EGGBI- Bewertungen von Schadstoffen, Projekten, Informationen **mit erhöhten Anforderungen an die „Wohngesundheit“** (EGGBI Beratungs- Zielgruppe) Informationsstand: 12.11.2026

Amazon- Panattoni
Logistikpark Stocka

Verkehr
Gesundheit

Auswirkungen des derzeit prognostizierten und des künftigen Logistik- Verkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung in den Nachbargemeinden von Rohr

(Dokumentation Logistikpark Stocka 9)

**Eine umfangreiche Dokumentation des aktuellen Projektablaufs mit über 200 Medienberichten und Stellungnahmen von Behörden –
vor allem aber auch der Gemeinde Rohr finden Sie in zahlreichen Zusammenfassungen**

Überblick sämtlicher EGGBI- Publikationen zum Logistikpark

Stellungnahme des Landratsamts 2024 (Originaldokument mit Datum, Verfasser und Aktennummer wurde mir bis heute verweigert) – auch die Bürgerinitiative erhielt lediglich einen "Mailauszug" der Stellungnahme zum Bebauungsplan - mit den Aussagen zu den Themen "Gesundheit" und "Feuerwehr/ Brandschutz": "Keine Bedenken"

Inhaltsverzeichnis

1 Fragwürdige Daten zum Thema "Verkehr- Gesundheit - Logistikpark" 4

1.1 Vorwort 4

2 Klärungsbedarf zu Verkehrszahlen und Lärm 5

2.1 Studie zum Verkehrslärm 19.01.2024 (Inros Lackner) 5

2.2 Vergleich PKW – LKW 6

2.3 Reifenschall – oft völlig ignoriert 6

2.4 Verkehrsgutachten Februar 2024 Gevas für Panattoni/ Amazon 6

2.5 Präsentation des staatlichen Bauamts 7

Gegenüber den Medien wurde aber bereits am 19.02.2024 kommuniziert: 7

2.6 Zahlen in der "Verkehrsuntersuchung" der Firma Gevas vom Juli 2025 8

2.7 Aufgabe des staatlichen Bauamts 8

3 Das Interkommunale Abstimmungsgebot 9

3.1 § 2 Abs. 2 Satz 1 BauGB (Baugesetzbuch) 9

3.2 Baugesetzbuch § 1, Kapitel 6 9

4 Grenzwerte für Lärmbelastung 10

4.1 TA-Lärm 10

4.2 Grenzwerte für verkehrsverursachten Lärm 10

1.1.1. Bei Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße (z.B. Verbeiterung): 10
1.1.2. Lärmsanierung – Lärmschutz an bestehenden Straßen 11
1.1.3. Bundesweites Schallschutzprogramm mit Beispiel Bayern 11
1.1.4. Umsetzung am Beispiel Lärmaktionsplanung Bayern 12

5 Gesundheitsschutz 12

5.1 Lärmkartierung 12

5.2 Abwägungsrelevanz von Verkehrslärm, Gesamtlärmbetrachtung, Gesundheitsgefährdung, Lärmschutz 12

5.3 Abwägungsrelevante Verkehrslärmbeeinträchtigung 12

5.4 Die Relevanzschwelle für die Gemeinde (Bauleitplanung) 13

5.5 Verantwortlichkeit der Gemeinde 13

5.6 Falsche Interpretation der Einwand- Bearbeitung durch Markt Rohr 14

1.1.5. Beispiel Einwand 68 14
1.1.6. Beispiel Einwand 17, Seite 51, Einwand- Bearbeitung der Stadt Abensberg zum Thema Verkehr 14

5.7 Fehler in der Gutachterinterpretation 14

5.8 Bereits jetzt nachgewiesen akute Grenzwertüberschreitungen 15

6 Gesundheit und Logistikpark Stocka 15

6.1 Gesundheit der Anrainer in den Nachbargemeinden durch ausufernden Verkehr 15

6.2 Gefährdung der Gesundheit einer ganzen Region durch Belastung des Trinkwassers 16

6.3 Wohnungsmangel für "zuziehende" Mitarbeiter 16

6.4 Diskreter Hinweis unter anderem für diese "Interessenten aus der Region" 16

7 Gesundheitsschäden durch erhöhten Lärm 17

1.1.7. Gehörschäden und Stressreaktionen 17

7.1 Mögliche Langzeitfolgen 17

1.1.8. Langzeitfolgen 17

1.1.9. Studien zu Lärm 17

8 Staatliches Bauamt "arbeitet" an Lösungen des Verkehrsproblems? 17

8.1 Widerrechtliche Geheimhaltungspolitik durch staatliches Bauamt 17

8.2 Amazon Verteilerzentrum Ingolstadt 18

8.3 Erweitertes Argument bezüglich "Naturschutz" 19

9 Handelskammer macht abstruse "Vorschläge" 20

9.1 IHK zur Verkehrsbelastung 20

9.2 IHK zu Neuansiedlung von Mitarbeitern und Wohnungsbeschaffung 20

1.1.10. Kaufpreise 20

1.1.11. Mietpreise 20

10 Sozialer Zündstoff Robotertechnik – Gesundheitskosten 21

10.1 Wohin gehen die enormen Gewinne 21

10.2 Funktion der örtlichen Lager 23

10.3 Was ändert sich durch Robotisierung? 23

10.4 Folgen für die Sozialsysteme 23

1.1.12. Wie wirkt sich das auf die Sozial- und öffentlichen Ausgaben der Allgemeinheit aus? ... 23

1.1.13. Wegfall der lohnbasierten Sozialabgaben 24

1.1.14. B. Die Allgemeinheit zahlt für die Folgen des Jobverlusts 24

1.1.15. C. Infrastruktur-Kosten (Strom und Netze) 24

1.1.16. Was sagt die Wissenschaft und die Praxis dazu? 24

11 Zusammenfassung 25

12 Allgemeiner Hinweis 26

Bitte beachten Sie die zahlreichen erklärenden Links in dieser Stellungnahme.

Für die Meldung nicht mehr "funktionierender Links" bzw. inhaltlicher Fehler bin ich stets dankbar!
Mehr Infos zu den bisherigen Vorgängen und den Auswirkungen auf eine ganze Region finden Sie unter

EGGBI- Publikationen zum Logistikpark

**Chronik zahlreicher demokratiefeindlicher "Entscheidungen"
einer konzernorientierten Politik**

1 Fragwürdige Daten zum Thema "Verkehr- Gesundheit - Logistikpark"

1.1 Vorwort

Eines der wesentlichen Argumente, welches sich gegen die Errichtung eines Logistik- Parks dieses Ausmaßes an diesem Standort Stocka richtet, betrifft das Thema Verkehr - Schall - Gesundheitliche Folgen.

Erschwerend für eine realistische Bewertung sind

- **Unterschiedliche Aussagen im Hinblick auf derzeit geplante Mitarbeiterzahl**
- **Nichtbeachtung weltweiter Medienberichte über Umstellung bei Amazon auf komplett KI- gesteuerte Roboterlogistik**

mit einer massiven Reduktion der Arbeitsplätze um bis zu 60 % -und damit massiver Effizienzsteigerung der Standorte, welche in der Folge zwar den Pendlerverkehr (PKW) reduzieren wirds, dafür aber ein wesentliches erhöhtes Aufkommen von LKWs und Lieferfahrzeugen (anders als bisher prognostizier!) und damit wesentlicher Schallsteigerung mit sich bringen wird.

Dazu eine Aussage der
Landesanstalt für Umwelt, Baden-Württemberg:

"Kraftfahrzeuge sind je nach Fahrzeugart, Betriebsweise und Fahrbahneigenschaften unterschiedlich laut. Pkw sind unter den (motorbetriebenen) Fahrzeugen am ruhigsten. Ein Lkw ist bei Tempo 50 durchschnittlich so laut wie zwanzig Pkw. "

Aussage des Umweltbundesamtes:

> *"Lärm löst abhängig von der Tageszeit (Tag/Nacht) unterschiedliche Reaktionen aus.*

Im Allgemeinen sind bei Mittelungspegeln innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten.

> *Diese Bedingungen werden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen.* ***Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen.***
>
> *Um die Gesundheit zu schützen, sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden.*

Ausgehend von den derzeit (teils sehr unterschiedlich kommunizierten) Prognosen zu Arbeitsplätzen, Verkehr, Schall und Recht ergibt sich aber – auch verursacht von ebenso sehr unterschiedlich zu interpretierenden Aussagen und "Gutachten "ein massiver Klärungsbedarf!

Nicht berücksichtigt wurde bisher vor allem bei den "Verkehrsgutachten" auch die (Amazon sicher längst bekannte) Tatsache, dass durch die Realisierung des Verteilerzentrums Ingolstadt erneut zusätzliche, maßgebliche Verkehrsbelastungen im Falle eines Logistikparks Stocka nicht zu verhindern wären.
Siehe dazu Kapitel 8.2

Durch die Verhinderung einer Raumverträglichkeitsprüfung durch die Bezirksregierung wird bisher auch dieses Argument ignoriert.

2 Klärungsbedarf zu Verkehrszahlen und Lärm

Schalltechnische Untersuchung im Auftrag von Panattoni/Amazon und "Verkehrsstudien" im Auftrag von Panattoni/Amazon und des staatlichen Bauamts in Landshut

2.1 Studie zum Verkehrslärm 19.01.2024 (Inros Lackner)

Studie Amazon/Panattoni zum Verkehrslärm "Schalltechnische Untersuchung, Auftraggeber Panattoni

Hier wird anhand einer Studie im Prognosefall (Errichtung des Logistikparks) eine Schall - Erhöhung für 2035 dargestellt - unter Berufung auf ein ebenfalls von Panattoni/ Amazon beauftragtes "Verkehrsgutachten aus 2024" der Firma Gevas.

Aussage im Schallgutachten (Seite 28)

Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an dem untersuchten Immissionsort zur Tages- und Nachtzeit bereits im Prognose-Nullfall überschritten werden. Der Zusatzverkehr erhöht den Beurteilungspegel am Tag geringfügig und nachts um 2,1 dB.

Die Untersuchung zeigt auf, dass die Kriterien der Ziffer 7.4 der TA- Lärm für eine Prüfung, ob organisatorische Maßnahmen eine Verringerung der Geräuschimmissionen bewirken können, kumulativ nicht erfüllt sind, da sich innerhalb des Betrachtungsraums von 500 m um das Plangebiet keine schutzwürdigen Nutzungen befinden, die von anlagenbezogenem Verkehr unmittelbar betroffen wären.

Für den dem Betrachtungsraum nahgelegenen Immissionsort IO2 kann mit einer Vermischung des anlagenbezogenen mit dem bestehenden Verkehr auf der Landstraße St2144 argumentiert werden. Weiter erhöht der prognostizierte Zusatzverkehr den bestehenden Beurteilungspegel um weniger als 3 dB. Eine Prüfung, ob organisatorische Maßnahmen eine Verringerung der Geräuschimmissionen bewirken können, wird daher aus gutachterlicher Sicht als nicht erforderlich angesehen

Hinweis: Die hier zitierte TA- Lärm bezieht sich auf Schallbelastungen, ausgehend direkt vom verursachenden Betrieb (in der Regel bewertbar bis auf eine Entfernung von 500 m) und nicht auf Verkehrslärm in den Nachbargemeinden!

Bezüglich des "durch den zusätzlichen Straßenverkehr entstehende Lärm" wird nämlich nicht anhand der TA- Lärm, sondern im Rahmen der RLS- 19 bewertet:

"einem der wichtigsten Gutachteninstrumente überhaupt, weil die eigentliche Belastung für Nachbargemeinden häufig nicht vom Betriebslärm auf dem Gelände, sondern vom zusätzlichen Lkw-Verkehr auf den Zufahrtsstraßen ausgeht.".

Besonders interessant für die Argumentation ist, dass die Rechtsprechung bei Bebauungsplänen nicht allein fragt, ob irgendein Grenzwert überschritten wird. Entscheidend ist vielmehr, ob die Gemeinde die Lärmauswirkungen ordnungsgemäß ermittelt und in die Abwägung eingestellt **hat. Siehe dazu auch Kapitel "Abwägungsrelevanz" 5.2 und Abwägungsfehler macht den gesamten Bebauungsplan unwirksam? Kapitel 5.4.**

Die RLS- 19 wird zwar im vorgelegten "Gutachten" mehrfach erwähnt- für die konkrete Beurteilung wird aber fälschlicherweise die TA- Lärm herangezogen.

Dieses Lärmgutachten wird seitens der Projektanten, vor allem aber auch des für die Bebauungsplanung zuständigen Markt Rohr so interpretiert, dass diese Werte nur eine "geringfügige" Erhöhung darstellen und damit seitens des Projektes nicht beachtet werden müssen.

Wurde dazu in der Präsentation des staatlichen Bauamtes auch die Nullprognose für 2035 auf nicht interpretierbare 15.000 KFZ erhöht, (Kapitel Error! Reference source not found. um die daraus resultierende "Erhöhung der Belastung" als noch geringfügiger darstellen zu können?

Dies ist eine völlige Fehl- Interpretation, da bei bereits bestehender Grenzwertüberschreitung auch "Erhöhungen um beispielsweise 2,1 dB zu berücksichtigen sind und Maßnahmen ergriffen werden müssen. Siehe dazu Kapitel 5.4

2.2 Vergleich PKW – LKW

Kraftfahrzeuge sind je nach Fahrzeugart, Betriebsweise und Fahrbahneigenschaften unterschiedlich laut. Pkw sind unter den (motorbetriebenen) Fahrzeugen am ruhigsten.

> ***Ein Lkw ist bei Tempo 50 durchschnittlich so laut wie zwanzig Pkw.***
>
> *Die Geräusche, die Motorräder bei starkem Beschleunigen und bei hohen Geschwindigkeiten erzeugen, sind oftmals lauter als die Geräusche schwerer Lkws.* Textquelle

2.3 Reifenschall – oft völlig ignoriert

Völlig ignoriert wird vielfach, dass es nicht nur um den Motorenschall geht – hier ein Beispiel berechneter Schallangaben für einen PKW bei 50 km/h,

Laut Umweltbundesamt ist bei Pkw mit klassischem Verbrennermotor bei konstanter Geschwindigkeit - je nach Fahrbahnoberfläche und Gang - **das Reifen-Fahrbahn-Geräusch ab etwa 30 km/h dominant, bei Lastkraftwagen ab etwa 60 km/h.**

Roll- und Antriebsgeräusch eines Pkw bei 50 km/h

Gang	Geräuschart	Emissionspegel in dB(A)
2. Gang	Rollen Antrieb Gesamt	68,8 71,5 73,4
3. Gang	Rollen Antrieb Gesamt	68,8 64,4 70,0
4. Gang	Rollen Antrieb Gesamt	68,8 59,0 69,2

Quelle Tabelle

2.4 Verkehrsgutachten Februar 2024 Gevas für Panattoni/ Amazon

Nicht nachvollziehbar in dieser Verkehrsstudie von Gevas **aus 2024 ist die**

Vor allem die Nullprognose 2035 Verkehrsaufkommen 2035 im Vergleich zur Ist Belastung 2023
Messstelle K16/K17

Ist- Belastung	**Offenstetten 2023**	**11500. kalibriert 12 700 KFZ**	**Seite 12**
Nullprognose (ohne Logistikpark)	**Offenstetten 2035**	**13 700 KFZ**	**Seite 26**
Planprognose (mit Logistikpark)	**Offenstetten 2035**	**15 200 KFZ**	**Seite 38**

Das würde für Offenstetten lediglich eine Erhöhung der Belastung (nur) um 1530 KFZ am Tag bedeuten, prozentuell somit knapp 1,2 % - daher nach Meinung der Projektanten "vernachlässigbar"!
Diese Bewertung ist aber nicht relevant, wenn bereits jetzt gesetzliche Grenzwerte überschritten sind.
Siehe dazu rechtliche Bewertung: Kapitel

Daten aus der Firma Gevas verwendet ein Jahr später des staatlichen Bauamts Landshut für
eine Präsentation zu Thema Ortsumfahrungen Offenstetten
(beruft sich dabei öffentlich auf die Verkehrs- Studie Panattoni Amazon **als Grundlage** für die Präsentation der Möglichkeiten einer Ortsumfahrung Offenstetten

2.5 Präsentation des staatlichen Bauamts

In der Präsentation des Bauamts Landshut

Es finden sich in dieser Präsentation keine Zahlen, auf welcher Basis und von wem die Planprognosen (Ist- und Plan = incl. Logistikpark) Offenstetten 2035 bezüglich LKW/ PKW erstellt wurde – dies gilt auch für die nachstehende veröffentlichte Tabelle des Verkehrsaufkommens durch den Logistikpark. (Machbarkeitsstudie - bezogen auf Offenstetten) – mit angeblich gleicher "Grundlage" (nämlich die Gevas Studie aus 2023/20241) wird das künftige Verkehrsaufkommen durch den Logistikpark mit nicht nachvollziehbaren Zahlen angegeben – es fehlen belastbare Grundlagen. Siehe dazu auch Kapitel 5.2



Zusammenfassung Neuverkehre (Worst-Case-Szenario)

VORHABEN	PKW-FAHRTEN/TAG	GÜTERVERKEHRS-FAHRTEN/TAG	KFZ-FAHRTEN/TAG
AMAZON	4.500	750	5.250
PANATTONI-PARK	550	650	1.200
SUMME	5.050	1.400	6.450

Diese Aufstellung, präsentiert im Zusammenhang mit Offenstetten (Ortsumfahrung), spricht von 6450 KFZ- Fahrten pro Tag und unterscheidet nicht Verkehrsaufkommen an unterschiedlichen Standorten und örtlichen Messpunkten.

**Das staatliche Bauamt verweigert aber auch mir trotz mehrfacher "Anfragen unter Berufung auf das Umweltinformationsgesetz meinerseits "widerrechtlich"
die Herausgabe der "eigentliche Studie" mit den erforderlichen Berechnungsangaben und stellt nur die "Präsentation zur Ortsumfahrung", erstellt teilweise vom Panattoni/Amazon Auftragnehmer zur Verfügung.**

Auch eine Beschwerde bei der Bezirksregierung von Niederbayern wegen dieser rechtswidrigen Verweigerung (angefragt wurde ausdrücklich unter Berufung auf das Umweltinformationsgesetz) von mit öffentlichen Mitteln erstellten Studien wurde abgeschmettert!

Die "Präsentation" mit dem Namen "Machbarkeitsstudie" wurde bei der öffentlichen Stadtratsitzung lediglich in einer nochmals verkürzten Variante vorgestellt!

"Geheim gehalten wird nach wie vor die eigentliche (vom Bauminister bereits lange zuvor versprochene) "Studie" (mit den für eine Verifizierung unverzichtbaren Berechnungsgrundlagen, öffentlich beauftragten Zählungsdaten für diese aussagearme Präsentation."

Gegenüber den Medien wurde aber bereits am 19.02.2024 kommuniziert:

> *Die Verkehrsbelastung für die umliegenden Gemeinden sei spürbar, **aber beherrschbar**[2]. 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.*

Warum dürfen mit öffentlichen Mitteln bezahlte Studienergebnisse nicht genannt werden?

Nach wie vor wird mir auch diese Studie verweigert!

Erneut werden in dieser Presseaussagen anderslautende Zahlen genannt- nämlich 600 LKW und 1350 Autos pro Tag?

---

[1] **Zitat Seite 10 der Machbarkeitsstudie des staatlichen Bauamts:
"Grundlage Verkehrsuntersuchung: Verkehrszählungen 2023 für Amazon / Panattoni + Ergänzung Zählungen 2024".
Diese privat beauftragten "Daten" und "Zählungen?" werden als "Grundlage" für die Machbarkeitsstudie verwendet!**

[2] Wer bestimmte auf Grund welcher Studie die Definition **"beherrschbar"?**

2.6 Zahlen in der "Verkehrsuntersuchung" der Firma Gevas vom Juli 2025

Die Untersuchung von GEVAS für Panattoni/ Amazon **Verkehrsuntersuchung Juni 2025**

wurde in der Folge auch übernommen vom Bauamt Landshut für ein Verkehrsgutachten zum Thema Ortsumfahrung Offenstetten (Ortsumgehung Offenstetten, 30.10.2025 Seite 11: Prognose- Nullfall[3] in Offenstetten nunmehr 15.000 KFZ)

Beispielsweise für den Messpunkt (Kreuzung Raiffeisenstraße) K16/K17 wurden nicht nachvollziehbare Zahlen angegeben:

Istzahl	**2023**	**11 600 KFZ**	**kalibriert**	**12700**	**Seite 7 und 12**
Prognose Nullfall	**2035**	**13 700 KFZ**			**Seite 26**
Prognose Planfall	**2025**	**15 200 KFZ**			**Seite 38**

Allein aus diesen wesentlichen – nicht begründeten - Zahlendifferenzen zwischen Prognose Null Zahl und Istzahl eine Glaubwürdigkeit der "Gutachten" insgesamt in Frage zu stellen.

Das "Gutachten" ist grundsätzlich nicht verwertbar, da es teilweise auf sehr unterschiedliche Zählungen zurück bis ins Jahr 2018 (Siehe Seite 3 - März 2018) greift und damit keine für ein Gutachten erforderliche Aktualität besitzt. Grundlagen für diese "Berechnungen" werden bis heute "verweigert".

Siehe dazu auch Stellungnahme Bürgerinitiative Abensberg (BIA)

2.7 Aufgabe des staatlichen Bauamts

Angesichts der Brisanz dieser Untersuchungen wäre das staatliche Bauamt angehalten, eigene, kontrollierte Zählungen durchführen zu lassen, und sich nicht auf sich massiv unterscheidende Aussagen eines Auftragnehmers von Panattoni/ Amazon zu verlassen!

[3] Nicht nachvollziehbare Zahl – Null- Prognose im Falle einer "Nicht- Umsetzung des Logistikparks)

3 Das Interkommunale Abstimmungsgebot

Völlig ignoriert wurde im bisherigen Verlauf der Planung – Erstellung einer Bauleitplanung dieses gesetzlich vorgeschriebene Abstimmungsgebot. Anders sind auch die zahlreichen "Einwände" der Stadt Abensberg (zum Thema "Verkehr, Seite 51") nicht zu verstehen, die eindeutig aufzeigen, dass es keine vorherige "Abstimmung" gegeben hat.

Damit lässt sich das gesamte bisherige Verfahren im Rahmen einer Normenkontrollklage als ungültig darstellen!

3.1 § 2 Abs. 2 Satz 1 BauGB (Baugesetzbuch)

„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."

- **Bedeutung:** Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat dieses Gebot in ständiger Rechtsprechung (z.B. *BVerwG, Urteil vom 15.12.1989 – 4 C 36.86*) ausgeweitet: Eine Gemeinde darf mit ihrer Planung keine „unzumutbaren Auswirkungen" (wie massiven Lärm durch induzierten Schwerlastverkehr) auf die Wohnbereiche einer Nachbargemeinde abwälzen. Verstößt sie dagegen, kann die Nachbargemeinde den Bebauungsplan mittels einer **Normenkontrollklage (§ 47 VwGO)** zu Fall bringen.

3.2 Baugesetzbuch § 1, Kapitel 6

(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen – Punkt 1 bis 14, davon relevant:

Punkt 7:

die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere
a) die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,
b) die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,
c) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,
d) umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
e) die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,
f) die Nutzung erneuerbarer Energien, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Wärmeversorgung von Gebäuden, sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,
g) die Darstellungen von Landschaftsplänen und sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, des Abfall- und des Immissionsschutzrechts, sowie die Darstellungen in Wärmeplänen und die Entscheidungen über die Ausweisung als Gebiet zum Neu- oder Ausbau von Wärmenetzen oder als Wasserstoffnetzausbaugebiet gemäß § 26 des Wärmeplanungsgesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394),
h) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,
i) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d,
j) unbeschadet des § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den Buchstaben a bis d und i,

4 Grenzwerte für Lärmbelastung

In den von Amazon beauftragen "Schall- Gutachten berufen sich die "Gutachter" stets auf die "TA", die aber auf keinen Fall für den Verkehrslärm anzuwenden ist.

4.1 TA-Lärm

Zur **Beurteilung** der **Anlagengeräusche** dient die **Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm** (**TA-Lärm**) von 1998.

Diese Technische Anleitung dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche.

Die Immissionsrichtwerte nach den Nummern beziehen sich auf folgende Zeiten:

1. tags 06.00 - 22.00 Uhr
2. nachts 22.00 - 06.00 Uhr.

Im **Genehmigungsverfahren** wird anhand einer **Prognoseberechnung** der Geräuschemissionen und -immissionen untersucht, ob die Immissionsrichtwerte überschritten werden. Erforderlichenfalls werden Schallschutzmaßnahmen zur Auflage gemacht.

Nach Errichtung und **Inbetriebnahme** der Anlage lässt sich durch **Messungen** überprüfen, ob die Anforderungen tatsächlich erfüllt sind. (Quelle)

Bayerisches Landesamt für Umwelt

Immissionsrichtwerte nach TA Lärm

	Gebietsnutzung	Immissionsrichtwert (IRW) in dB(A) tags / nachts	IRW für Maximalpegel tags / nachts
außen	a) Industriegebiet	70 / 70	IRW + 30 / IRW +20
	b) Gewerbegebiet	65 / 50	
	c) Mischgebiet	60 / 45	
	d) allgemeines Wohngebiet	55 / 40	
	e) reines Wohngebiet	50 / 35	
	f) Kurgebiet	45 / 35	
innen		35 / 25	IRW +10
	für Geräusche an wenigen (10, 14) Tagen des Jahres		
	Beurteilungspegel	70 / 55	
	Maximalpegel c) – f)	70 + 20 / 55 + 10	
	b)	70 + 25 / 55 + 15	
	Gemengelagen	50 – 60 / 35 - 45	

4.2 Grenzwerte für verkehrsverursachten Lärm

Hier greift die Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes- Immissionsschutzverordnung) für deren Einhaltung vor allem die Straßen Behörden, aber auch die jeweilige Gemeinde/ Stadt zuständig sind.

1.1.1. Bei Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße (z.B. Verbeiterung):

an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

- tags: 57 dB(A)
- nachts: 47 dB(A)

in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

- tags: 59 dB(A)
- nachts: 49 dB(A)

in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

- tags: 64 dB(A)
- nachts: 54 dB(A)

in Gewerbegebieten

- tags: 69 dB(A)
- nachts: 59 dB(A)

1.1.2. Lärmsanierung – Lärmschutz an bestehenden Straßen

Hier gelten eigene "Grenzwerte" für deren Einhaltung auch die zuständigen Städte, Kommunen zuständig sind, die verpflichtet sind entsprechende "Lärmaktionsplanungen" zu erstellen.

Entsprechend § 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47d "Lärmaktionspläne" Abs. 6 BImSchG sind die in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Über das bisherige nationale Fachrecht hinaus wurden durch die Umgebungslärmrichtlinie weder Grenzwerte noch neue Rechtsgrundlagen der Durchsetzung von Maßnahmen geschaffen. Hier gilt:

An Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten

- tags: 64 dB(A)
- nachts: 54 dB(A)

in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten

- tags: 66 dB(A)
- nachts: 56 dB(A)

in Gewerbegebieten

- tags: 72 dB(A)
- nachts: 62 dB(A)

1.1.3. Bundesweites Schallschutzprogramm mit Beispiel Bayern

Grundlage: Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie

- umgesetzt im Bundes- Immissionsgesetzschutz (BIG)

- Für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Ballungsräume **müssen Lärmaktionspläne** erstellt werde,

Die wichtigsten sind:

1. **Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie**
   - Für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Ballungsräume müssen Lärmaktionspläne erstellt werden.
   - Die Umsetzung erfolgt durch die jeweils zuständigen Behörden, häufig unter Beteiligung der Städte und Gemeinden.
   - Mögliche Maßnahmen sind:
     - Tempo 30 aus Lärmschutzgründen,
     - lärmarme Fahrbahnbeläge,
     - Verkehrslenkung,
     - Lärmschutzwände,
     - Schutz ruhiger Gebiete.

2. **Kommunale Zuständigkeiten**

   Hier wird ausdrücklich auch die Verantwortlichkeit der Städte festgelegt.
   Städte können – je nach Straßenbaulast und Rechtslage – selbst Maßnahmen veranlassen oder bei den zuständigen Straßenbaubehörden beantragen, etwa:
   - Verkehrsberuhigung,
   - lärmarme Straßenbeläge,
   - Änderungen der Verkehrsführung,
   - Tempo-30-Anordnungen (soweit die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen).

Bereich	Auslöser / Werte	Wer ist verantwortlich?
Lärmaktionsplanung *(Lärmminderung als* Maßnahmen *Planungsaufgabe)*	Anhaltswerte: **LDEN > 67 dB(A)** **LNight > 57 dB(A)**	**Gemeinde / Stadt muss** das Problem im Lärmaktionsplan aufgreifen und vorschlagen.

1.1.4. Umsetzung am Beispiel Lärmaktionsplanung Bayern

In Bayern ist die Regierung von Oberfranken mit der Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen innerhalb von Ballungsräumen beauftragt.

Die zentrale Lärmaktionsplanung, Stand 2024, kann unter folgendem Link eingesehen werden:
Zentrale Lärmaktionsplanung - Für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen (PDF)

5 Gesundheitsschutz

Empfehlung der WHO:

Eine Senkung der gesetzlichen Grenzwerte auf 53 db und nachts auf 45 db wird empfohlen, weil oberhalb dieser Werte angesiedelte Belastungen bereits gesundheitsschädlich sind.

Lärmmedizinischer Grundsatz, **auch kleine Pegelerhöhungen in bereits hoch belasteten Wohnlagen können gesundheitlich relevant sein** und müssen deshalb im Rahmen der planerischen Abwägung untersucht werden. Dies knüpft unmittelbar an § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB („gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“) an.

5.1 Lärmkartierung

Leitfaden Landesamt für Umwelt, Sachsen Seite 13

Typische Emissionen der Fahrzeugklassen unterscheiden sich geschwindigkeitsabhängig um bis zu 8 dB. Beispielhaft für eine innerstädtische Geschwindigkeit von 50 km/h und eine Straßenoberfläche mit nicht geriffeltem Gussasphalt (nationale Referenz) wird in nachfolgender Tabelle der längenbezogene Schallleistungspegel je eines Fahrzeuges pro Stunde dargestellt.

Klasse	L'_w in dB(A)*
Pkw	53,4
Lkw 1	58,9
Lkw 2 (einschl. Motorrad)	61,4

* Längenbezogener Schallleistungspegel für jeweils ein Fahrzeug je Stunde auf Referenzoberfläche mit v = 50 km/h

Längenbezogener Schallleistungspegel ist das logarithmische Maß für die im Mittel je Meter von einer Linienschallquelle abgestrahlte Leistung. Quelle dieser Definition: Seite 6 von Lärmschutz und Akustik

5.2 Abwägungsrelevanz von Verkehrslärm, Gesamtlärmbetrachtung, Gesundheitsgefährdung, Lärmschutz



"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.
(Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 21. Januar 2025 – 4 C 655/21.N)

(Siehe dazu auch eine "urteilsbegründete Rechtsbewertung- Abwägungsrelevanz)

5.3 Abwägungsrelevante Verkehrslärmbeeinträchtigung

Nur geringe Erhöhungen der Immissionspegel sind von Lärmbetroffenen regelmäßig hinzunehmen. ***Von einer abwägungsrelevanten Verkehrslärmbeeinträchtigung ist regelmäßig dann auszugehen, wenn die planbedingte Steigerung***

a. *oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt, die bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB(A) beginnt, und*

b. *im Hinblick auf die Gesamtbelastung mit Lärm Gesundheitsgefahren zu erwarten sind, die bei Lärmwerten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Betracht kommen können (vgl. OVG Bremen, Beschluss vom 25. Mai 2021 – 1 D 90/21; OVG NRW, Beschluss vom 20. Januar 2020 – 7 B 961/19.NE).*

Textquelle: anwalt.de

5.4 Die Relevanzschwelle für die Gemeinde (Bauleitplanung)

Hier liegt der Hebel für die Nachbargemeinde. Wenn die Gemeinde Rohr i.NB einen Bebauungsplan aufstellt, der **zu vermehrtem Verkehr führt, gelten im Planungsrecht wesentlich strengere Maßstäbe, sobald Grenzwerte bereits überschritten sind.**

- **Jede Erhöhung ist abwägungserheblich:** Das Bundesverwaltungsgericht hat klargestellt: Wenn die Lärmwerte an einer Straße die Schwelle zur Gesundheitsgefahr (i.d.R. **tags / nachts** gemäß 16. BImSchV) bereits überschreiten oder diese durch das Vorhaben erstmals überschritten wird, ist **jede rechnerische Erhöhung** (auch unterhalb von) im Rahmen der städtebaulichen Abwägung rechtlich hochrelevant

- **Abwägungsfehler bei Ignorieren:** Wenn die genehmigende Gemeinde (Rohr) weiß, dass in der Nachbargemeinde (Abensberg/Offenstetten) die Grenzwerte bereits überschritten sind, darf sie die dortige Lärmerhöhung nicht als „Geringfügigkeit“ abtun. Sie begeht sonst einen **Abwägungsfehler (§ 1 Abs. 7 BauGB)**, **was den gesamten Bebauungsplan unwirksam machen kann.**

5.5 Verantwortlichkeit der Gemeinde

Da der Projektträger im öffentlichen Straßenraum außerhalb von 500 Metern rechtlich kaum direkt belangt werden kann, verschiebt sich die Pflicht primär auf die **Gemeinde**

Die planende Gemeinde (Rohr i.NB): Um ihren Bebauungsplan rechtssicher zu machen, muss sie im städtebaulichen Vertrag (§ 11 BauGB) den Projektträger dazu verpflichten, **Gegenmaßnahmen finanziell zu übernehmen** (z.B. durch Lärmschutzvereinbarungen, aktive Routenlenkungen, Nachtfahrverbote oder finanzielle Beteiligungen an Entlastungsstraßen).

5.6 Falsche Interpretation der Einwand- Bearbeitung durch Markt Rohr

Eine vollkommen falsche Interpretation geltender Gesetze findet sich in der Einwand- Bearbeitung durch den Markt Rohr vom Januar 2026:

1.1.5. Beispiel Einwand 68

Einwand Nr.68 Seite 156 ***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 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."***

1.1.6. Beispiel Einwand 17, Seite 51, Einwand- Bearbeitung der Stadt Abensberg zum Thema Verkehr

! ***"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."

5.7 Fehler in der Gutachterinterpretation

Bei der Beantwortung wurde nicht berücksichtigt, dass beispielsweise in Offenstetten bereits jetzt verkehrsbedingte Grenzwert- Überschreitung amtlich ermittelt worden sind und daher die hier erwähnt erforderliche Überschreitung von "3 Dezibel Mehrbelastung" nicht relevant ist, sondern durchaus auch Zunahmen von 1- 2 Dezibel in diesen Fällen rechtlich berücksichtigt werden muss. Siehe dazu Kapitel 5.2

Das Schallgutachten der Projektanten geht aber selbst – im Gutachten bestätigten bereits jetzt stattfindenden Grenzwertüberschreitung und dadurch - von einer dadurch absolut relevanten Zunahme des Schallpegels aus:

Siehe Seite 28 der Schalltechnischen Untersuchung

Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an dem untersuchten Immissionsort zur Tages- und Nachtzeit ***bereits im Prognose-Nullfall überschritten werden****. Der Zusatzverkehr erhöht den Beurteilungspegel am Tag geringfügig* ***und nachts um 2,1 dB****.*

Bis heute wurde allerdings seitens des staatlichen Bauamts nicht erklärt, wie dieser "Prognose Nullfall 2035" überhaupt ermittelt wurde – die Überschreitung der Grenzwerte findet aber nachgewiesen bereits jetzt statt und nicht erst in 2035.

Weiteres Zitat aus dem Gutachten:

"Die Untersuchung des anlagenbezogenen Verkehrs auf öffentlichen Straßen nach Ziffer 7.4 der TA-Lärm[4] hat ergeben, dass keine organisatorischen Maßnahmen zur Minderung der erzeugten Schallemissionen geprüft werden müssen."

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

[4] Die TA- Lärm ist keineswegs zuständig für Verkehrslärm in Ortschaften.

5.8 Bereits jetzt nachgewiesen akute Grenzwertüberschreitungen

Wie auch dem vorgelegten Einwand der Bürgerinitiative zu entnehmen ist, werden die "erlaubten" Lärmpegel – laut Umweltatlas Bayern beispielsweise im Raum Offenstetten **allerdings bereits jetzt[5] wesentlich** überschritten.

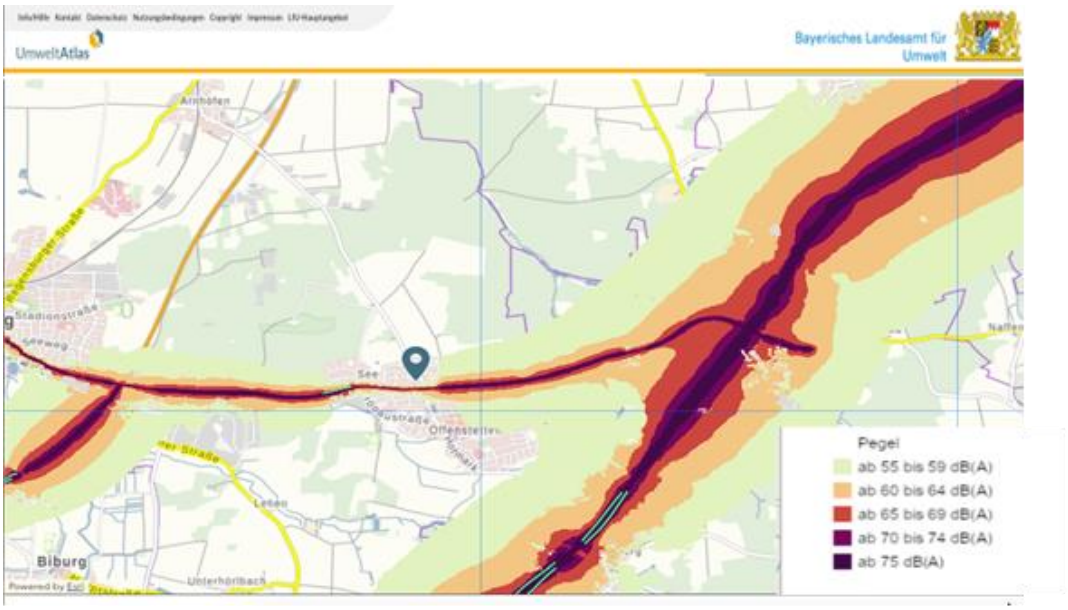


Bild: aus Einwand Bürgerinitiative Abensberg "Verkehrslärm"

6 Gesundheit und Logistikpark Stocka

6.1 Gesundheit der Anrainer in den Nachbargemeinden durch ausufernden Verkehr

Bereits jetzt werden die gesetzlichen verkehrsbedingten Schallgrenzwerte beispielsweise in Offenstetten überschritten (dies seit Jahren ohne Umsetzung gesetzlich vorgeschriebener Maßnahmen aller dafür zuständigen Behörden gegen die Grenzwertüberschreitung!)

Für die Bürger vor allem von Offenstetten, Scheuern, Bachl würde sich die Situation nochmals massiv verschlechtern – durch eine bis heute nicht korrekt benannte täglich durchfließende Anzahl von LKWs, Lieferwägen und Pendler.

Bis heute wird ein vielfach zitiertes "Verkehrsgutachten" zurückgehalten- veröffentlich wurde lediglich eine "Präsentation" angeblicher Studienergebnisse, basierend auf einem "Gutachten", welches von denselben "Gutachtern" im Auftrag von Amazon/ Panattoni erstellt wurde, welches sich vor allem mit dem durchaus planbaren Autobahnanschluss- Stück befasste,
aber nicht mit zeitnahen, umfassenden nachvollziehbaren Verkehrs- Lärm- und Schadstoffuntersuchungen in den Nachbargemeinden!

Schadstoffe und Lärm werden **nicht nur** durch die Motoren der Fahrzeuge verursacht, **sondern massiv auch durch den besonders bei LKW enormen "Reifenschall" und den Reifenabrieb** – beides auch weiterhin trotz versprochen zunehmender Umstellung auf Elektrofahrzeuge.

> **Erstaunlich in diesem Zusammenhang, dass die Gesundheitsbehörde am Landratsamt im Rahmen des Bauleitverfahrens "keine Bedenken" gegen das Projekt vorbrachte?**

Dazu kommt eine permanente Gefährdung der Bevölkerung, vor allem von Kindern durch bereits jetzt rücksichtloses Verhalten vieler LKW- und Liefer- Fahrer

[5] Gesundheitsschutz- Schallschutz: Aufgabe des Landratsamts/ Gesundheitsamts? Staatliches Bauamt, Stadt Abensberg?

6.2 Gefährdung der Gesundheit einer ganzen Region durch Belastung des Trinkwassers

Wasserversorger und Bürger befürchten vor allem eine irreversible Verschmutzung des Grund- und Trinkwassers im Schadensfall beispielsweise bei einem (ignoriert) möglichen Jahrhundert- Hochwasser

- **mit stark schafstoffbelasteten Wasserabfluss aus den Verkehrsflächen im Logistikbereich,**
  (zusätzlich natürlich auch durch immens stark belastetes Löschwasser im Brandfall)

Keine Versicherung würde dieses Risiko einer Trinkwasserverschmutzung übernehmen – aber auch die diversen GmbHs von Amazon besitzen bei weitem nicht genug Stammkapital, um dazu vertragliche Verpflichtungen eingehen zu können.

6.3 Wohnungsmangel für "zuziehende" Mitarbeiter

Der nachgewiesene Wohnungsmangel in der Region zwingt die Mitarbeiter zu **täglichen teils langen Fahrten zum Arbeitsplatz**. Verbunden mit einer ohnedies nachgewiesen hohen Strassbelastung am Arbeitsplatz kann dies mit massiver Einschränkung von Freizeit - Erholungszeiten dauerhaft zu massiven gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.

Bedenken der Gegner bezüglich

- Verstärkung des Wohnungsmangels in der Region durch den Logistikpark und damit bedingtem Zuzug von Arbeitskräften werden mit der Aussage, die Mitarbeiter kämen ohnedies aus dem näheren Einzugsgebiet akquiriert und würden daher Wohnungsmarkt, soziale Infrastruktur (Schulen, Kitas, Ärzte…) nicht belasten –

- Bedenken bezüglich Abwerbung von Arbeitskräften aus den Betrieben der Region mit nachweisbar ohnedies massivem Fachkräftemangel aber ebenso "bestritten".

Die Industrie und Handelskammer ignoriert den aktuellen Wohnungsmangel völlig- siehe Kapitel Error! Reference source not found.

6.4 Diskreter Hinweis unter anderem für diese "Interessenten aus der Region"

Gesundheit der künftigen Mitarbeiter

1) Amazon bietet keine Traumjobs!

Es existiert inzwischen bereits eine Sammlung von Presseberichten bezüglich Mobbings, Burnout, erhöhte Krankenstände, strikte Arbeitsplatzkontrollen mit "anspruchsvollen" Zeit- und Leistungsvorgaben, Streiks bezüglich verweigerter Tarifverträge,
(Kapitel 1.8 von Logistikpark Stocka1, Teil B)

2) Jobs sind keineswegs "nachhaltig"

In den nächsten Jahren stellt Amazon weltweit auf KI-gesteuerte Robotertechnik um und verzichtet dann damit auf ca. 60% der Mitarbeiter – das Arbeitsplatzthema ist kein Argument für den Logistikpark – anders als der Markt Rohr haben Amazon und Panattoni auf ihrer Homepage bereits vor 3 Jahren die voraussichtlichen Arbeitsplätze von ursprünglich 2990 auf 1800 reduziert. Der Markt Rohr und die Industrie- und Handelskammer werben aber nach wie vor öffentlich mit 3000 Arbeitsplätzen!)

Siehe dazu

- *künftige Logistikentwicklungen*
- *Arbeitsplatzversprechen*

7 Gesundheitsschäden durch erhöhten Lärm

Siehe dazu auch allgemeine Informationen zum Gesundheitsrisiko Schall – auch Infraschall (LKW)
Zitat Umweltbundesamt

1.1.7. Gehörschäden und Stressreaktionen

Wir sind mit einem feinen Sensor ausgestattet, der Schall wahrnehmen kann. Dieser Sensor ist das Ohr mit seinen nachgeschalteten Verarbeitungsebenen im Gehirn. Der Sensor ist immer aktiv, auch im Schlaf. Schall wird zu Lärm, wenn er Störungen, Belästigungen, Beeinträchtigungen oder Schäden hervorruft.

Zu viel Schall – in Stärke oder Dauer – kann nachhaltige gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Schäden hervorrufen. Diese betreffen zum einen das Gehör, das durch kurzzeitige hohe Schallspitzen oder Dauerschall geschädigt werden kann (aurale Wirkungen). Dazu gehören Beeinträchtigungen des Hörvermögens bis hin zur Schwerhörigkeit, sowie zeitlich begrenzte oder dauerhafte Ohrgeräusche (Tinnitus). Hohe Schallpegel treten nicht nur im Arbeitsleben auf, sondern auch in der Freizeit, zum Beispiel durch laute Musik.

Ferner wirkt Schall (oder Lärm) auf den gesamten Organismus, indem er körperliche Stressreaktionen auslöst (extra-aurale Wirkungen). Dies kann auch schon bei niedrigeren, nicht-gehörschädigenden Schallpegeln geschehen, wie sie in der Umwelt vorkommen (zum Beispiel Verkehrslärm).

Lärm als psychosozialer Stressfaktor beeinträchtigt somit nicht nur das subjektive Wohlempfinden und die Lebensqualität, indem er stört und belästigt. Lärm beeinträchtigt auch die Gesundheit im engeren Sinn. Er aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System. Die Folge: Veränderungen bei Blutdruck, Herzfrequenz und anderen Kreislauffaktoren. Der Körper schüttet vermehrt Stresshormone aus, die ihrerseits in Stoffwechselvorgänge des Körpers eingreifen. Die Kreislauf- und Stoffwechselregulierung wird weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem vermittelt. Die autonomen Reaktionen treten deshalb auch im Schlaf und bei Personen auf, die meinen, sich an Lärm gewöhnt zu haben

7.1 Mögliche Langzeitfolgen

1.1.8. Langzeitfolgen

Zu den möglichen Langzeitfolgen chronischer Lärmbelastung gehören neben den

- Gehörschäden auch
- Änderungen bei biologischen Risikofaktoren (zum Beispiel Blutfette, Blutzucker, Gerinnungsfaktoren) und
- Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie arteriosklerotische Veränderungen („Arterienverkalkung"), Bluthochdruck und bestimmte Herzkrankheiten einschließlich Herzinfarkt.

1.1.9. Studien zu Lärm

Das Umweltbundesamt führt Laboruntersuchungen und epidemiologische Studien zu diesen Themen durch, um den Einfluss akustischer Umweltfaktoren auf die Gesundheit quantitativ zu ermitteln und Lärm-Qualitätsziele für die Umwelt und den Freizeitbereich abzuleiten.

Dies geschieht im nationalen sowie im europäischen und internationalen Rahmen. Dabei werden verkehrsbezogene Lärmquellen wie Straßen-, Schienen- und Luftverkehr aber auch Freizeitlärmquellen (zum Beispiel durch laute Musik in Diskotheken) und Industrie und Gewerbelärm betrachtet. Das Umweltbundesamt ist bestrebt, durch seine wissenschaftliche Tätigkeit und Politikberatung, den Schutz der Bevölkerung vor Lärmeinwirkungen zu verbessern.

8 Staatliches Bauamt "arbeitet" an Lösungen des Verkehrsproblems?

8.1 Widerrechtliche Geheimhaltungspolitik durch staatliches Bauamt

Mit widerrechtlich (Umweltinformationsgesetz!) "geheim gehaltenen Studien" spricht das staatliche Bauamt in den Medien von "Beherrschbarkeit des Verkehrs auch in den Nachbargemeinden " und bietet den Bürgern von Abensberg "eine "Präsentation" zum Thema Möglichkeiten einer Umfahrung Offenstetten" mit zahlreichen fragwürdigen Daten zum Verkehrsaufkommen Logistikpark.

Anstelle nachvollziehbarer aktueller amtlich veranlasster Verkehrszählugen, Schalluntersuchungen werden dabei Zahlen präsentiert, die vom Gutachter der Projekt- Antragsteller beauftragt waren und keineswegs eine nachvollziehbare Bewertung der aktuellen, geschweige der zukünftigen Verkehrsbelastungen ermöglichen.

An Stelle einer Lösung zum Thema "Maßnahmen gegen Zusatzverkehr des Logistikparks" werden Vorschläge wie "Ampellösungen in Offenstetten" angeboten – sicherlich aktuell sinnvoll zur Erhöhung der aktuell unverantwortlich mangelnden Verkehrssicherheit für die Offenstettener, vor allem auch deren derzeit massive gefährdeten Kinder – ignorieren dabei aber offensichtlich die Themen Schall- (bereits jetzt Grenzwertüberschreitungen) und Schadstoffbelastung aktuell (mit Ampeln wird der Verkehr nicht weniger), **vor allem aber im Hinblick auf eine Realisierung des Logistikparks.**

8.2 Amazon Verteilerzentrum Ingolstadt

schafft zusätzliche **neue Fakten**

Als das wesentlich genannte – absolut nicht dafür "zuständige" Argument - für den Verzicht auf eine Raumverträglichkeitsprüfung bezeichnet die Bezirksregierung von Niederbayern stets die Ausnahme vom Anbindegebot im LEP[6] für Logistikzentren mit direktem Autobahnanschluss.

Was sind aber grundsätzlich die Aufgaben des LEP

- *die Grundzüge der räumlichen Entwicklung und Ordnung festzulegen,*
- *vorhandene Disparitäten im Land abzumildern und die Entstehung neuer zu vermeiden,*
- ***alle raumbedeutsamen Fachplanungen zu koordinieren,***
- *Vorgaben zur räumlichen Entwicklung für die Regionalplanung zu geben.*

Die Ausnahme vom Anbindegebot laut LEP setzt einen direkten Autobahnanschluss voraus, ersetzt aber natürlich in keiner Weise alle anderen Anforderungen bezüglich Gesundheits- Umwelt- und Infrastrukturverträglichkeit für die gesamte Region.

Punkt 3.3 des LEP betreffend der von der Bezirksregierung stets angeführten Ausnahmen

Abschnitt 2
Ausnahmen sind zulässig, wenn ein Logistikunternehmen oder ein Verteilzentrum eines Unternehmens auf einen unmittelbaren Anschluss an eine Autobahnanschlussstelle oder deren Zubringer oder an eine vierstreifig autobahnähnlich ausgebaute Straße oder auf einen Gleisanschluss angewiesen ist und ohne wesentliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbilds geplant ist.

Dazu kommt allerdings die Forderung im LEP zum Thema "Mobilität und Verkehr" Kapitel 4 , Voraussetzung

Punkt 4.1.1 Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

Die Verkehrsinfrastruktur soll durch neue Mobilitätsformen in allen Regionen nachhaltig ergänzt werden.

Die Vernetzung und Auslastung der Verkehrsträger sollen durch bauliche Maßnahmen und den Einsatz neuer Technologien gesteigert werden.

Dies bedeutet aber, dass die aktuelle Infrastruktur, die bereits jetzt zu Grenzwertüberschreitungen und gesundheitlichen Belastungen der Anrainer führt – unbestritten auch in den bisher vorgelegten- fragwürdigen Verkehrsgutachten (es fehlen aktuelle vergleichbare und aussagefähige Verkehrszählungen) zu nicht unerheblichen Mehrbelastungen des Straßennetzes und damit gesundheitlichen Auswirkungen führen würde.

Die auch von Landespolitikern anerkannte Notwendigkeit "baulicher Maßnahmen" dazu beispielsweise in Form einer verkehrsmindernden Umfahrung von Offenstetten (Kreisel und Ampeln stellen keine Verkehrsreduzierung dar!) würden somit im Aufgabenbereich der Projektanten (nicht des Steuerzahlers) bzw. der genehmigenden Gemeinde liegen – sowohl was Planung, Durchführung, als auch Kosten betrifft.

Solche geforderten baulichen Maßnahmen wären aber ebenso unbestritten erst mit einer Umsetzung in frühesten 10 Jahren möglich.

Erschwerend zu den bisherigen "Untersuchungen" mit dem Nachweis von Grenzwertüberschreitungen kommt der

Zusammenhang und damit erschwerend zusätzlich entstehender Verbindungsverkehr zum Verteilerzentrum Ingolstadt.

Die kürzeste Verbindung zwischen Stocka und Ingiolstadt führt über Scheuern und Offenstetten auf die B 16.
Somit ist davon auszugehen, dass erhebliche, wenn nicht sogar überwiegende Teile des Verkehrs durch Offenstetten von und auf die B 16 verlaufen werden.

Dies bedeutet aber im Zusammenhang mit den bereits **aus gesundheitlicher Sicht** unzumutbaren Verkehrserwartungen beispielsweise in Offenstetten eine im Bauleitverfahren noch völlig unbeachtete Mehrbelastung. Siehe dazu Kapitel **5.2** ("Abwägungsrelevanz")

[6] LEP = Landesentwicklungsplan

8.3 Erweitertes Argument bezüglich "Naturschutz"

Alleine dies bedeutet bereits ein weitereres Argument auch im Hinblick auf Natur/ Umweltschutz

Punkt 3 aus einem Urteil VwGO §47 Abs. 6

"*Die FFH-Verträglichkeitsprüfung[7] ist auch auf solche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines Gebiets zu erstrecken, die sich durch Pläne und Projekte im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ergeben können. Dazu müssen die Auswirkungen der anderen Pläne und Projekte und damit das Ausmaß der Summationswirkung jedoch verlässlich absehbar sein."*

Somit ist auch auf Grund dieser Gerichtsaussage davon auszugehen, dass eine Ortsdurchfahrt wie in Offenstetten bzw. ein Durchqueren eines FFH- Gebietes bei Abensberg durch die B16 ein Ausschlusskriterium für den im LEP geregelten Ausnahmetatbestand Nr 4 darstellt, und im Hinblick auf das bereits genehmigte Verteilerzentrum Ingolstadt und damit unstrittige zusätzliche- bisher nicht berücksichtigte Verkehrsaufkommen zwischen diesem und den "geplanten" Standorten für das geplante Logistikzentrum Stocka auf jeden Fall die Ausnahmeregelung vom Anbindegebot nicht mehr anwendungsfähig sein wird.

Die B16 durchquert bei Abensberg nachgewiesen ein FFH Gebiet siehe dazu "Karte der bayerischen Schutzgebiete"



Nachdem diese Zusatzbelastung zumindest dem Projektanten auch zum Zeitpunkt der Vorlage des Verkehrsgutachtens im Januar 2026 mit Gewissheit bereits bekannt war, hätte diese berücksichtigt werden müssen und das vorgelegte- ohnedies unzureichende "Gutachten" stellt somit keine Grundage für ein gültiges Bauleitverfahren dar.

Im Rahmen einer RVP wäre natürlich auch dieser Aspekt zu berücksichtigen:

Die Verträglichkeitsprüfung ist zwar auch auf solche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines Gebiets zu erstrecken, die sich durch Pläne und Projekte im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ergeben können (UVP § 16, Punkt 7)
Auch aus diesem Grund ist nach wie vor eine Umweltverträglichkeitsprüfung unverzichtbar, zumal es sich auch in diesem Fall um überregionale- zusätzliche Beeinträchtigungen/ Schadstoff/ Lärmbelastungen in einem FFH Gebiet handelt.

[7] FFH- Europarecht "Fauna-FloraHabitat- Richtinie)

9 Handelskammer macht abstruse "Vorschläge"

9.1 IHK zur Verkehrsbelastung

Die Industrie- und Handelskammer befürwortet ausdrücklich das Projekt und macht dazu bereits 2023 in den Medien Aussagen wie "irreale" Vorschläge "Bahn-Halt" für Stocka(?), verspricht ihre **"Unterstützung (?)[8]"** bei der Lösung des massiven Verkehrsproblems in den Nachbargemeinden.

> *"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".*
>
> *Man **unterstütze** (?) unabhängig von der geplanten Amazon-Ansiedlung Vorhaben, „die diese Situation verbessern, beispielsweise eine Ortumfahrung von Offenstetten".*

9.2 IHK zu Neuansiedlung von Mitarbeitern und Wohnungsbeschaffung

Völlig irreal auch angesichts der aktuell bestehenden Wohnungsnot im Landkreis die Vorstellung der IHK Arbeits- und Wohnort „attraktiv machen"?

> *Der Mangel an Arbeitskräften sei Tatsache. „Jegliche Neuansiedlungen führen zum Wechsel von Personal", sagt Lorenz. 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.*

Dazu eine Pressemeldung vom Dezember 2025
Mittelbayerische Zeitung vom 14.12.2025

> „Jährlich 950 Neubauten nötig"
> Forscher sehen enormen Wohnungsmangel im Landkreis Kelheim – und eine steigende Tendenz
> *Pestel-Institut ermittelt Fehlbestand von 2100 Wohnungen im Landkreis – Tendenz steigend.*

Wieviel Neubauwohnungen wurden in der Gemeinde Rohr in den letzten 5 Jahren gebaut?

Stehen überhaupt für die Einheimischen genügend bezahlbare Baugrundstücke zur Verfügung?
Wer kann sich in Rohr überhaupt noch eine neue Wohnung leisten? (Amazon- Mitarbeiter?)

> ***Informationen zu den*** Immobilienpreisen in Rohr in Niederbayern
>
> #### 1.1.10. Kaufpreise
>
> - ***Häuser:** Der durchschnittliche Kaufpreis liegt in Rohr in Niederbayern bei **3.299 €/m²**. Für die teuerste Immobilie müssen Interessierte momentan **4.074 €/m²** zahlen. Es geht aber auch günstiger: Der niedrigste Quadratmeterpreis liegt hier bei **3.208 €/m²**.*
> - ***Wohnungen:** In Rohr in Niederbayern liegt der Quadratmeterpreis für eine Wohnung bei durchschnittlich **3.155 €/m²**. Während die teuersten Eigentumswohnungen in Rohr in Niederbayern einen Quadratmeterpreis von bis zu **4.683 €/m²** erzielen, liegen die Kaufpreise für die günstigsten Wohnungen bei **3.015 €/m²**.*
>
> #### 1.1.11. Mietpreise
>
> - ***Häuser:** Der durchschnittliche Preis in Rohr in Niederbayern liegt bei **9,50 €/m²**. Die Preisspanne reicht vom niedrigsten Mietpreis von **9,24 €/m²** bis zum höchsten Quadratmeterpreis von **12,09 €/m²**.*
> - ***Wohnungen:** Der durchschnittliche Mietpreis für Wohnungen liegt in Rohr in Niederbayern bei **9,52 €/m²**. Der niedrigste Preis für Mietwohnungen liegt bei **9,31 €/m²**. Die obere Preisgrenze befindet sich bei **12,54 €/m²**.*

Steigende Nachfrage durch Amazon- Mitarbeiter würde dies Preise auch für Einheimische nochmals massiv erhöhen!

Wer sorgt bei den von der IHK "erwarteten Zuzug" für die erforderliche zusätzliche soziale Infrastruktur auch in den Nachbargemeinden (Kindergärten, Schulen, Ärzte…)?

[8] Welche Art von "Unterstützung": Davon war seit 2023 nichts mehr zu hören!

10 Sozialer Zündstoff Robotertechnik – Gesundheitskosten

Nicht berücksichtigt in der allgemeinen Diskussion zum Thema Umstellung auf vollautomatisierte Lagerlogistik werden in der Regel die massiven Auswirkungen auf das allgemeine Sozialsystem – die damit verbundene Unfinanzierbarkeit unserer Gesundheitssysteme –

Roboter, und durch sie "Arbeitslose" finanzieren nicht die zunehmenden Gesundheits- und Pflegekosten!

Durch den Verzicht aus beispielsweise 50 % der Arbeitskräfte an den Amazon- Logistikstandorten gehen nicht nur gleichzeitig

- 50 % an Lohnsteuer (incl. Arbeitgeberanteile) verloren (oder werden entsprechend "erwartete Einnahmen" wie in Rohr niemals realisiert,
- bei wesentlich erhöhter Effizienz (und Ertrag!) werden zugleich Ansprüche an die Infrastruktur (beispielsweise Straßenerhaltung…) zusätzlich die Kommunen, die gesamte Region belasten,
- müssen auch Fragen der Nachhaltigkeit von Standorten (erhöhter Energie- und Wasserbedarf, Verkehrsaufkommen) neu überdacht werden.

  Einige Sonnenkollektoren auf dem Dach werden diesen Bedarf sicher nicht ausgleichen können.

Vor allem trifft es aber die allgemeinen Sozialsysteme an der Wurzel ihrer Leistungsfähigkeit.

Gerade zu unverschämt erscheint in diesem Zusammenhang die Definition von Amazon: ***Amazon News, 22.10.2025***

"Amazons neueste KI- und Robotersysteme unterstützen die Mitarbeiter[9] und beschleunigen die Auslieferung"

10.1 Wohin gehen die enormen Gewinne

Roboter zahlen

- **weder Krankenkassenbeiträge,**
- **Rentenbeiträge,**
- **Pflegeversicherung**
- **Lohnsteuer**

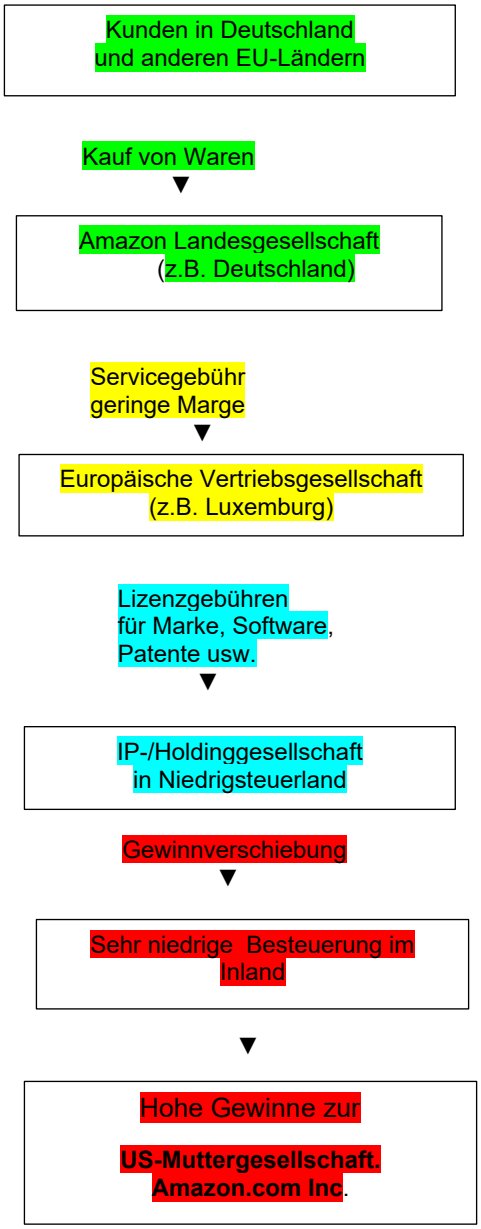
sie ersparen auch den Konzernen die
Arbeitgeberanteile an diesen Sozialeinnahmen für Staat, Land und Gemeinden,

- **sie erhöhen aber massiv die Erträge ausländischer Konzerne, die Dank der Verschachtelung zahlreicher interner "Gesellschaften" die eigentlichen Gewinne aus der Handelstätigkeit in Steueroasen und in ihre Heimatländer verlagern können**.

Diese Entwicklung belastet neben der ohne dies sich verändernden Altersstrukturen der Bevölkerung massiv unsere Sozialsysteme zu Lasten vor allem der mittelständischen Betriebe (im Zusammenhang mit Amazon vor allem die örtlichen und nationalen Händler) – und verlagern die zunehmende Wertschöpfung in andere Staaten! (Siehe dazu auch "künftige Entwicklungen im Logistikbereich")

[9] KI- und Robotersysteme unterstützen die Mitarbeiter nicht, sondern machen sie überflüssig!

Vereinfacht betrachtet:



Erläuterung zu dieser Skizze

1. Kunden kaufen lokal ein (z. B. in Deutschland)
2. **Die lokale Gesellschaft erzielt nur eine relativ geringe Marge.**
3. **Ein großer Teil der Wertschöpfung wird einer europäischen Zentrale zugerechnet.**
4. Für Markenrechte, Software oder andere immaterielle Vermögenswerte werden Lizenzgebühren gezahlt.
5. Dadurch sinkt der steuerpflichtige Gewinn in Hochsteuerländern.
6. **Gewinne sammeln sich in Ländern mit günstigerer Besteuerung oder werden letztlich der US-Muttergesellschaft zugerechnet.**
7. Internationale Reformen wie die globale Mindeststeuer (OECD Pillar Two) sollen solche Gewinnverlagerungen erschweren.

Welche Position haben dabei die Logistiklager und welche Auswirkungen diesbezüglich hat die Umstellung auf Roboterlogistik (beispielsweise ein Minus von 50 % Arbeitsplätze)?

Die Logistiklager spielen in solchen Strukturen eine interessante Doppelrolle: operativ sehr wichtig, steuerlich aber oft nur begrenzt gewinnrelevant**.**

10.2 Funktion der örtlichen Lager

Das Lager wird meist als **Dienstleister innerhalb des Konzerns** behandelt:

- Personal
- Gebäude
- Fördertechnik
- Roboter
- Energie

werden als Kosten verbucht – sind daher steuermindernd.

Die Logistikgesellschaft erhält dafür oft nur eine festgelegte Vergütung (Cost-Plus-Modell, z. B. Kosten + 3–8 % Marge). Dadurch entsteht im Lagerland meist nur ein relativ kleiner steuerpflichtiger Gewinn.

10.3 Was ändert sich durch Robotisierung?

Wenn ein Lager beispielsweise 3.000 Mitarbeiter beschäftigt und davon durch Automatisierung 60 % der Arbeitsplätze wegfallen:

Position	Vorher	Nachher
Löhne	sehr hoch	deutlich niedriger
Sozialabgaben	hoch	deutlich niedriger
Betriebskosten	hoch	niedriger
Abschreibungen auf Roboter	gering	**höher**
Durchsatz	normal	**höher**
Fehlerquote	höher	**niedriger**

Für den Konzern insgesamt: **Positiv**

- geringere Stückkosten
- schnellere Lieferungen
- höhere Produktivität
- bessere Skalierbarkeit

Die höhere Produktivität bedeutet für die Allgemeinheit wesentlich mehr Verkehr (Schall, Schadstoffe, Straßenverschleiß) - dies vor allem zu Lasten der gesamten Region

und bewirken wesentlich höhere Erträge vor allem für den Mutterkonzern (USA)

10.4 Folgen für die Sozialsysteme

1.1.12. Wie wirkt sich das auf die Sozial- und öffentlichen Ausgaben der Allgemeinheit aus?

- **Amazon:**
  - **Verharmlosung durch PR-Sprache:** Laut den Leaks versucht Amazon aktiv, die öffentliche Wahrnehmung zu steuern. Intern wurde vorgeschlagen, Begriffe wie „KI“ und „Automatisierung“ in der Kommunikation zu vermeiden und stattdessen von „fortschrittlicher Technologie“ und „Cobots“ (kollaborativen Robotern) zu sprechen, um Ängste vor Jobverlusten zu dämpfen und Kritik an schwindenden Sozialbeiträgen im Keim zu ersticken.
- **Kritische Beobachter und Gewerkschaften:**

Aus Sicht kritischer Beobachter und Gewerkschaften hat diese Entwicklung drastische soziale Konsequenzen, die zu einer Verschiebung der Kosten vom Konzern auf die Allgemeinheit führen

  - **Reduzierung direkter Lohnneben- und Sozialkosten für Amazon: Roboter benötigen keine Krankenversicherung, zahlen nicht in Rentenkassen ein, streiken nicht und beanspruchen keinen bezahlten Urlaub oder Mutterschutz.** Indem Amazon menschliche Arbeitskraft durch Maschinen ersetzt, senkt das Unternehmen seine direkten Personalzusatzkosten drastisch.
  - **Privatisierung der Gewinne, Sozialisierung der Kosten:** Gewerkschaften und Arbeitsmarktexperten warnen vor einem schweren strukturellen Wandel im Niedriglohnsektor. Wenn Hunderttausende traditionelle Helfer-Jobs in der Logistik wegfallen, stehen diese Menschen dem Arbeitsmarkt ohne adäquate Qualifikation gegenüber. **Die Kosten für deren Umschulung, Arbeitslosenhilfe und soziale Absicherung werden somit vom Steuerzahler (den staatlichen Sozialkassen) getragen, während Amazon die Effizienzgewinne einstreicht.**

1.1.13. Wegfall der lohnbasierten Sozialabgaben

Die sozialen Sicherungssysteme in Ländern wie Deutschland oder den USA finanzieren sich zum Großteil aus Abgaben auf **menschliche Arbeit** (Renten-, Kranken-, Arbeitslosen- und Pflegeversicherung).

- **Der Effekt:** Ersetzt ein Amazon-Roboter eine Arbeitskraft, spart Amazon dessen Lohn *und* den Arbeitgeberanteil an den Sozialabgaben.
- **Die Folge: Dem Staat und den Sozialkassen entgehen direkt diese Beitragsgelder**. Ein Roboter zahlt keine Einkommensteuer und keine Rentenbeiträge.
-

1.1.14. B. Die Allgemeinheit zahlt für die Folgen des Jobverlusts

Wenn durch den beschriebenen "75%-Automatisierungs-Plan" Hunderttausende Helfer-Jobs wegfallen, verschwinden diese Menschen nicht einfach.

- **Die Folge:** Die Kosten für Arbeitslosengeld, Grundsicherung (Bürgergeld), Umschulungsmaßnahmen und die gesundheitlichen Folgen von Langzeitarbeitslosigkeit werden aus Steuermitteln – also von der Allgemeinheit – finanziert.
- Kritiker sprechen hierbei von einer **staatlichen Subventionierung von Amazons Effizienzgewinnen**: Der Konzern spart Milliarden bei den Arbeitskosten, während der Steuerzahler das soziale Auffangnetz für die freigesetzten Arbeitskräfte finanzieren muss.

Eine interessante Studie zum Thema KI- Sozialabgaben der Deutschen Bank "Soll KI jetzt Steuern zahlen?"[10]

1.1.15. C. Infrastruktur-Kosten (Strom und Netze)

Völlig ignoriert werden dabei auch steigende Infrastrukturkosten

Neuere Analysen zeigen, dass diese Verschiebung sogar über den Arbeitsmarkt hinausgeht. Die gigantische Rechenleistung, die für KI-gesteuerte Logistik und Amazons Cloud-Sparte (AWS) nötig ist, belastet die öffentlichen Stromnetze massiv. Oft zahlen Verbraucher über steigende Netzentgelte für den Ausbau der Infrastruktur mit, den die Tech-Giganten für ihre KI-Systeme beanspruchen.

Die massive Effizienzsteigerung durch die neue Logistik bedeutet eine ebenso massive Zunahme des Lieferverkehrs mit entsprechender Verkehrsbelastung:

Wenn ein Unternehmen wie Amazon seine Logistikzentren durch KI und Roboter so optimiert, dass **75 % mehr Durchsatz** erzielt wird und Pakete in Rekordzeit versandbereit sind, entsteht ein massiver **Flaschenhals außerhalb der Lagerhalle: auf der Straße**.

Diese Form der Effizienzsteigerung führt zu einer direkten Zunahme des Lieferverkehrs und wälzt erhebliche Infrastrukturkosten (Straßenverschleiß) auf die Kommunen und Steuerzahler ab.

1.1.16. Was sagt die Wissenschaft und die Praxis dazu?

Unabhängige Studien und verkehrspolitische Berichte belegen dieses Problem eindrücklich:

- **Wissenschaftlicher Beleg (Infrastruktur-Verschleiß durch die "Letzte Meile"):** Eine detaillierte US-Verkehrsstudie analysierte den Einfluss der rasant steigenden Lieferfahrzeuge auf Wohnstraßen. Sie zeigt, dass die enorme Zunahme von Paketdiensten **die Lebensdauer von Straßenbelägen drastisch verkürzt**, da diese Straßen historisch nie für das Gewicht und die Frequenz moderner Lieferwagenflotten konzipiert wurden.

  ➔ *Vgl. US Department of Transportation / National Transportation Library: Shifting last mile delivery operations to Road Autonomous Delivery Robots*

  Hinweis zu diesem Bericht:

  Die hier angeführten Empfehlungen für "Autonome mobile Lieferroboter" (derzeit in den USA bereits getestet) können zwar im stadtnahen Einsatz zu einer Verringerung des Straßenverschleiß führen (kleinere Lieferfahrzeuge) – sie tragen aber zu zusätzlicher Belastung des Verkehrsflusses bei und stellen ebenfalls eine en Arbeitsplatzverlust für viele Fahrer dar.

- **Kommunale Kostenrechnung der Universität Kassel:** Verkehrswissenschaftler haben errechnet, dass der motorisierte Individual- und Lieferverkehr die Kommunen ein Vielfaches von dem kostet, was er an Steuern einbringt. Die Allgemeinheit subventioniert jede Fahrt von Lieferfahrzeugen massiv über die Instandhaltungskosten der Straßen.

  ➔ *Vgl. Uni Kassel / Zukunftsnetz Mobilität NRW: Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich?*

  Nachhaltigkeitsaussagen von Amazon bezüglich Umstiegs auf E- Mobilität bringen keinerlei Vorteile im Hinblick auf Verkehrsaufkommen und damit auch erhöhte Stau- und Unfallrisiken, den Straßenverschleiß, und nur beschränkte Vorteile bezüglich gesundheitlicher Belastungen wie erhöhte Schadstoff- (Reifenabrieb) und Lärmsteigerung (Reifen- Fahrbahn- Geräusch[11])

[10] Aussagen von Unternehmen sind stets bezüglich deren Eigen- Interessen zu bewerten"
[11] Unterschiede Reifen- Fahrbahnschall verschiedener Fahrzeugarten – Quelle Umweltbundesamt

11 Zusammenfassung

Es handelt sich bei der Thematik und den Einwänden also keineswegs nur um natürlich absolut wichtige Argumente des

- **Natur- und Landschaftsschutzes,**
- **des Trinkwasserschutzes,**
- **Probleme der sozialen Infrastruktur – sondern vor allem auch um Fragen des**
- **Gesundheitsschutzes bezüglich Verkehrsbelastungen einer ganzen Region, die von den Politikern bisher völlig ignoriert worden sind.**

Vielmehr wird von der Politik (auch Wirtschaftsminister!) das Projekt massiv unterstützt,

werden Gutachten, Stellungnahmen, Akteinsicht von Behörden massiv verweigert, Aufsichtsbeschwerden gegen Behörden massiv ignoriert.

Trotz der nachgewiesen vielfachen Auswirkungen auf die gesamte Region wird durch ein Zusammenspiel von Wirtschaftsministerium und Bezirksregierung eine Raumverträglichkeitsprüfung mit allen Mitteln und Argumenten verhindert.

Auf Grund der genannten Argumente ist aber eine Realisierung dieses Monsterprojektes an diesem Standort auch aus gesundheitlicher Sicht für die Region vehement abzulehnen und nach Aussagen bei meinen rechtlichen Recherchen auch in keiner Weise genehmigungsfähig.

Fahrzeugart	-	**Dominanz des Reifen-Fahrbahn-Geräuschs bei Verbrennermotor**
Pkw		ab ca. 30 km/h
Lkw		ab ca. 60 km/h

bei E- Fahrzeugen steigt entsprechend des prozentuellen Anteiles, der Schall selbst bleibt aber gleich!

12 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.

Mehr Informationen, Dokumente

Überblick sämtlicher EGGBI- Publikationen zum Logistikpark

Tätigkeitsprofil Josef Spritzendorfer