

TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH
D-51101 Köln

Deutsche Post DHL Real Estate Deutschland GmbH
Frau Heike Kahle
Godesberger Allee 157
53175 Bonn

E-Mail: h.kahle2@dhl.com

Bericht-Nr.: 936/21252920/15

Kd.-Nr.: 1798151

Daniel Schlösser

Tel. 0221 806-2408

Fax 0221 806-1349

Mail Daniel.Schloesser@de.tuv.com

15. März 2024

Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering (TÜV-Bericht Nr. 936/21252920/12 vom 12.05.2023)

Hier: Stellungnahme und Erläuterungen zu den zentralen Einwendungen der Auslegungen des Bebauungsplans nach §§3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Frau Kahle,

in der 2. Auslegung des Bebauungsplans „Paketzentrum Weichering“ sind u.a. die nachfolgenden Stellungnahmen und Einwendungen zur schalltechnischen Untersuchung (TÜV-Bericht Nr. 936/21252920/12 vom 12.05.2023) eingegangen.

A. Träger öffentlicher Belange (Aufzählung analog Abwägungstabelle vom 21.03.2024)

- [1] Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen (Untere Immissionsschutzbehörde) – Stellungnahme 20
- [2] Stadt Ingolstadt – Stellungnahme 27
- [3] Stadt Neuburg (sowie BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH) – Stellungnahme 28

B. Privatpersonen (Aufzählung analog Abwägungstabelle vom 21.03.2024)

- [4] Private Stellungnahme 2
- [5] Private Stellungnahme 4
- [6] Private Stellungnahme 5
- [7] Private Stellungnahme 6

TÜV Rheinland Energy &
Environment GmbH
Am Grauen Stein
D-51105 Köln

Tel +49 221 806-5200

Fax +49 221 806-1349

Mail tre-service@de.tuv.com

Web www.tuv.com

Geschäftsführung und Sitz der
Gesellschaft:

Geschäftsführer: Dirk Fenske

Sitz der Gesellschaft: Köln
Amtsgericht Köln HRB 56171
Ust.-Id-Nr.: DE 814653989

Bank: Commerzbank
BIC/SWIFT: DRES DE FF370
IBAN:
DE23 3708 0040 0982 0383 00

- [8] Private Stellungnahme 7
- [9] Private Stellungnahme 9
- [10] Private Stellungnahme 12
- [11] Private Stellungnahme 13
- [12] Private Stellungnahme 14
- [13] Private Stellungnahme 15

Nachfolgend gehen wir auf die sich aus den vorgenannten Stellungnahmen ergebenden Sachverhalte ein, die für die Abwägung von zentraler Bedeutung sind. Die in der Auflistung nicht genannten Stellungnahmen werden in der Abwägung gewürdigt (Abwägungstabelle).

1. Übergeordnete Themen

a. Vermischung von Anforderungswerten [6] [10] [13]

Die derzeitige Gesetzgebung sieht in Bauleitplanverfahren die Ermittlung und Beurteilung der unterschiedlichen Lärmarten vor, für die unterschiedliche Immissionschutzanforderungen gelten.

Bei **städtebaulichen Planungen** ist die **DIN 18005** „Schallschutz im Städtebau“ die originär heranzuziehende Berechnungs- und Beurteilungsgrundlage. Sie nennt **Orientierungswerte**, die im Sinne der Lärmvorsorge soweit als möglich eingehalten werden sollen. Die Orientierungswerte haben keine bindende Wirkung, sondern sind ein Maßstab des wünschenswerten Schallschutzes. In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei bestehenden Verkehrswegen, lassen sich die Orientierungswerte nach DIN 18005 oft nicht einhalten oder sind bereits überschritten.

In **Bauleitplanverfahren** wird hinsichtlich der zu erwartenden **Veränderung von Verkehrsgeräuschimmissionen** ein Vergleich zwischen den Geräuschimmissionen ohne das Vorhaben (Prognose-Nullfall) und mit dem Vorhaben (Prognose-Planfall) angestellt, um die Abwägung sachgerecht durchführen zu können. Die Bewertung des Anstiegs der Geräuschimmissionen ist dabei vom Gesetzgeber nicht genauer und verbindlich geregelt. Es existieren keine Regelungen bspw. zu maximal zulässigen Differenzen (Erhöhungen) oder heranzuziehenden Vergleichswerten.

Die **Geräusche von gewerblichen Anlagen** (hier: Paketzentrum) fallen in den Anwendungsbereich der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz). Danach sind die beurteilten Geräuschimmissionen des Betriebs (= **Beurteilungspegel**) mit den in der Verwaltungsvorschrift genannten Anforderungswerten zu vergleichen (= **Immissionsrichtwert**).

Der Straßenneubau des Abschnitts der Kreisstraße (östlicher Teil) und die baulichen Eingriffe in den bestehenden Verkehrsweg (westlicher Teil) fallen in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung - **16. BImSchV** (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes). Danach sind die Verkehrsgeräuschemissionen (= **Beurteilungspegel**) ausschließlich mit den in der Verordnung genannten Anforderungswerten zu vergleichen (= **Immissionsgrenzwert**).

Jede der Lärmarten ist für sich zu bewerten. Nicht sachgerecht und unzulässig sind Vergleiche mit bspw. Immissionsrichtwerten oder Immissionsgrenzwerten einer anderen Lärmart oder der Vergleich eines Gesamtlärmpegels verschiedener Lärmarten mit einem beliebigen Anforderungswert.

Die Ergebnisse sind in der Abwägung entsprechend zu berücksichtigen.

b. Gesamtlärm [3] [4] [5] [6] [7] [10] [11] [12] [13]

Die derzeitige Gesetzgebung sieht in Bauleitplanverfahren die Ermittlung und Beurteilung der unterschiedlichen Lärmarten vor (s.o.). Eine Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung besteht nicht. Die im vorliegenden Verfahren zu untersuchenden Lärmarten (Gewerbelärm und Verkehrslärm) sind dem entsprechend getrennt voneinander bewertet worden. U.a. aufgrund der hohen Geräuschvorbelastung durch die Bahn in Maxweiler wurde dennoch die Gesamtgeräuschsituation ermittelt. Die Immissionen aller Lärmquellen sind informativ in Anhang 4 (Seite 200 – 201) im Einzelnen und energetisch addiert dargestellt. Eine weitergehende Bewertung der Ergebnisse ist u. E. nicht erforderlich.

Grundsätzlich sind Vergleiche der Lärmarten aufgrund der Gesetzgebung problematisch. So sind bspw. die Geräuschemissionen (Beurteilungspegel) nach TA Lärm (Gewerbelärm) im Nachtzeitraum nicht unmittelbar mit Geräuschemissionen des Verkehrs vergleichbar. Der Grund sind u.a. unterschiedliche Beurteilungszeiträume – während nach TA Lärm die lauteste Nachtstunde zwischen 22:00 und 06:00 Uhr zu beurteilen ist, bezieht sich die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) auf den im vorgenannten Zeitraum gemittelten Pegel über 8 Stunden.

2. Verkehrslärm

a. Verkehrsgeräusche außerhalb des Untersuchungsraums in Ingolstadt (hier: Winden) und Neuburg (hier: Bruck) [1] [2] [3]

Es ist uns bewusst, dass mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan auch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Bundesstraße B16 einhergeht. Ebenfalls ist bekannt, dass es in größeren Entfernungen außerhalb des Untersuchungsraums Wohnnutzungen gibt, welche heute bereits erheblichen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr auf der B16 ausgesetzt sind.

U.a. davon betroffen ist der Ortsteil Bruck der Stadt Neuburg, wo bebaute Grundstücke unmittelbar an die Straße angrenzen und die Entfernungen zwischen den Wohnhäusern und der Straße teilweise nur ca. 10 m betragen. Die Überschreitung der „Zumutbarkeitsschwelle“ von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts besteht hier bereits im Bestand (Prognose-Nullfall) und entzieht sich u. E. von vornherein einer Konfliktlösung durch die hier planende Gemeinde Weichering. Stattdessen wäre für die Bundesstraße B16 bereits im Bestand eine Lärmsanierung durch den verantwortlichen Straßenbaulastträger erforderlich.

In Winden (Ingolstadt) wird die „Zumutbarkeitsschwelle“ von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weder im Prognose-Nullfall noch im Prognose-Planfall erreicht.

Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass die Berechnungsergebnisse des Straßenverkehrslärms nicht mit den Lärmkarten vergleichbar sind, die im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellt und veröffentlicht wurden, da sich u.a. die Berechnungsverfahren unterscheiden (RLS-19 bzw. CNOSSOS-EU).

b. Umgang mit der Geschwindigkeit auf der Kreisstraße sowie des gewählten Fahrbahnbelags [3] [12] [13]

Auf einem Teilstück der Kreisstraße wird eine lärmarme Asphaltdeckschicht aufgetragen. Das betroffene Teilstück ist in Abbildung 6.1 auf Seite 53 der schalltechnischen Untersuchung (TÜV-Bericht Nr. 936/21252920/12) dargestellt. Der lärmindernde Asphalt wirkt sich positiv auf die Geräuschemissionen von Lkw mit Geschwindigkeiten von > 60 km/h aus. Dies wurde in der Offenlage dahingehend kritisiert, da anzunehmen sei, dass die Lkw diese Geschwindigkeiten auf der Kreisstraße nicht erreichen und die lärmindernde Wirkung folglich nicht eintritt.

Selbst wenn Geschwindigkeiten von mindestens 60 km/h nicht von allen Lkw erreicht werden, ist die Berechnung der Geräuschemissionen des Verkehrslärms entsprechend der Vorgaben der RLS-19 bei 80 km/h für Lkw und 100 km/h für Pkw durchzuführen – da dies im untersuchten Straßenabschnitt derzeit nicht durch eine entsprechende Beschilderung anders geregelt ist (vgl. S. 54 – 55 der schalltechnischen Untersuchung). Daher wurde hier richtlinienkonform verfahren.

Um die Kritik an der Vorgehensweise zu würdigen, wird anhand einer Beispielrechnung gezeigt, warum das Ergebnis mit Berücksichtigung der lärm-mindernden Asphaltdeckschicht dennoch auf der sicheren Seite liegt:

- Annahme: 100 Lkw (davon je 50 Lkw 1 und Lkw 2 nach RLS-19) fahren über eine Straße mit
 - 40 km/h auf Splittmastixasphalt (SMA 8) [Fall A – erwartete Situation]
 - 80 km/h auf offenporigem Asphalt (OPA aus PA8) [Fall B – berechnete/untersuchte Situation]

Es ergeben sich Geräuschemissionen gemäß RLS-19 von 77.5 dB(A) für Fall A (erwartete Situation) und 80.4 dB(A) für Fall B (berechnete Situation).

Im Vergleich mit Fall A (entspricht eher der zu erwarteten Situation) werden die im Gutachten dargestellten Geräuschemissionen (untersuchter Fall – entspricht Fall B) um ca. 3 dB überschätzt. D.h. das Ergebnis der berechneten Geräuschemissionen ist ca. 3 dB höher als das erwartete Geräuschniveau.

3. Gewerbelärm

a. Betrieb an Sonn- und Feiertagen [3] [10] [12]

Im Gutachten wurde erläutert, dass Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten an Sonn- und Feiertagen nicht vor 22:00 Uhr beginnen (Ende des Tagzeitraums nach TA Lärm). Laut Betriebsbeschreibung der Deutschen Post findet an Sonn- und Feiertag grundsätzlich kein Regelbetrieb statt. Selbst wenn vereinzelte Lkw-Bewegungen an Sonntagen vor 22:00 Uhr erfolgen sollten, sind die auf den gesamten Tageszeitraum von 06:00 – 22:00 Uhr bezogenen Geräuschimmissionen deutlich niedriger als an Werktagen. Tätigkeiten an Sonntagen nach 22:00 Uhr fallen gemäß TA Lärm bei der Beurteilung in den Nachtzeitraum. Insofern erübrigt sich die gesonderte Betrachtung von Sonn- und Feiertagen. Die Kontrollmöglichkeiten ergeben sich ggf. über den Durchführungsvertrag.

b. Geräuschvorbelastung im Sinne der TA Lärm in Maxweiler [3]

Für die Bewertung der Geräuschsituation im Tagzeitraum wurde vorsorglich untersucht, ob die Geräusche des Paketzentrums den Immissionsrichtwert um mindestens 6 dB unterschreiten – damit ist der Immissionsbeitrag nach Nr. 3.2.1 TA Lärm als nicht relevant anzusehen. Eine detaillierte Ermittlung der Geräuschvorbelastung ist damit nicht erforderlich.

Gemäß Inaugenscheinnahme der örtlichen Situation existieren in Maxweiler keine gewerblichen oder industriellen Nutzungen, die als nächtliche Vorbelastung im Sinne der TA Lärm zu berücksichtigen sind. Dementsprechend kann der Immissionsrichtwert im Nachtzeitraum an den Immissionsorten in Maxweiler durch den Betrieb des Paketzentrums ausgeschöpft werden.

Da diese Vorgehensweise in der 2. Auslegung des Bebauungsplans kritisiert wurde, wurde die Stadt Neuburg (als Genehmigungsbehörde) kontaktiert und erfragt, ob in Maxweiler genehmigte gewerbliche Nutzungen existieren und zu welchen Tagzeiten dort Tätigkeiten ausgeübt werden.

Nach Auskunft der Stadt Neuburg befindet sich in Maxweiler eine genehmigte Pferdehaltung (An der Allee 1). Die Betriebszeiten beschränken sich nach Genehmigung auf den Tagzeitraum. Obwohl bei Betrieben dieser Art davon auszugehen ist, dass auch im Nachtzeitraum ein gewisser „Betrieb“ stattfindet, kann aufgrund der genehmigten Betriebszeiten ausgeschlossen werden, dass relevante Geräusche im Sinne einer Vorbelastung gemäß TA Lärm entstehen.

Für weiteres in Maxweiler gemeldetes Gewerbe existiert nach Angaben der Stadt Neuburg keine baurechtliche Genehmigung.

Die Vorgehensweise in der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich der Geräuschvorbelastung in Maxweiler wird damit bestätigt.

c. Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung

[4] [5] [6] [7] [8] [10] [11]

Zur Berücksichtigung des Faktors C_{met} (meteorologische Korrektur) wurde mit gleichverteilten Windrichtungsverhältnissen gerechnet, um den Windeinfluss an den Immissionsorten in allen Himmelsrichtungen gleichermaßen zu berücksichtigen. Da dies in den Stellungnahmen zur 2. Auslegung mehrfach kritisiert wurde, wurden die Ausbreitungsberechnungen unter Berücksichtigung der lokalen Windverhältnisse neu durchgeführt und die Ergebnisse hier vergleichsweise erläutert.

Bei Berücksichtigung der Windrichtungsverteilung der Wetterstation in Neuburg an der Donau (Deutscher Wetterdienst) kommt man zu folgenden Ergebnissen:

- in Maxweiler beträgt die Veränderung -0.4 bis -0.7 dB,
- in Weichering beträgt die Veränderung +0.1 bis +0.3 dB.

Damit fallen die Geräuschimmissionen durch das Paketzentrum in Maxweiler geringer aus, wodurch die Höhen der Lärmschutzwände ggf. reduziert werden könnten (eine Prüfung dazu ist nicht erfolgt, da das bisherige Ergebnis somit umso mehr auf der sicheren Seite liegt). Auch mit der Erhöhung des Geräuschniveaus um maximal +0.3 dB in Weichering werden die Immissionschutzanforderungen auch unter Hinzunahme der o.g. Windrichtungsverteilung weiterhin eingehalten, d.h. an keinem der Immissionsorte in Weichering wird der Immissionsrichtwert nachts nach TA Lärm überschritten. Nachfolgende Tabelle zeigt die verwendete Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen für die Wetterstation Neuburg an der Donau.

Tabelle 1: Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen (Neuburg an der Donau)

	Windrichtung in Grad gegen Nord											
	0°	30°	60°	90°	120°	150°	180°	210°	240°	270°	300°	330°
Anteil %	8.0	9.4	11.1	7.2	3.4	3.5	5.3	9.4	17.2	15.5	5.4	4.7

Die Erhöhung um max. +0.3 dB in Weichering bezieht sich ausschließlich auf den Beurteilungspegel durch die Geräusche des Paketzentrums (Anlagenlärm) und den Vergleich mit den Immissionsrichtwerten nach TA Lärm. Der Wert ist nicht zu den Geräuschimmissionen des Straßenverkehrs auf öffentlichen Straßen (Prognose-Planfall) zu addieren.

d. Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen – Nr. 7.4 TA Lärm [1]

Im Rahmen von Genehmigungsverfahren ist gemäß Nummer 7.4 TA Lärm zu prüfen, ob der anlagenbedingte Verkehr unzulässige Geräuschimmissionen auf öffentlichen Verkehrsflächen verursacht. Danach ist die Berücksichtigung des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrswegen wie folgt geregelt:

„...Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis g¹ sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- *sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht um mindestens 3 dB erhöhen,*
- *keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und*
- *die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.*

Der Beurteilungspegel für den Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen ist zu berechnen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen -Ausgabe 1990- RLS-90, ...

Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist zu ermitteln nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Ausgabe 1990 – Schall 03, ...“²

Werden alle drei oben genannten Kriterien in Summe (kumulativ) erfüllt, ist zu prüfen, ob die Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs in einem Abstand von bis zu 500 m durch organisatorische Maßnahmen soweit wie möglich vermindert werden können.

Aus der Formulierung der TA Lärm geht u.E. nicht hervor, dass zwingend Lärmschutzmaßnahmen (u.a. auch bauliche Maßnahmen) ergriffen werden müssen, um die Geräuschimmissionen durch Fahrgeräusche auf öffentlichen Straßen zu reduzieren. Weiterhin bezieht sich die Definition „Abstand“ nach unserem Verständnis dabei auf den „Radius“ um die Anlage herum und nicht ausschließlich auf die zurückgelegte Fahrstrecke (bspw. über eine Zufahrtstraße) nach Verlassen des Betriebsgrundstücks. Da es sich außerdem um eine öffentliche Straße handelt, die überwiegend vom anlagenbedingten Verkehr genutzt wird, ist der An- und Abfahrtverkehr auch außerhalb des 500 m-Radius der Anlage zuzurechnen³. In der schalltechnischen Untersuchung (vgl. TÜV-Bericht Nr. 936/21252920/12) wurde der Untersuchungsraum u.a. deshalb ausgeweitet und eine umfangreiche Analyse zum Verkehrslärm über den 500 m-Radius hinaus vorgenommen.

¹ Nach Angaben des Umweltbundesamtes sollen auch bei Nr. 7.4 TA Lärm die Buchstaben von bisher c) bis f) auf zukünftig c) bis g) erweitert werden.

² Hinweis: Die TA Lärm ist nach Einführung der RLS-19 nicht geändert worden. Formal ist bei Nr. 7.4 der TA Lärm daher die alte Berechnungsvorschrift RLS-90 anzuwenden. Um projektbezogen einheitlich vorzugehen – alle Berechnungen zum Straßenverkehrslärm wurden nach der RLS-19 durchgeführt – wird auch hier die RLS-19 herangezogen.

³ Siehe auch *Kommentar TA Lärm – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm*, Kommentar Nr. 7, Rn 42 – 51, S. 257 – 261; Feldhaus/Tegeger, 2014.

Da die in Nummer 7.4 TA Lärm genannten drei Kriterien im Nachtzeitraum erfüllt werden, sind für den Betrieb des Paketzentrums Maßnahmen organisatorischer Art zu prüfen, um die Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs zu vermindern.

Folgende Maßnahmen organisatorischer Art wurden darüber hinaus geprüft:

- Prüfung einer Zufahrt aus östlicher Richtung statt aus Richtung Westen
 - Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur inklusive der Brücke über die B16 ermöglicht die Zufahrt aus westlicher Richtung. Eine weitere Baumaßnahme – bspw. die Errichtung einer zusätzlichen Brücke im Bereich Biberweg – würde die Straßenverkehrslärmbelastung in Maxweiler reduzieren, in Weichering dagegen erhöhen. Insofern würde keine generelle Verminderung der Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs erreicht werden.
- Prüfung der Verlegung der Ein- und Ausfahrt auf das Betriebsgrundstück in östliche Richtung, sodass die Zufahrt auf das Betriebsgrundstück aus dieser Richtung erfolgt.
 - Der Bau der Ein- und Ausfahrt im östlichen Bereich der Frachthalle hätte längere Verkehrswege zur Folge. Zum einen auf der öffentlichen Straße, da sich der Anfahrtsweg von der B16 kommend zum Grundstück verlängert. Zum anderen auf dem Betriebshof, da jeder Lkw die Frachthalle 1.5fach umfahren müsste (1fach in derzeitiger Planung). Durch diese Maßnahme würden die Geräusche nicht vermindert, sondern erhöht werden. Dies würde sich nicht nur negativ auf die Verkehrslärmsituation auswirken, sondern auch höhere Beurteilungspegel nach TA Lärm nach sich ziehen.
- Prüfung des Verzichts auf Nachtbetrieb oder Reduzierung der Transporte im Nachtzeitraum
 - Die Transportfahrten werden auf das bestehende Transportnetz der Deutschen Post im Bundesgebiet abgestimmt. Da die Transportfahrten überwiegend im Nachtzeitraum erfolgen, kann auf einen Nachtbetrieb nicht verzichtet werden.

Damit sind unter den vorhandenen Rahmenbedingungen keine Maßnahmen organisatorischer Art umsetzbar, die geeignet sind die Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen zu vermindern. Ein Teil der geprüften Maßnahmen würde dagegen sogar zu höheren Geräuschmissionen führen und sich negativ auf die Geräuschsituation auswirken.

Wir weisen darauf hin, dass neben den zu prüfenden Maßnahmen organisatorischer Art bereits Lärminderungsmaßnahmen ermittelt wurden, die beim Bau umgesetzt werden:

1. Einbau offenporigen Asphalts auf der Kreisstraße
2. Begrenzung der Geschwindigkeiten auf der Kreisstraße

3. Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich des Kreisverkehrs an der Kreisstraße

e. Sonstige Neuerungen/Änderungen (relevant für 3. Auslegung)

In Kapitel 5.2.1 der schalltechnischen Untersuchung werden allgemeine Angaben zum Betrieb beschrieben. Für die darin genannten abschirmungsrelevanten **Gebäude** wurden Angaben zu den Höhen gemacht (Frachthalle 15 m, Verwaltung/Bürogebäude 16 m). Inzwischen liegen konkrete Höhen für die Gebäude vor (Frachthalle Kopfbau 15.65 m, Frachthalle Schenkel 14.85 m, Verwaltung 17.75 m). Die Schallausbreitungsberechnungen wurden unter Berücksichtigung der vorgenannten Gebäudehöhen sowohl für den Gewerbelärm als auch für den Verkehrslärm erneut durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass sich hinsichtlich der Geräuschimmissionen keine relevanten Veränderungen ergeben.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden 43 **Lkw-Ruheplätze** anstatt der 41 tatsächlich geplanten Ruheplätzen berücksichtigt. Die Diskrepanz ist unerheblich, da in der Untersuchung (unabhängig von der verfügbaren Stellplatzanzahl) 50 Stellplatzwechsel je Stunde berücksichtigt wurden.

4. Fazit

Nach der Bewertung der im Rahmen der 2. Auslegung des Bebauungsplans „Paketzentrum Weichering“ eingegangenen Stellungnahmen zur schalltechnischen Untersuchung sind keine Änderungen am Gutachten (TÜV-Bericht Nr. 936/21252920/12 vom 12.05.2023) erforderlich. Es besteht kein Bedarf an weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen und ebenfalls kein Änderungsbedarf für den Bebauungsplan. Ergänzend zu dieser Stellungnahme sind die Würdigungen der Einwendungen in der Abwägungstabelle zu berücksichtigen.

Abteilung Immissionsschutz / Lärmschutz



Daniel Schlösser M. Sc.



Dipl.-Ing. Ralf Job