwort der Projektanten

Die Regierung von Niederbayern, als zuständige höhere Landesplanungsbehörde, hält das Vorhaben zudem ***nicht für überörtlich raumbedeutsam, da es sich nicht um ein Vorhaben handelt, dass einen hohen landesplanerischen Koordinierungs- oder Abstimmungsbedarf und damit ein eigenständiges, dem fachlichen Genehmigungsverfahren, vorgelagertes förmliches Verfahren erfordert und dies rechtfertigen würde.***

Die Beurteilung der Raumbedeutsamkeit ermittelt sich nicht ausschließlich an der Größe, sondern auch anhand des spezifischen Standortes des Vorhabens. Für Logistikprojekte ist gerade deshalb die Ausnahme vom Anbindegebot (LEP-Ziffer 3.3) geschaffen worden.

Daher wurde die Forderung der Bürgerinitiative Abensberg zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei der Regierung von Niederbayern abgelehnt. Die darauf angestrebte Dienstaufsichtsbeschwerde beim Wirtschaftsministerium wurde ebenfalls abgelehnt. ***Somit wird die fehlende Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens als amtlich bestätigt gesehen.***

Es ist eine Standortuntersuchung durchgeführt worden. Hierbei wurden gemeindeübergreifend vergleichbare Standorte der Eignung für einen Logistikpark unterzogen. Hierbei konnte der gewählte Standort als am besten geeignet identifiziert werden. Für den gewählten Standort wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. ***Ein Infrastrukturgutachten umfasst die Belange des Verkehrs, der Versorgung, der sozialen Infrastruktur****, der Wirtschaft und der Umwelt. Das gewünschte Infrastrukturgutachten existiert bereits in Form der Standortuntersuchung sowie weiterführender, fachspezifischer Gutachten. Hier sind Verkehrszahlen sowie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ermittelt und mögliche Ausbaumaßnahmen gegenübergestellt worden. Zahlreiche Aspekte, wie zum Beispiel die Versorgung, können erst auf Ebene der Bauleitplanung geklärt werden.*

Hier handelt es sich eindeutig um ein politisch abgekartetes Spiel - Zusammenspiel zwischen Regierung von Niederbayern und einem Wirtschaftsministerium, ebenfalls ohne sachlicher - nachvollziehbarer Begründung ,welches entsprechende Dienstaufsichtsbeschwerden "abschmetterte"!

Dieses politische (keineswegs fachliche) Zusammenspiel als "amtlich bestätigt" zu bezeichnen, ist ungeheuerlich.

"Gutachten" die der Bezirksregierung als Grundlage der Entscheidung dienten (dies wären z.B. "neutrale" Infrastrukturuntersuchungen, Belange des Verkehrs, der Versorgung, der sozialen Infrastruktur, Wirtschaft und Umwelt – in Abstimmung mit den Fachabteilungen des Landratsamtes) wurden meinerseits mehrfach von der Regierung von Niederbayern unter Berufung auf das Umweltinformationsgesetz angefordert und widerrechtlich verweigert!

4 Gutachten? - beauftragt und bezahlt von Amazon und Panattoni

4.1 Bisher vorgelegte Dokumente

4.1.1 Ursprünglicher Bebauungsplan 20.02.2024

4.1.2 Flächennutzungsplan 20.02.2024

Verkehr

4.1.3 Verkehr – Dokument 1 Ergebnisse

4.1.4 Verkehr – Dokument 2 Anlagen

Gesundheit

4.1.5 Schalltechnische Untersuchung

4.1.6 Lufthygienische Untersuchung

4.1.7 Lichtimmissionsschutz

4.1.8 Lichtplan- Blendungen

Umwelt

4.1.9 Hochwassermodellierung
(es fehlt das mehrfach zitierte mit dem WWA erarbeitete Konzept bezüglich Vorreinigung des kontaminierten Regenwassers)

4.1.10 Umweltverträglichkeitsprüfung 2025

4.1.11 Artenschutzrechtliche Prüfung Fauna und Flora(?)

4.1.12 Artenschutzrechtliche Prüfung 1 Fauna Kartierung

Dazu ein höchst fragwürdiges Dokument aus 2022

4.1.13 Versickerungsgutachten 2022 sowie ein Kommentar dazu

4.1.14 Standortuntersuchung - Alternativprüfungen

Bodenuntersuchungen und Überblick alle angeführten Dokumente

4.1.15 Boden- Erschließung

4.1.16 Geotechnischer Bericht 1 West

4.1.17 Geotechnischer Bericht 2 West

4.1.18 Geotechnischer Bericht 1 Ost

4.1.19 Geotechnischer Bericht 2 Ost Kreisverkehr

4.2 Grundsätzliches zur Bewertung von Gutachten/ Gutachtern

Bei der Bewertung der Gutachten und Stellungnahmen seitens Behörden ist zu hinterfragen – ob- und welchen Einfluss politische Interessen **auf Stellungnahmen und Gutachterauswahl** hatten – ebenso wie die Frage nach der Qualifikation[24] und vor allem der Neutralität von Gutachtern, die vom Projektanten selbst **ausgewählt**, beauftragt und **bezahlt** werden.

Hier stellt sich insgesamt die Frage, ob es notwendig sein wird, entsprechende Gegengutachten erstellen zu lassen.
Vorm allem bedarf es hier auch des Fachwissens beispielsweise der Umweltverbände, in welchem Umfang die diesbezüglichen Gutachten anerkannt werden können.

> **Bezüglich des aktuell vorgelegten Verkehrsgutachtens ist bereits die Bürgerinitiative nach meinen Informationen dabei, dieses "Gutachten" sehr kritisch zu hinterfragen.**

Bürgerorientierte Landräte hatten auch schon (beispielsweise im Falle Amazon Allersberg) eigene "neutrale" Verkehrsgutachten des Landkreises in Auftrag gegeben!

> NN.de, 07.07.2021 "Nachhaltigkeit sieht anders aus – auch vom Kreis kommt Gegenwind"
> *"Der Landkreis hat ein Verkehrsgutachten zu beiden Gewerbegebieten eingeholt, die direkt an der Kreisstraße RH 35 liegen. Mit teils erschreckenden Ergebnissen: Mit 900 Prozent mehr Schwerlastverkehr rechnen die Experten. Das entspricht etwa 1450 Lastwagen am Tag. Auch Landrat Herbert Eckstein beäugt das Projekt skeptisch. Nicht nur wegen des rasant zunehmenden Schwerlastverkehrs. Für ihn siedelt man ohne Not ein Unternehmen an, von dem in puncto Steuereinnahmen keine Riesensummen zu erwarten seien. Nachhaltig schaue anders aus, erklärt Ecksten. Und Nachhaltigkeit – auch von heimischen Betrieben – sei ihm ein Herzensanliegen. „Der Landkreis Roth hat die niedrigste Arbeitslosigkeit in ganz Mittelfranken", sagt er. Warum? Weil man wenig große Betriebe habe und sehr viele Mittelständler. Die meisten Unternehmen hier hätten ein organisches Wachstum und sich zum Teil über mehrere Generationen entwickelt."*

Im konkreten Fall Logistikpark Stocka hat beispielsweise das Staatliche Bauamt Landshut bereits frühzeitig (Februar 2024, zwei Tage vor deiner sehr entscheidenden Marktratssitzung in Rohr) "ohne" Vorlage entsprechender Gutachten oder Nachweise in den Medien kommuniziert, der Verkehr wäre auch nach einer Inbetriebnahme eines Logistikparks auch in den Nachbargemeinden noch durchaus "beherrschbar" – dies obwohl bereits jetzt beispielsweise in Offenstetten nachweisbar gesetzliche Schallgrenzwerte überschritten werden.

Nach grober Einschätzung beziehen sich dabei diese Aussagen des Bauamts auf "herangezogenen "Gutachten und Zählungen primär" auf die unmittelbare Umgebung des Logistikzentrums und des Autobahnanschlusses und mit nicht "nachvollziehbare Aussagen zu entsprechenden Messungen" auf die Auswirkungen auf die Nachbargemeinden:

> Zitat aus dieser "Präsentation" die 2024 als "Gutachten" (Auftraggeber Amazon/ Panattoni) vorgelegt wurde:
> *"Zusammenfassend wurde mit den vorstehenden Ausführungen eine ausreichende Verkehrsqualität **an den untersuchten Knotenpunkten** im Prognose-Planfall 2035 nachgewiesen."*

Auch eine Studie des Bauamts 2025 für eine Ortsumfahrung Offenstetten (ebenfalls nur als "Präsentation" vorgelegt, die Weitergabe wurde mir monatelang widerrechtlich verweigert!) bezog sich wiederum primär auf diese "Verkehrsuntersuchung" aus 2024 – (Grundlage: Seite 7)
und wurde **kennzeichnenderweise von derselben Firma erstellt, wie das zuvor von Amazon- Panattoni beauftragte und bezahlte "Gutachten".** (Neutralitäts- Gewährleistung?)

Selbst der Landrat und die Bürgermeisterin von Rohr hatte noch 2022 mit Unterschrift bekräftigt, eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Bürger von Offenstetten, Ober- und Unterschambach sei auf jeden Fall auszuschließen!

> **Die tatsächlich zu erwartenden Mehrbelastungen für die Nachbargemeinden werden offensichtlich nicht ausreichend berücksichtigt - trotz anderslautender politischer Aussagen noch 2022**

[24] Es zählt bei der Frage nach Qualifikation der Gutachter nicht die Menge bereits früher erstellter Gutachten, sondern deren Qualität und vor allem Neutralität!

5 Amazon wendet sich mit Schreiben an die Kreisräte

5.1 Politische Bedeutung des Kreistags?

Mit einem persönlichen Schreiben an alle Kreisräte versuchen die Projekt- Betreiber Stimmung für das Projekt zu machen – dies bei einer Institution "Kreistag", welcher laut dem amtierenden Landrat ebenso wie er selbst keinerlei Einfluss auf das Projekt habe! "Mittelbayerische Zeitung, 09.04.2025"

> **Zitat**: *"Zum Auftakt – und nach eindringlicher Ermahnung („keine Zwischenrufe!“) an die rund 50 Zuhörerinnen und Zuhörer im Sitzungssaal – zitierte Landrat Martin Neumeyer die Geschäftsordnung des Kreistags. Demnach befasst sich das gewählte Gremium generell nicht mit Themen, die das Landratsamt als Staatsbehörde betreffen.* ***Als Leiter dieser Behörde werde er sich daher nicht groß an der Debatte beteiligen, so Neumeyer."***
>
> *"Auch Kreis-Infrastruktur wie Straßen und Schulen sei tangiert, und damit wiederum die Kreisfinanzen, gab SPD-Sprecher Willi Dürr zu bedenken; ferner kreisweite Belange wie Natur- und Grundwasserschutz, Bauland-Verfügbarkeit. Dürr warf den Debatten-Gegnern vor, sich „ein Stück weit hinter dem Recht zu verstecken“. ÖDP-Sprecher Schmalz zitierte den ehemaligen Gemeindetags-Direktor Jürgen Busse, demzufolge der Kreisausschuss „selbstverständlich“ befugt sei, die Bezirksregierung zu einem Raumordnungsverfahren aufzufordern."*

Auch wenn der Kreisausschuss nicht befugt ist, der Bezirksregierung **Weisungen zu erteilen** – eine Resolution an die Bezirksregierung als Ergebnis politischer Meinungsbildung eines solchen Gremiums könnte aber keineswegs völlig ignoriert werden. Diese hatte bekanntlich mit Aussagen zu fehlenden "maßgebliche Auswirkungen" auf die Gesamtregion ja **ohne sorgfältiger Einzelfall- Prüfung** (u.a. Einbeziehung der Fachstellen des Landratsamtes) bisher eine Raumverträglichkeitsprüfung widerrechtlich abgelehnt.

Offensichtlich sehen auch die sicherlich äußerst projekterfahrenen Konzerne Amazon und Panattoni den Einfluss dieses Gremiums durchaus etwas anders!

5.2 Schreiben von Amazon an die Kreisräte vom 15.01.2026

Mit durchaus fragwürdigen Argumenten wendet sich Panattoni inzwischen an die Kelheimer Kreisräte:

> *Sehr geehrte Kreisrätinnen und Kreisräte,*
>
> *wir - die Unternehmen Amazon und Panattoni - möchten Sie heute über den Projektfortschritt beim geplanten Wirtschaftspark an der A93 informieren. Mit Schreiben vom 20.02.2024 haben wir Sie bereits über das Verkehrsgutachten, das Erschließungskonzept und den Aufstellungsbeschluss in Kenntnis gesetzt. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Behörden hatten im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung im März 2024 einen Monat Zeit, um die Planungsunterlagen einzusehen und Stellungnahmen zum Projekt einzureichen.*
>
> *Unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen haben Amazon und Panattoni die Planungen zum Wirtschaftspark an der A93 angepasst und zusätzliche Gutachten erstellt. Zudem wurden in enger Abstimmung mit dem Verkäufer des Grundstücks umfassende Nachhaltigkeitsinitiativen erarbeitet, die den Wirtschaftspark an der A93 zu einem Vorzeigeprojekt für nachhaltiges Bauen machen werden. Dazu zählen unter anderem:*
>
> - ***Dach- und Fassadenbegrünung:*** *Alle Gebäude des Wirtschaftsparks erhalten eine Dachbegrünung. Beim Parkhaus ist eine intensive Dachbegrünung vorgesehen, die Regenwasser zurückhält, das Mikroklima verbessert und Lebensraum für Insekten schafft. Am Hauptgebäude sind fassadengebundene, vertikale Gärten geplant, die die Fassade verschatten und die Luftqualität verbessern.*
> - ***Holzbauweise:*** *Das Panattoni-Gebäude wird mit einem Holztragwerk und einer Holzfassade errichtet. Außerdem erhalten der Bürotrakt und das Bildungszentrum am Eingang hochwertige Holzfassaden und das Tragwerk der Großgarage entsteht ebenfalls in Holz. Durch die Verwendung dieses nachwachsenden Rohstoffs mit positiver CO_2-Bilanz wird ein wichtiger Beitrag zum nachhaltigen Bauen geleistet. Gleichzeitig wird bewusst auf PVC-haltige Baustoffe zugunsten langlebiger und gut recycelbarer Materialien verzichtet.*

- ***Energieeffizienz und Betrieb:*** *Nahezu die gesamte Dachfläche des Amazon-Hauptgebäudes sowie das komplette Dach des Panattoni-Parks werden mit Photovoltaikmodulen ausgestattet, um einen bilanziell CO_2-freien Gebäudebetrieb zu ermöglichen. Eine intelligente, tageslicht- und präsenzgesteuerte Beleuchtung sowie eine fossilfreie Heiztechnik tragen zusätzlich zur Reduktion des Energiebedarfs bei. Ein durchdachtes E-Mobilitätskonzept mit eigener Ladeinfrastruktur bindet den lokal erzeugten Solarstrom ein.*
- ***Artenschutz und Biodiversität:*** *Zur Förderung der Biodiversität werden Streuobstwiesen angelegt, zusätzliche Bäume gepflanzt und vielfältige Wildblumenflächen geschaffen. Ergänzend sorgen Insektenhotels und Nisthilfen für weitere Lebensräume zahlreicher Tierarten.*

Zweifellos haben sich die Projektanten angesichts der Flut von sachlich gut begründeten Einwänden zum Thema Umwelt- und Landschaftsschutz bemüht, mit baulichen Maßnahmen -zugegeben "nachhaltige" Gebäude zu planen.

> Zweifelhaft sind allerdings die Aussagen zu Energieeffizienz – Solaranlagen helfen zwar, die CO2 Bilanz zu verbessern – sie bringen aber nur bei entsprechender Witterung Strom…
> Zudem ist nur ein Teil der Dächer bei der neuen Planung mit Modulen besetzt – der Rest ist ein gleichzeitig ebenso "beworbenes" Gründach!

Vor allem ist bei der in den USA bereits beschlossenen Umstellung auf vollautomatisierte KI gesteuerte Robotik-Logistik in den – mit Verzögerung sicher auch in Europa umgesetzten System - ein Vielfaches an Strom erforderlich – dieser wird keinesfalls dann mehr mit den Solarmodulen abgedeckt werden.

> Mit ökologischen "Kosmetikmaßnahmen" wie ein paar Streuwiesen, Wildblumenflächen, Dach- und Fassadenbegrünung ist aber auch **keineswegs die Versieglung dieser riesigen Naturfläche**, die Rodung des Waldes ausgeglichen – auch nicht mit dem Erwerb von sogenannten Ökopunkten, deren Seriosität grundsätzlich vielfach in Frage gestellt wird. Siehe dazu "Greenwashing"
>
> *Amazon und Panattoni stehen im kontinuierlichen Austausch mit der örtlichen Naturschutzbehörde. Beispielsweise wurden Plananpassungen vorgenommen und Maßnahmen erarbeitet, um die vor Ort vorkommende Sandgrasnelke, den angrenzenden Bannwald und den Hopfenbach zu schützen sowie Ausgleichsflächen für Haselmaus und Feldlerche zu schaffen.*
>
> *Nun geht es mit dem Planungsverfahren weiter. Vom 12. bis 14. Januar 2026 wurden die Abwägungsvorschläge aus der frühzeitigen Beteiligung im Marktgemeinderat in Rohr i.NB vorgestellt. Im Frühjahr wird der aktualisierte Planungsstand in einer weiteren öffentlichen Sitzung zur Beratung und Abstimmung in den Marktgemeinderat eingebracht. Vorbehaltlich der Zustimmung des Rates werden die detaillierten Planungsunterlagen dann im Zuge der förmlichen Beteiligung noch einmal öffentlich ausgelegt. Die Bürgerinnen und Bürger werden dazu im Vorfeld rechtzeitig informiert. Selbstverständlich werden Amazon und Panattoni auch die im Rahmen der förmlichen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen sorgfältig prüfen und die Planungsunterlagen unter bestmöglicher Berücksichtigung der vorgebrachten Belange überarbeiten. Im letzten Schritt wird der Gemeinderat nach einer finalen Abwägung den Bebauungsplan als Satzung beschließen.*
>
> *Neben diesen gesetzlich geregelten Schritten ist es Amazon als sich langfristig ansiedelndes Unternehmen und Panattoni als ganzheitlicher Projektentwickler ein wichtiges Anliegen, mit den Menschen vor Ort in Kontakt zu stehen. Für uns gilt: Wir möchten aktiver Partner in der Region sein.*
>
> ***Langfristig werden rund 1.800 Arbeitsplätze im geplanten Wirtschaftspark an der A93 geschaffen**. Weitere Unternehmen fühlen sich als potenzielle Mieter durch das günstige unternehmerische Umfeld angezogen und erwägen eine Ansiedlung. Dies ermöglicht auch künftigen Generationen ein Leben und Arbeiten in der Region.*

Die Langfristigkeit der neuen Arbeitsplätze (derzeit geplant ab 2029!
15 bis 16 Euro Stundenlohn- Arbeitsplätze 2029 sind keine Alternative zu den inzwischen gerne zitierten "aktuellen!" Arbeitsplatzverlusten – Autoindustrie - Kelheim- Fibres).

! **In den USA werden von Amazon in den nächsten Jahren bereits an die 60 % der 1.1 Millionen Mitarbeiter entlassen!**

Siehe dazu:

- "Amazon will 600.00 Jobs durch Roboter ersetzen"
- "Stellenstreichungen könnten bis 2027 bereits zu Kosteneinsparungen von 30 Cent pro verkauftem Produkte führen"
- **"Roboter sollen künftig Pakete sortieren – mit radikalen Folgen für den Arbeitsmarkt."**

Durch den Amazon-Marktplatz entstehen zudem schon heute neue Umsatzmöglichkeiten für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) aus der Region. Im Jahr 2024 haben über 8.000 bayerische KMU mehr als 25 Millionen Produkte über den Amazon-Marktplatz[25] verkauft und dabei einen Exportumsatz von mehr als 800 Millionen Euro erwirtschaftet.

Umsatzmöglichkeit für Klein- und Mittelbetriebe?

Seit längerem hat darauf bereits das Bundeskartellamt ein Auge geworfen – vielfach ist von teils existenzbedrohender Ausbeutung dieser Betriebe die Rede.

Des Weiteren sind die Investitionen in den Ausbau der örtlichen Infrastruktur wie des Straßennetzes und in die örtliche Kläranlage zu erwähnen. Auch nach der Ansiedlung des Wirtschaftsparks an der A93 werden sich Amazon und Panattoni für Natur und Gesellschaft engagieren.

Es handelt sich hier keineswegs um "freiwillige" Leistungen, sondern um gesetzliche geforderte Übernahme von durch das Unternehmen erst "produzierte Kosten" (Autobahnanschluss, Trinkwasseranschluss, Anschluss an eine Kläranlage, die mit wesentlich höheren Kapazitätsanforderung errichtet werden müsste...)

Wir werden Sie weiterhin über die Entwicklung des Wirtschaftsparks an der A93 auf dem Laufenden halten und stehen Ihnen für Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
i.A. Julia Schober

Öffentlichkeitsarbeit
Wirtschaftspark an der A93

In keiner Weise erwähnt wird allerding die

- unzumutbare zusätzliche Verkehrsbelastung (damit Gesundheitsbelastung durch Lärm und Schadstoffe; bereits jetzt Grenzwertüberschreitungen) in den Nachbargemeinden
- die Gefährdung des Grund- und Trinkwassers bei Starkregen[26] und im Brandfall (stark kontaminiertes Löschwasser)
- die Arbeitsplatzprobleme in der Gesamt- Region (bereit jetzt Arbeitskräftemangel in der Region, im Einzugsbereich der zuständige IHK Regensburg/ Kelheim sind 5163 Lehrstellen unbesetzt!)
  Sollen hier den arbeitskräftesuchenden Unternehmen in der Region weitere Arbeitskräfte "abgeworben" werden, um diese dann nach wenigen Jahren durch Roboter ersetzen zu lassen?
- Wohnungsprobleme bereits jetzt in der Gesamtregion:

Laut einer aktuellen Untersuchung (Dezember 2025) fehlen derzeit im Landkreis Kelheim an die 2100 Wohnungen – mit steigender Tendenz!!!

Aussage im Abwägungsverfahren zum Einwand 9 Bund Naturschutz: *"Darüber hinaus arbeitet auch der Markt Rohr sukzessive daran, nachhaltigen Wohnraum auszuweisen"*[27]

Wieviel neue Wohnungen hat der Markt Rohr in den letzten Jahren tatsächlich "geschaffen"?
Soll das Problem neue Wohnungen, Kitas, Schulen ebenfalls auf die Nachbargemeinden abgewälzt werden???

Die 15 von der Gemeinde im März 2026 noch angebotenen Parzellen weisen einen Preis von 290 Euro m² aus – eine 400 m² Parzelle kostet demnach bereits 116.000 Euro ohne Nebenkosten – welcher Amazon - Mitarbeiter könnte sich dazu noch die Baukosten für ein Eigenheim leisten?

---

[25] Süddeutsche Zeitung, 2.06.2025: "Missbrauch mit Preisvorgaben?

[26] Ausgegangen wird derzeit laut vorläufigem Bauleitplan von einem maximal 30 Jahre Starkregen im Amazon Gelände, einem nur 5 Jahre Starkregen beim Panattoni- Gelände… und dies bei "Berechnungen" deren Grundlagen **mir bisher nicht zur Verfügung** stehen. In einem 2024 vorgelegten "Versickerungsgutachten" verwendete man Starkregenberechnungen aus 2010, die neuen Berechnungen des Deutschen Wetterdienstes aus 2020 weisen um ca. 25 % höhere Niederschlagsmengen auf. Unbestritten: **Extreme Starkregenfälle nehmen massiv zu!**
04.06.2024 "Die Bayern.de" Nach vorläufigen Daten: "**Jahrhundert- Niederschläge gemessen! An mehreren Orten in Süddeutschland fiel in den vergangenen Tagen nach vorläufigen Daten so viel Regen wie nur alle 50 bis 100 Jahre. Man könne von Jahrhundert-Niederschlägen sprechen, sagte der Meteorologe Thomas Deutschländer vom Deutschen Wetterdienst (DWD). «Das ist schon besonders, aber nicht komplett außergewöhnlich.»**

[27] **Siehe dazu auch Mittelbayerische Zeitung, 07.07.2026 "Region Kelheim: Eigenheim bleibt für viele Familien ein Traum"**
Mehr Nachfrage würde die Grud- aber auch die Mietpreise für die "Einheimischen" erneut wesentlich erhöhen!

6 Chronik Neuigkeiten 2026

6.1 AKTUELL Januar/Februar 2026

16.02.2026 Bezirksregierung von Niederbayern beharrt darauf, das Panattoni- Amazon- Projekt hätte keine maßgeblichen Auswirkungen auf die gesamte Region!

16.02.2026 Mittelbayerische Zeitung "Kein Dämpfer für die Projektgegner"

Leserbriefe 16.02.2026
"Zur Berichterstattung über das geplante Amazon-Logistikzentrum in Stocka gab es zwei Leserzuschriften!

"Kein Dämpfer für die Projektgegner" siehe Error! Reference source not found.

- **"Neutral und ohne Meinung"**

  Beim Diskussionsabend mit den fünf Landratskandidaten über das Amazon-Logistikzentrum konnte man gut beobachten, welche Strategie Landrat Martin Neumeyer von der ersten Minute an verfolgte: So neutral zu sein, als müsse er die hochheilig-neutrale Schweiz persönlich verteidigen.

  Die anderen vier Kandidaten positionierten sich gegen das Projekt, sagten ihre Meinung, machten Vorschläge, und griffen die Sorgen der Bürger auf.
  Alle Argumente dagegen sind bekannt.

  Allein eine mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers und der nahe Hopfenbach-Einfall sind Grund genug, dieses Projekt abzulehnen.

  Wer aber hier als oberster Vertreter des Landkreises einem großen Teil seiner Mitbürger kein Gehör schenkt, ihre Ängste und Bedenken nicht ernst nimmt und sich auch nicht traut, sich zu positionieren, verspielt Glaubwürdigkeit und Respekt.
  Martin Neumeyer wiederholte sein Mantra der Neutralität und trug dieses wie eine Monstranz die ganze Diskussion vor sich her.
  ***Ein Politiker sollte das Zeug haben, sich zu positionieren**. Aber der amtierende Landrat hält sich hier bequem raus. Ein militärisch schwaches Land handelt in der Regel klug, wenn es sich gegenüber allen Supermächten der Welt strikt neutral verhält.*

Wer sich aber als Landrat in einer wichtigen Sache, die direkt vor der Haustür vielen Bürgern schadet, neutral verhält und seiner Verantwortung entzieht

16.02.2026 Mittelbayerische Zeitung "Dämpfer für Projektgegner"

> *"Die Regierung von Niederbayern erklärt in einem Schreiben, das unserer Zeitung vorliegt: Eine Raumverträglichkeitsprüfung „kann weder durch den Kreistag noch durch den Landrat erzwungen werden“. Da es sich um ein rein behördeninternes Verfahren handle, sehe die Rechtslage „auch kein entsprechendes Antragsrecht vor – weder des Kreistags noch des Landrats“.*
> *Die Entscheidung gegen eine RVP stehe „nicht im Belieben der Behörden, sondern das regelt das Gesetz“, wird betont. In Abstimmung mit dem Ministerium wurde festgestellt, „dass die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen“. Rechtsgrundlagen seien das Raumordnungsgesetz, die Raumordnungsverordnung des Bundes sowie das Bayerische Landesplanungsgesetz."*

Kommentar und Leserbrief vom 16.02.2026

Aussage der Bezirksregierung zum Amazon- Projekt Stocka

stellt keineswegs einen Dämpfer für die Projektgegner dar!
Offensichtlich wurden von der Bezirksregierung Niederbayern die Aussagen der Landratskandidaten bei der Veranstaltung in Abensberg völlig fehlinterpretiert.

Keiner hatte behauptet, das Landratsamt könne eine Raumverträglichkeitsprüfung rechtlich anordnen - sondern sie verwiesen auf die "politische Möglichkeit und sogar Pflicht“, als gewählte Landräte, ebenso wie der "gewählte Kreisrat" auf die Fehler öffentlich aufmerksam zu machen, auf Grund derer die bisherige Entscheidung getroffen wurde.

Es handelt sich nämlich um eine fachliche Fehlentscheidung - nachgewiesen sind massive Auswirkungen aus Infrastruktur, Verkehr und damit Gesundheit, Arbeitskräfte- und Wohnungsmangel, Trinkwasserschutz und Umwelt- und Landschaftsschutz durch das geplante Projekt auf eine ganze Region.

Auch die Berufung der Bezirksregierung auf die Ausnahmeregelung vom Anbindegebot für Logistikunternehmen bezieht sich auf den Bereich Vermeidung weiterer Zersiedelung bei entsprechendem Autobahnanschluss, enthebt aber nicht von der Pflicht, die übrigen raumordnerischen Aspekte zu prüfen und zu berücksichtigen!

Ebenso aber handelt es sich aber auch um einen Verfahrensfehler bei der Entscheidung, sich lediglich darauf zu berufen, eine Prüfung wäre nicht erforderlich, weil bei zwei anderen Amazon- Projekten mit völlig anderer Infrastruktur auch keine durchgeführt wurde(?) – ein politisch motiviertes Argument (Vorzugsbehandlung – roter Teppich für einen Konzern – für das wesentlich kleinere Projekt eine Hagebaumarkts in Kelheim wurde eine solche Prüfung sehr wohl angeordnet!)
– bei welchem auf die "vorgeschriebene Sorgfaltspflicht einer Einzelprüfung" (unter anderem wurde laut Aussage des derzeitigen Landrats auch nie eine Stellungnahme der Fachabteilungen des Landratsamts angefordert!) verzichtet worden war.

Auch die Bürgerinitiative hatte im Wissen um die rechtlichen Möglichkeit nach meiner Information nie vom Landrat gefordert, eine Raumverträglichkeitsprüfung anzuordnen – vielmehr wurde und wird erwartet, dass gewählte Vertreter (Landrat, Kreisrat) massive Sorgen ihrer Wähler aufnehmen und auch
eine eigene Stellungnahme (Meinung) zum Projekt öffentlich vorbringen und dabei ihren „politischen“ Einfluss geltend machen.

Interessant wird sein, ob - und wie - die einzelnen Landratskandidaten - vor allem noch vor den Kommunalwahlen - auf dieses Schreiben der Bezirksregierung von Niederbayern reagieren werden!

09.02.2026 "Landratskandidaten" stellen sich Fragen zum Logistikpark

Zahlreiche Presseberichte und Informationen zu dieser erfolgreichen Veranstaltung zur "Meinungsbildung" finden Sie im Kapitel 20 "Landratswahl 2026" in der Zusammenfassung "Logistikpark Stocka (2) Politik und Behörden"

19.01.2026 TVA "BI schaltet Anwalt gegen geplanten Logistik-Park ein"

> *"Die BI Abensberg sagt nach wie vor „Nein“ zum Standort für den geplanten Logistik-Park Stocka und zieht sich künftig einen Anwalt zur Hilfe. Zu diesem Entschluss kam es nach der dreitägigen Gemeinderats-Sitzung, die vergangene Woche stattfand."*

16.01.2026 Amazon/ Panattoni wenden sich mit teils fragwürdigen Argumenten an die Kelheimer Kreisräte

In einem Schreiben an die Kreisräte versuchen nunmehr die Projektbetreiber politische Einflussnahme auf den Kreisrat zu nehmen.
Erwähnt werden "ökologische Maßnahmen" ("Greenwashing") – vernachlässigt werden die eigentlichen Probleme wie Flächenversiegelung, Gefährdung von Grund- und Trinkwasser, langfristige Arbeitsplatzfragen und akute bereits bestehende Wohnungsnot in der Region. Mehr dazu im Kapitel **0 " Widersprüche in Aussagen"**

14.01.2026 Rechtmäßigkeit der Marktratsentscheidungen?

Wie den Medien zu entnehmen war, fand an 3 Abenden (12.,13.,14.2026) die öffentliche Behandlung der über 400 Einwände von Bürgern zum Logistikpark Stocka durch den Marktrat in Rohr NB statt.

Dabei kam es unter anderem auch zu einer **unnötigen Eskalation durch einen Rohrer Marktrat (Hoffmann Bernhard, Freie Wähler)** –
er warf in völlig unnötig polemischer Weise unter anderem der Bürgerinitiative Abensberg, vor allem aber dem ehemaligen Abensberger Bürgermeister Uwe Brandl ebenso wie dem amtierenden Bürgermeister Bernhard Resch vor, die Gründungsveranstaltung der Bürgerinitiative **mit einer Kampfansage** beendet zu haben **und damit alle Brücken abgerissen** zu haben. (Presseartikel, 16.01.2026).

Dass nicht nur "Öffentlichkeit", sondern vor allem aber die Nachbargemeinden lange Zeit überhaupt nicht über die Pläne informiert worden waren, selbst die Markträte von Rohr monatelang nichts von diesen Plänen erfuhren (Pressemeldung 18.11.2022! "Großes Schweigen") wurde seinerseits tunlichst verschweigen – den anwesenden "Gästen" der Marktratssitzungen 2026" war es natürlich nicht gestattet, dazu Stellung zu nehmen. Tatsächlich wurde seitens des Marktes Rohr nie versucht, eine Brücke überhaupt erst zu bauen – im Gegenteil wurde und wird jegliche Kommunikation auf das Allernötigste beschränkt. ("Kommunikation der Bürgermeisterin?

***"Trotz der überregionalen und erheblichen Auswirkungen des Projektes und der speziell in Abensberg/Offenstetten vorhandenen Betroffenheit hat sich die Gemeinde Rohr, soweit erinnerlich, zumindest bis Oktober 2023 nicht mit der Stadt Abensberg ins Benehmen gesetzt*."[28]**

Mit solchen dialektischen Aussagen wird verständlicherweise den Gegnern des Projekts jegliche Motivation zu einem "Dialog" entzogen, und natürlich künftig jede Möglichkeit aufgegriffen, auch formale Fehler öffentlich zu reklamieren –

---

[28] Die benachbarten, stark betroffenen Gemeinden wurden nicht entsprechend dem § 2, Abs. 2 BauGB **eingeladen, ihre Bauleitpläne entsprechend** abzustimmen.

Dies stellt eindeutig einen klagbaren Rechtsbruch dar, welches das ganze weitere Planungs- Verfahren in Frage stellt.

Aktuell: Beschwerde wegen

Unvollständige Abstimmungsunterlagen

Von den 414 laut Nummerierung/ Medienberichten eingegangen Einwänden wurden beispielsweise zur allgemeinen Verwunderung bei der dreitägigen Marktratssitzung in den öffentlichen Unterlagen 70 Einwände nicht aufgeführt.

Siehe dazu **Aufstellung der „fehlenden“ Einwände, „Auflistung" und**
Im Vergleich dazu die öffentlich - den Bürgern, aber auch den Markträten vorgelegte Liste **„Bürgereinwände“.**

Auch falls es sich ‚möglicherweise“ bei den fehlenden Einwänden um gleichlautende gehandelt hätte - sie hätten in der Vorlage auf jeden Fall entsprechend aufgeführt werden müssen - ähnlich beispielsweise richtigerweise die gleichlautenden Einwände - sich inhaltlich berufend auf den Einwand der Bürgerinitiative (Nr. 100- dennoch erste Position in der Sitzungsunterlage) mit den Nummern 3A, 7,8,9, 11, 14, 16….

Für die anwesende Öffentlichkeit war nicht nachvollziehbar, welche Einwände in der Vorlage „unterschlagen“ wurden!
Auch seitens der Markträte, die insgesamt kein einzige Frage stellten und alles brav abnickten, wurde dies offensichtlich nicht hinterfragt.

Duch das Fehlen in der Vorlage wurden allerdings wesentliche Grundsätze demokratischer Vorgaben nicht umgesetzt, was die Rechtmäßigkeit der Abstimmung grundsätzlich in Frage stellt.

Mir zur Verfügung stehende rechtliche Bewertung:

- Die Beschlussfassung erfolgte auf der Grundlage **unvollständiger und selektiv gefilterter Abwägungsunterlagen**. Von insgesamt offenbar 414 fristgerecht eingegangenen Einwendungen wurden **70 Einwendungen nicht in die Beschlussvorlage aufgenommen** und den Mitgliedern des beschlussfassenden Gremiums sowie der Öffentlichkeit **nicht zur Kenntnis gegeben**.
- Der möglicherweise(? - vermutlich aber nicht dokumentierte - gegenüber den Markträte zuvor pauschale Verweis auf eine angebliche „inhaltliche Übereinstimmung“ würde weder eine **individualisierte Abwägung** noch eine nachvollziehbare Dokumentation ersetzen.
- Für die Mandatsträger - vor allem aber auch die Öffentlichkeit war **nicht überprüfbar**, welche konkreten Belange ausgeblendet wurden und ob diese für die Entscheidungsfindung erheblich gewesen wären.
- Damit fehlte dem Gremium die **vollständige Entscheidungsgrundlage**. Die Mitglieder konnten sich kein eigenständiges, sachgerechtes Urteil über die Gesamtheit der vorgebrachten Belange bilden. Die formale Abstimmung erfolgte somit **ohne tatsächliche Beschlussreife**.
- **Der Beschluss leidet daher an einem grundlegenden Legitimationsmangel**. Die Voraussetzungen ordnungsgemäßer Beschlussfähigkeit waren nicht erfüllt, da der Abwägungsvorgang unvollständig, intransparent und inhaltlich verkürzt durchgeführt wurde. Der Beschluss ist aus diesem Grund **angreifbar und rechtlich fehlerhaft zustande gekommen**.
- Der Abwägungsvorgang wurde damit **nicht lediglich fehlerhaft**, sondern **überhaupt nicht ordnungsgemäß durchgeführt**. Es handelt sich nicht um einen heilbaren Abwägungsfehler, sondern um einen **strukturellen Ausfall der Entscheidungsgrundlage**, der die Beschlussfassung ihrer demokratischen und rechtlichen Legitimation beraubt.
- Mangels vollständiger Unterrichtung der Entscheidungsträger lag **keine Beschlussfähigkeit im materiellen Sinne** vor. Die Abstimmung erfolgte faktisch „ins Blaue hinein“. Ein derart zustande gekommener Beschluss ist **unvereinbar mit den Grundanforderungen rechtsstaatlicher Willensbildung** und daher **von Anfang an nichtig**.

Vor allem für die anwesende Bevölkerung wäre es wünschenswert gewesen, vollständige Unterlagen zu erhalten um das Verfahren auch "bewerten" zu können.

Die Kommunalaufsicht des Landratsamts wurde am 15.01. um eine Rückmeldung gebeten – bis heute (25.02.) wurde ich dazu bereits das zweite Mal "vertröstet"!

Laut Aussagen des Innenministeriums zählt es zur Aufgabe der Kommunalaufsicht *des Landratsamts "Rechtswidrige Beschlüsse und Verfügungen zu beanstanden **und deren Aufhebung** zu verlangen."*

28.01.2026 Mittelbayerische Zeitung, Leserbrief: "Marktrat glaubt an schöne neue Welt"

> *"Am 13. Januar nahm ich als Zuhörer an der öffentlichen Marktgemeinderatssitzung teil – als absoluter Gegner des Projektes! Nach zwei Stunden änderte sich allmählich meine Sichtweise. Die Ablehnung änderte sich in Zustimmung...*
>
> *…Weder Offenstetten noch Schambach werden betroffen sein! Der Verkehr der Mitarbeiter ist für die Ortschaften als unbedeutend zu beurteilen. Bei der Heimfahrt kam mir dann „Stuttgart 21“ in den Sinn. Warum? Auch hier hatten die Bürgerinitiativen schlimmste Szenarien vorhergesehen.* ***Heute, 15 Jahre später, haben sich alle Prognosen der Projektgegner mehr als erfüllt. Der Marktrat von Rohr mit Frau Bürgermeisterin Steinsdorfer an der Spitze scheint sich, unbeeindruckt von Ängsten der Betroffenen, in der „schönen neuen Welt“ sichtlich wohlzufühlen. Bleibt zu hoffen, dass sich alle ihrer großen Verantwortung bewusst sind."***
> ***Rainer Feil, Oberschambach***

16.01.2026 Laber Zeitung "Scharfe Kritik an der Bürgerinitiative Abensberg"

Der Artikel bezieht sich unter anderem auf eine völlig **unnötigen Eskalation durch einen Rohrer Marktrat (Hoffmann Bernhard, Freie Wähler)** –
dieser warf in völlig unnötig polemischer Weise unter anderem der Bürgerinitiative Abensberg, vor allem aber dem ehemaligen Abensberger Bürgermeister Uwe Brandl ebenso wie dem amtierenden Bürgermeister Bernhard Resch vor, die Gründungsveranstaltung der Bürgerinitiative **mit einer Kampfansage** beendet zu haben **und damit alle Brücken abgerissen** zu haben und bezog sich dabei
auf die Gründungsveranstaltung der Bürgerinitiative Abensberg im März 2023.

> ***Zitat: "Leider aber sei dieser ganze Abend geprägt gewesen von polemisierenden Äußerungen, von Halbwahrheiten und sogar von regelrechten Unwahrheiten, sodass die Stimmung gegen Rohr und das Projekt kochte. Bei der Argumentation der Redner, so Hoffmann, wurden in Anlehnung an Donald Trump auch sogenannte ‚alternative Fakten"(?) verwendet. In dieser aufgeheizten Stimmung, so Bernhard Hoffmann, wurde dann regelrecht gegen Rohr gehetzt und das Ganze auf eine emotionale Ebene gehoben:***
>
> ***Ich habe es so empfunden, dass die Bürgermeister, die Gemeinderäte und auch die Rohrer insgesamt so ein bisschen als dumme Hinterwäldler hingestellt wurden, die von der Welt nichts verstehen würden und denen man jetzt die Welt erklären müsste. Der Abend, so Bernhard Hoffmann, hätte dann mit einer sehr vehementen und lauten Kampfansage des damaligen Abensberger Bürgermeisters Uwe Brandl geendet. Für ihn, so Hoffmann, seien damit die Brücken für ein vernünftiges und fruchtbares Gespräch komplett eingerissen worden. Da auf dieser Ebene ein vernünftiges Gespräch nicht möglich war, sprächen jetzt halt die teuer zu bezahlenden Anwälte."***

Dass nicht nur "Öffentlichkeit", sondern vor allem aber die Nachbargemeinden lange Zeit überhaupt nicht über die Pläne informiert worden waren, selbst die Markträte von Rohr monatelang nichts von diesen Plänen erfuhren (Pressemeldung 18.11.2022! "Großes Schweigen") wurde seinerseits tunlichst verschweigen – **den anwesenden und massiv angegriffenen "Gästen" der Marktratssitzungen 2026" war es natürlich nicht gestattet, dazu Stellung zu nehmen.**

Tatsächlich wurde seitens des Marktes Rohr nie versucht, eine Brücke überhaupt erst zu bauen – im Gegenteil wurde und wird jegliche Kommunikation auf das Allernötigste beschränkt. ("Kommunikation der Bürgermeisterin?

"Trotz der überregionalen und erheblichen Auswirkungen des Projektes und der speziell in Abensberg/Offenstetten vorhandenen Betroffenheit hat sich die Gemeinde Rohr, soweit erinnerlich, zumindest bis Oktober 2023 nicht mit der Stadt Abensberg ins Benehmen gesetzt."[29]

15.01.2026 Mittelbayerische Zeitung "Grünes Licht für Amazon"

> *"Der Marktgemeinderat Rohr (Landkreis Kelheim) hat dem geplanten Amazon-Logistikzentrum bei Bachl den weiteren Weg geebnet. In einer dreiteiligen Marathonsitzung wurden die Einwände von Bürgern und Behörden verworfen oder eingearbeitet. Gegner des Projekts kündigen weiterhin Widerstand an.*
>
> *Immer wieder angesprochen über Einwände wurde die Rekrutierung von 2263 Arbeitskräften, die im Wirtschaftspark arbeiten sollen, in Spitzenzeiten (etwa vor Weihnachten) rund 2990. „Wir arbeiten eng mit regionalen Arbeitsagenturen zusammen. Aus lokalen Betrieben wird niemand abwandern",[30] befinden die Projektbetreiber. Die Gegner fürchten eben dies, zudem massiven Zuzug und damit die Belastung des Wohnungsmarktes."*
>
> *Zuvor hatte es in insgesamt zwölf Stunden Sitzungsdauer nicht eine Rückfrage gegeben zum Wirtschaftspark Stocka, in dem sich an der Staatsstraße 2230 das Amazon-Logistikzentrum (23 Hektar/60.000 m² Hallenfläche) und ein Firmenpark (9,5 Hektar/50.000 m²) ansiedeln sollen. BIA-Vorsitzender Roland Weiß nennt dies im Nachgang eine „seltsame Diskussionskultur".*

Erneut gibt der Marktrat nach einer Marktratssitzung mit stummen Abnicken der Amazon- Argumente "grünes Licht" für das Monsterprojekt! Unbeeindruckt von den "Greenwashing-Versuchen" – mit einem zugegeben "grüneren Gebäude" alle Nachteile für die Region, für Landschaft und Grundwasser, Arbeitsplätze, Verkehr und Infrastruktur zu überdecken,
sind Bürgerinitiative und die weiteren Gegner des Projekts bereits dabei, die sich teils widersprechenden Argumente der Betreiber zu dokumentieren.

---

[29] Die benachbarten, stark betroffenen Gemeinden wurden nicht zeitgemäß entsprechend dem § 2, Abs. 2 BauGB **eingeladen, ihre Bauleitpläne entsprechend** abzustimmen.

Dies stellt eindeutig einen klagbaren Rechtsbruch dar, welches nach Meinung von Juristen das ganze weitere Planungs-Verfahren in Frage stellt.

[30] An anderer Stelle argumentieren die Betreiber- die Mitarbeiter kämen aus einem Umkreis von 30 km (einer Region mit nachgewiesenem Mangel an Arbeitskräften und Auszubildenden…)

Unnötig sicher ein heftiger Angriff gegen die Projektgegner

> *"Marktgemeinderat Bernhard Hoffmann übte am Ende der Sitzung heftige Kritik an der BIA. Schon frühzeitig seien „Brücken eines Miteinander eingerissen“ worden"*

Die Gegner des Projektes hatten nämlich keine Gelegenheit (Redeverbot) darauf hinzuweisen, dass durch die jahrelange "Geheimpolitik" der Bürgermeisterin seit (2022!) und seitens des Marktes Rohr ein Brückenbau erst gar nicht zustande kommen konnte.

> **Auch die Nachbargemeinden waren von Anfang an nicht mit einbezogen worden und kündigten daher bereits im März 2023 notfalls rechtliche Schritte in Form einer Normenkontrollklage an.**

12.01.2026 Mittelbayerische Zeitung "Marathonsitzung zu Amazon-Projekt in Rohr"

> *"Montag, Dienstag, Mittwoch, jeweils 18.30 Uhr: Die Gemeinde Rohr hat an drei Abenden am Stück das Sportheim in der Badstraße reserviert. Die Markgemeinderäte werden dort darüber befinden, wie es mit dem „Wirtschaftspark an der A93“ weitergeht. Wie berichtet gibt es vor allem aus umliegenden Kommunen massive Widerstände gegen das Projekt.* ***Was auch an den 400 Eingaben*** *bei einer ersten frühzeitigen Auslegung der Pläne zum Ausdruck kam."*
> ***"*** *Verfolgen Sie die dreitägige Mammut-Sitzung auch hier in unserem* ***News Blog****"*

Insgesamt an die 200 Presseberichte seit 2022 zum Logistikpark Stocka finden Sie im Dokument "Logistikpark Stocka (!) Projektbeschreibung" im Kapitel 12 "Medienspiegel"

Zusammenfassung

Seit April 2024 war es dem Gemeinderat von Rohr bis Anfang Januar 2026 nicht gelungen, die über 400 Einwände von Bürgern Verbänden, Nachbarkommunen, Initiativen zu beantworten – dies, obwohl die Bürgermeisterin noch im Mai 2024 diese Antworten bis Ende Sommer 2024 schriftlich zusicherte!! (Mehr dazu im **Dokument 2** "Politik" Kapitel 2.18.9)

Offensichtlich wogen die bereits jetzt vorgebrachten Argumente so schwer, dass es dazu nach mehr als 16 Monaten „Bearbeitung“ noch keine schlüssigen Antworten gibt!

> ***Möglicherweise haben aber auch bereits die ersten „Gemeinderäte“ erkannt, dass dieses Projekt keineswegs ein abgesichert „nachhaltiges“ Projekt für die Gemeinde darstellt?***

Noch Ende Dezember verleugnete die Bürgermeisterin von Rohr gegenüber der Presse (Mittelbayerische Zeitung vom 31.12.2025)[31] einen längst festgelegten Termin der Marktrat- Sitzungen, bei denen diese Einwände vom Marktrat öffentlich behandelt werden sollen – wenige Tage später musste sie zugeben, (Mittelbayerische Zeitung vom 05.01.2026)[32] hier die Unwahrheit gesagt zu haben –
Der Termin war bereits **Mitte Dezember tatsächlich bereits für den 12.,13. und 14. Januar** festgelegt und den Markträten mit den Unterlagen zusammen zugesandt worden.

Erst sehr spät (Dezember 2025) hatten angesichts mehrerer Hundert Seiten Argumentation und nochmals so viele Seiten Prüfberichte die Markträte dazu zu diesem Zeitpunkt diese umfangreichen Unterlagen erhalten (sie sollten/ wollten allerdings ohnedies nur alles kritiklos "abnicken")

– die Öffentlichkeit erhielt wenige Tage vor den Sitzungen die Möglichkeit, die Unterlagen von der Markt- Homepage herunterzuladen.

> Enthalten sind dabei nunmehr auch neue "Gutachten" zu allen Fragen von Verkehr, Schallschutz, Umweltschutz, Hochwasser, Bodengutachten, Artenschutzuntersuchung-
> Die 2024 vorgelegten "vorläufigen Gutachten" boten zum Großteil ja mangels "Vollständigkeit" kaum Möglichkeiten einer ernsthaften Bearbeitung

---

[31] 31.12.2025 MZ "*Ist-Stand: Seit dem Eingang der Einwände im Frühjahr 2024 wird auf eine Behandlung der Eingaben im Rohrer Marktgemeinderat gewartet. Verschiedene Fachstellen sind in die Vorbereitungen miteingebunden. Jüngst wurde auch an unsere Zeitung herangetragen, es gebe im Januar 2026 eine dreitägige Sitzung zu den Einwänden.* ***Das sei nicht richtig, sagt Bürgermeisterin Birgit Steinsdorfer. „Im Januar ist Stand jetzt eine Sitzung mit 20. 1. im Kalender, aber nicht zum Thema Logistikpark.“***

[32] 05.01.2025 MZ " *An drei Abenden in Folge behandelt der Marktgemeinderat Rohr im Landkreis Kelheim nächste Woche die Einwände und Stellungnahmen zum vorhabensbezogenen Bebauungsplan „Logistikpark Stocka“. Diese Termine hat Rohrs Bürgermeisterin Birgit Steinsdorfer am Montag auf Anfrage der Mittelbayerischen bestätigt.*

Seit Frühjahr 2024 liegen die Einwände und Stellungnahmen vor, ***zuletzt im Dezember hatte Steinsdorfer betont, dass es nicht richtig sei, dass diese im Januar im Rahmen einer dreitägigen Sitzung behandelt würden.*** *Am gestrigen Montag nun teilte sie auf Anfrage mit, dass die Sitzungstermine am Mittwoch „ortsüblich bekannt gegeben“ würden.*

Januar 2026

Beispielsloses "Abnicken" durch offenbar "hörige" Markträte

Selbst die Projektbetreiber Amazon und Panattoni hatten Fragen erwartet- völlig umsonst hatten sie Vertreter zu der öffentlichen Marktratssitzung gesandt, um gegebenenfalls Antworten zu liefern.

Sämtliche "Abwägungen" zu den Einwänden wurden lapidar vorgelesen – und ohne Fragen kritiklos von sämtlichen(!) Markträten abgenickt.

Die Brisanz mancher Themen hatten diese offensichtlich gar nicht realisiert – sonst hätten Sie Einspruch gegen zahlreiche Aussage erhoben, oder zumindest Fragen gestellt, **beispielsweise zu Aussagen wie**

- **eine "Rückbauverpflichtung" im Falle späterer Tätigkeitseinstellung wäre nicht erforderlich –**

  trotz mehrfacher Berichterstattungen über leerstehende "Amazon Hallen" und Bauruinen – **siehe dazu Kapitel 15.7 von Logistikpark Stocka (1) "Negative Pressemeldungen zu Amazon"**

  Jüngstes Beispiel Hessen: 24.07.2025: "Amazon- vor sich hinrottendes Gebäude"

- **Betriebe in der Region würden keine Arbeitskräfte verlieren –**
  Sie kämen allerdings zum größten Teil aus einem Umkreis von 30 km?
- **Ein ÖPNV wäre nicht notwendig –**
  Amazon böte aber zahlreiche Ausbildungsplätze (wie kommt ein Azubi ohne Auto zum Arbeitsplatz?

Einen sehr eindrucksvollen Eindruck über den Verlauf der ersten Marktratssitzung am 12.1.2026 bietet der **"News Blog zur Marktratssitzung in Rohr" der Mittelbayerischen Zeitung und ein Leserbrief vom 28.01.2026.**

7 Allgemeiner Hinweis

Diese Zusammenfassung ist keine wissenschaftliche Studie, sondern lediglich eine chronologische Informationssammlung und Diskussionsgrundlage, erstellt auf Grund von Anfragen besorgter Familien vor allem aus den Anrainergemeinden bezüglich Gesundheits- (Verkehr, Trinkwasser) und Umweltauswirkungen durch den geplanten Logistikpark.

Es handelt sich bei den hier getätigten Aussagen NICHT um Stellungnahmen der Bürgerinitiative Abensberg,

welche ich allerdings ebenso wie die Umweltverbände durch meine Recherchen zu unterstützen versuche.

Gerne ergänze ich diese Zusammenfassung mit " glaubwürdig belegten" Beiträgen und Gegendarstellungen.

*EGGBI berät **vor allem** Allergiker, Chemikaliensensitive, Bauherren mit besonderen Ansprüchen an die Wohngesundheit sowie Schulen und Kitas und geht daher bekannterweise von überdurchschnittlich hohen – präventiv geprägten - Ansprüchen an die Wohngesundheit aus.*

Ich befasse mich in der Zusammenarbeit mit einem umfangreichen internationalen Netzwerk von Instituten, Architekten, Baubiologen, Umweltmedizinern, Juristen, Selbsthilfegruppen und Interessensgemeinschaften ausschließlich mit gesundheitlich relevanten Fragen

bei der Bewertung von Produkten, Systemen, Gebäuden und auch Gutachten – unabhängig von politischen Parteien, Baustoffherstellern, Händlern, „Bauausführenden“, Mietern, Vermietern und Interessensverbänden.

Sämtliche "allgemeinen" Beratungen auf und mittels der kostenfreien Internet - Informationsplattform erfolgen ehrenamtlich, und es sind daraus keinerlei Rechts- oder Haftungsansprüche abzuleiten. Etwaige sachlich begründete Korrekturwünsche zu Aussagen in meinen Publikationen werden kurzfristig bearbeitet. Für die Inhalte von „verlinkten“ Presseberichten, Homepages übernehme ich keine Verantwortung.

Für den Inhalt verantwortlich:
Josef Spritzendorfer
Mitglied im Deutschen Fachjournalistenverband DFJV
Gastreferent zu Schadstofffragen im Bauwesen an Fachhhochschulen, Universitäten, Bauverbänden
spritzendorfer@eggbi.eu

D 93326 Abensberg
Am Bahndamm 16
Tel: 0049 9443 700 169

Beratung von Elternvertretern, Lehrern, Erziehern, Bürgerinitiativen:
Die Tätigkeit der Informationsplattform EGGBI erfolgt bei Anfragen von Initiativen, Eltern, Lehrern und Erziehern beispielsweise bei Schadstoffproblemen an Schulen und Kitas im Rahmen eines umfangreichen Netzwerkes ausschließlich ehrenamtlich und parteipolitisch neutral – EGGBI verbindet mit der Beratung von Eltern, Lehrern, Erziehern, Initiativen, keinerlei wirtschaftliche Interessen und führt auch selbst keinerlei Messungen oder ähnliches durch. Die Erstellung von Stellungnahmen zu Prüfberichten erfolgt natürlich kostenlos für alle Beteiligten. Bedauerlicherweise haben einzelne Fragesteller oft Angst vor Repressalien und wenden sich daher nur“ an mich.

Weitere Publikationen

Mehr Informationen, Dokumente

Überblick sämtlicher EGGBI- Publikationen zum Logistikpark

Tätigkeitsprofil Josef Spritzendorfer