

30.06.2022

An die Gemeinde Weichering

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Thomas Mack,
sehr geehrte Damen und Herren.

Stellungnahme nach § 3 BauGB

Zu

4. Änderung des Flächennutzungsplanes zum
Sondergebiet
„Paketzentrum Weichering“
Im Parallelverfahren mit
Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan
„Paketzentrum Weichering“ der Deutschen Post AG, Bonn“

**Schalltechnische Untersuchung zum
vorhabenbezogenen Bebauungsplan**

„Paketzentrum Weichering“

86706 Weichering

TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/06

Köln, 20. April 2022

Das Gutachten wurde während der Auslegungsphase mehrfach durch neuere Versionen ausgetauscht. Unsere Anmerkungen beziehen sich auf die zu Auslegungsbeginn hochgeladene Version. Es erfolgte kein Hinweis bzw. Information der Bürger zu neuen Versionen.

Im Folgenden bringen wir Einwände
in Bezug auf die vorgenannte Untersuchung vor.

Gesamtseitenzahl 17

Einwände, welche zu prüfen und zu beantworten sind:

1. Aufbau des Gutachtens:

Wir bemängeln grundsätzlich:

Das vorliegende Schallschutzgutachten des TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/06 Köln, 20. April 2022 entspricht nicht dem branchenüblichen Aufbau eines Schallschutzgutachtens, wie sie uns -auch von Seiten des TÜV Rheinland - bekannt sind:

In 95% der Fälle wird nämlich zuerst das Vorhaben mit seinen Schallschutzauswirkungen ohne Gegenmaßnahmen dargestellt. Hierauf wurde - vermutlich aus politischen Gründen- verzichtet.

Einwand:

Es wird nicht die Auswirkung des Bauvorhabens auf die benachbarte Bebauung ohne Schallschutzmaßnahmen dargestellt.

Aus welchen Gründen wurde auf diese Darstellung verzichtet?

Wir bitten in der Überarbeitung um eine branchenübliche Darstellung der zu erwartenden Schallemissionen in einer dem Vorhaben angemessenen Auflösung. Da es sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Wohnbebauung befindet und nicht -wie deutschlandweit sonst üblich- in einem Gewerbegebiet ist hierauf besondere Sorgfalt anzuwenden.

2. Falsche Grundlagen der schalltechnischen Begutachtung

Ebenso fachlich unüblich und grundsätzlich ist zu bemängeln:

Bei der schalltechnischen Betrachtung der den Liegenschaften des Bestandes, Bundeswehr, Allgemeine Wohngebiete etc. wird von der gegenwärtigen tatsächlichen Nutzung ausgegangen.

Einwand:

Für eine genaue Prüfung auch zukünftig möglicher veränderter Nutzungen müssen die tatsächlichen Bestimmungen und Möglichkeiten der vorliegenden Genehmigungen für die angrenzende Bebauung berücksichtigt werden.

Was ist zulässig nach Genehmigung?

Wie es augenblicklich genutzt wird, ist hier rechtlich nicht von Belang.

Diese genauen Untersuchungen fehlen und sind nachzuliefern, wie auch in der Überarbeitung des Schallgutachtens zu berücksichtigen.

3. fehlerhafte Grundlagen:

Das Gutachten wurde auf der Grundlage einer fehlerhaften Tabelle/ Verkehrszählung erstellt.

Die öffentlich zugänglichen Zahlen von DHL spiegeln andere Werte wider. In der öffentlichen Sitzung der Stadt Neuburg wurde dies auch bereits kritisiert.

Einwand:

Für die schalltechnische Auswirkung der verkehrlichen Belastung müssen die aktuellen Zahlen verwendet und die Tabellen anschaulicher dargestellt werden. Auch Fachleute konnten die Zahlen nicht stimmig zuordnen.

4. Meteorologisches Gutachten :

Die vorherrschenden Windrichtungen / Wetterlagen müssen hinsichtlich der Schallentwicklung mitberücksichtigt werden. Ein meteorologisches Gutachten muss zugrunde gelegt werden, da das Thema entscheidende Auswirkung haben kann.

Einwand:

Die im vorliegenden Gutachten getroffenen Annahmen zur vorherrschenden Windrichtung sind zu pauschal und müssen über ein meteorologisches Gutachten nachgewiesen werden.

5. Verkehrliche Auswirkungen des Planvorhabens

Durch die neu entstehenden Zu- und Abfahrten von Lkw und Pkw erhöht sich demnach die Verkehrslärmsituation für die umliegende Nachbarschaft. In der schalltechnischen Untersuchung wurden daher die Auswirkungen unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs (Straße und Schiene) betrachtet.

Einwand:

Dadurch erhöhen sich die Beurteilungspegel z.T. relevant, da sie um mehr als 2,1 dB(A) zunehmen. Darüber hinaus werden die Immissionsgrenzwerte z.T. erstmalig und oftmals weitergehend überschritten. An den Immissionsorten Io 1 und Io 5 werden demnach sogar gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel von 60 dB(A) erstmalig erreicht. Somit sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die unmittelbare Nachbarschaft im Sinne des Rücksichtnahmegebots abwägungsrelevant. Eine gesonderte Abwägung wird im vorliegenden Fall jedoch nicht durchgeführt.

Eine gesonderte Abwägung ist detailliert darzulegen.

§ 1 Anwendungsbereich

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

6. Überschreitung der 16. BImSchV

Seite 18.

Punkt 4.1

Schallschutz in der Bauleitplanung allgemeine Anforderungen

....Bei Neuplanungen soll das Entstehen von Konfliktbereichen von vornherein vermieden werden. In beiden Fällen sind nicht nur die Kriterien der DIN 18005 zu beachten, sondern auch teilweise darüber hinaus gehende immissionsschutzrechtliche Anforderungen an bestimmte Kategorien von Geräuschquellen (hier im Wesentlichen Verkehrslärm).

Einwand:

Diesen Grundsätzen wird man im Verkehrslärm nicht gerecht.

Die DIN 18005 wird in Kapitel 6.3 gar nicht mehr aufgeführt. Es wird hingenommen, dass die IGW der 16. BImSchV überschritten werden. z.T. um mehr als 3 dB(A).

7. Annahmen zur Vorbelastung

7a. Lärmrelevante Anlagen

Seite 25.

Punkt 5.1.1

Geräuscheinwirkung auf das Plangebiet und Geräuschvorbelastung durch bestehende Nutzungen

....um zwei relevante Nutzungen, nämlich die Bundeswehr-Liegenschaft südlich und landwirtschaftliche Hofstellen östlich des Plangebiets.

Einwand:

Es wird von vornherein und ohne Beleg angenommen, dass sich nur zwei lärmrelevante Anlagen in der unmittelbaren Nachbarschaft befinden. Dieser Sachverhalt muss genauer erläutert und präziser untersucht werden. Auf welche Untersuchungen bezieht man sich bei dieser Annahme? Es gibt weitere gewerblich genutzte Bereiche im unmittelbaren Umfeld des geplanten Logistikzentrums. Diese gewerblichen Bereiche wurden nicht näher erläutert.

7b. Vorbelastung Liegenschaft Bundeswehr

Seite 25.

Punkt 5.1.2

Bundeswehr Liegenschaft

*...Die Nutzung findet **nach unserer Einschätzung** und nach Auffassung des StBA Ingolstadt ausschließlich tagsüber statt [28].*

Einwand:

Aus den bereits negativen Erfahrungen zum neuen Baugebiet Weingasse wissen wir, dass Bundeswehrliegenschaften, deren Ansprüche und Planungen genauestens überprüft und vorab geklärt werden müssen.

Insbesondere ist die gegenwärtige weltpolitische Lage und die damit zunehmende Bedeutung der Bundeswehr und deren Logistik- und Ausbaupläne zu berücksichtigen.

Auf welchen **Fakten** basiert die „Einschätzung“?

Wie sieht die Planung und eventuell zukünftige Verkehrsbewegungen und Schallentwicklung bezüglich der Bundeswehrliegenschaft jetzt und auch in Zukunft aus?

Wie sollen diese berücksichtigt werden?

Mindestens muss eine ausführliche Darstellung und Berücksichtigung der nach vorliegenden Baugenehmigungen zulässigen Immissionen auf der Liegenschaft erfolgen.

7c. Vorbelastung Liegenschaft Kartoffelhalle

Seite 25.

Punkt 5.1.3

Kartoffellagerhallen

...Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung Gemeinde Weichering [20] [21] wurden die Lüftungsanlagen der Hallen als relevante Schallquellen identifiziert [28].

Einwand:

Die Schallquellen lediglich auf Basis eines früheren Gutachtens nur auf die Lüftungsanlagen zu reduzieren ist einseitig.

Einwand:

Das Gutachten muss weitere Schallquellen betrachten!

Wie sieht es insbesondere während der Erntezeit mit An-Abfahrten zu den Lagerhallen aus?

Wie sieht es mit An-Abfahrten zu den Lagerhallen grundsätzlich aus?

Zu welchen Zeiten sind diese An- und Abfahrten zu erwarten?

Wurde überprüft, welche weiteren Schallquellen es bei den relevanten Hofstellen gibt?

Der auf dem Grundstück entstehende Lärm der An- und Abfahrten, sowie Be- und Entladevorgänge (nachts während der Erntezeit) sind zu berücksichtigen.

Wie wirken sich diese Lärmquellen in Summe auf das Schallgutachten aus?

8. Be- und Entladevorgänge DHL

Seite 30.

Punkt 5.2.1 Allgemeine Angaben

...Die Verladevorgänge in Wechselbehälter, Lkw und Anhänger erfolgen manuell (fahrbare Rollbehälter oder lose Pakete) an allen Entlade- bzw. Beladetoren des Paketentrums (Innenrampen mit Torranddichtung). Je Verladung wird eine Dauer von 30 Minuten angesetzt.

Einwand:

Eine pauschale Dauer für die Verladung von 30 Minuten erscheint nicht realistisch, zumal hier kein Verweis auf die Literatur oder anderen Quellen angeführt wird. Be- und Entladungen von Sprintern und Klein-Lkw können nicht mit Be- und Entladungen von Sattelzügen verglichen werden. Somit ist eine Differenzierung der Be- und Entladung je Fahrzeugtyp erforderlich.

9. Undifferenzierte Betrachtung der Fahrbewegungen auf dem DHL-Grundstück

Seite 32.

Punkt 5.2.2

Fahrbewegungen auf dem Betriebsgelände

Tabelle 5.2: *Zeitliche Verteilung von Fahrverkehren*

Uhrzeit	Lkw		Rangieraufträge (Wiesel)	Pkw	
	Ein	Aus		Ein	Aus
00:00 – 01:00	47	28	79	4	4
01:00 – 02:00	84	55	86	4	4
02:00 – 03:00	86	76	86	5	4
03:00 – 04:00	96	86	99	4	4
04:00 – 05:00	110	95	108	4	4
05:00 – 06:00	71	100	93	23	4
06:00 – 07:00	117	63	69	23	112
07:00 – 08:00	4	117	25	25	4

Das Gutachten zeigt in der Tabelle eine Summierung von Fahrverkehren in der Zeit von 4.00-5.00 Uhr (bei Wieselbewegungen 108!)

Im weiteren Verlauf wird auf die Summierung im Gutachten nicht eingegangen!

Einwand:

Es fehlt im Gutachten eine differenzierte Betrachtung mit den dargestellten Spitzenzeiten. Diese differenzierte Betrachtung ist zu berücksichtigen und nachzuliefern.

Wie wirken sich die Bewegungshäufigkeiten im weiteren Verlauf des Gutachtens aus?
Wie sind diese in den Emissionsansätzen im Nachtzeitraum erkenntlich?

10. Annahme Höchstauslastung

Seite 34.

Punkt 5.3.1 Allgemeine Angaben

...Ggf. geplante Abluftventilatoren und Klimageräte auf den Dachflächen der Frachthalle

und der Verwaltung sind erfahrungsgemäß gegenüber dem Freiflächengeschehen und aufgrund der großen Entfernungen zu den Immissionsorten als nicht relevant anzusehen. Darüber hinaus sind diese insbesondere in der warmen Jahreszeit in Betrieb, der betrachtete Starkverkehr tritt dagegen im Weihnachtsgeschäft nachts auf.

Diese Aussage ist kritisch zu bewerten, da sie nur auf einer Einschätzung beruht. Insbesondere auch die Betrachtung, dass diese nur in der warmen Jahreszeit in Betrieb sind! Da die Wärmeentwicklung durch Maschinen aber auch die notwendigen Lüftungsumsätze über das ganze Jahr ähnlich bleiben, kann nicht nur vom Betrieb in der warmen Jahreszeit ausgegangen werden. Bei einer weiteren positiven

Entwicklung des Paketgeschäftes -wovon DHL ausgeht- kann der im Gutachten angenommene Starkverkehr auch im Sommer auftreten.

Einwand:

Auf welcher Grundlage wurden diese Annahmen getroffen?

Wo sind die Belege und Messungen für diese Annahme?

Es sollte in der Überarbeitung des Gutachtens der worst case mitbetrachtet werden.

Rechnen Sie die Werte über das ganze Jahr mit ein!

11. Fehlende Quellenangaben und nicht nachvollziehbare Ansätze

Seite 35.

Punkt 5.3.2 Freilächengeschehen

Tabelle 5.5: Schalleistungspegel Fahrverkehr und Verladevorgänge

Betriebszustand	Schalleistungspegel L_{WA} in dB(A)			Geschwindigkeit bzw. Dauer der Vorgänge*
	Ausgangswert L_{WA}	L_{WA} pro Stunde bzw. Vorgang	Längenbezogen $L_{WA}' / (m \cdot h)$	
Lkw				
Lkw-Fahrt (Paketzentrum und Ruheplatz)	104	-	61	v = 10 – 30 km/h (hier: 20 km/h)
Lkw-Anfahrt in Stauspur	106	88	-	60 Sekunden je Lkw in Stauspur
Lkw-Anfahrt an Schrankenanlage	106	80	-	10 Sekunden je Lkw an Schranke
Lkw Absetzen der Wechselbehälter Übergabepplatz (Ü)	103	95	-	10 min je Vorgang am Übergabepplatz
Lkw Aufnehmen / Absetzen der Wechselbehälter an Stellplätzen (E, B, S)	103	92	-	5 min je Vorgang am Stellplatz
Lkw-Rangieren	97	84	-	3 min je Lkw an allen Übergabe-, Verlade- und Stellplätzen

Einwand:

Es fehlen Quellenangaben zu den Schallemissionsansätzen.

Man kann nicht nachvollziehen, woher diese Ansätze kommen.

Gibt es Messungen für diese Annahmen der Tabelle?


Wo sind Quellen für diese Annahmen der gesamten Tabelle?

Wo im Anhang befinden sich die Messprotokolle oder die Erläuterungen?

11. Falsche, nicht nachvollziehbare und nicht konsistente Immissionsansätze

Seite 35.

Punkt 5.3.2 Freiflächengeschehen

Lkw-Verladungen (manuelle Rollbehälterverladung an Verladetoren)	83		80	-	Stellplätze 30 min / Lkw
--	----	---	----	---	-----------------------------

Einwand:

Hier werden Werte verwendet, welche aus der Fachliteratur höher angesetzt werden mind. 2-5 dB(A). Zusätzlich fällt auf, dass der Ausgangswert der Lkw-Verladung um mehr als 10 dB(A) niedriger ist, wie normale Lkw-Standgeräusche. Dies ist nicht nachvollziehbar.

Wie kommen Sie zu diesem Wert? Eine detaillierte Aufzählung der Ansätze sollte in den Anlagen zu finden sein.

Sollte eine detaillierter Nachweis über die im Gutachten verwendeten Ansätze nicht möglich sein, sind die höheren Werte aus der Fachliteratur zu verwenden und die Berechnungen entsprechend anpassen.

12. angewendeter Bodenfaktor

Seite 37.

Punkt 5.4 Berechnungen der Geräuschimmissionen

...Für die landwirtschaftlich genutzten Flächen (Ackerflächen) und Waldflächen wurde ein Bodenfaktor von $G = 0.9$ (= schallweicher Boden mit niedrigem Reflexionsanteil) berücksichtigt. Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet...

Einwand:

Was hat Sie veranlasst, den Wert $G=0.9$ zu verwenden?

Wie begründet sich die Annahmen von diesem optimistischen Wert auszugehen?

13. Errichtung von Lärmschutzwänden

Seite 37.

Punkt 5.5 Errichtung von Lärmschutzwänden

Zur Sicherstellung des ausreichenden Immissionsschutzes ist die Errichtung von folgenden

Lärmschutzwänden (LSW) erforderlich:

LSW 1: $L = \text{ca. } 60 \text{ m}$, $h = 9 \text{ m}$

LSW 7: $L = \text{ca. } 373 \text{ m}$, $h = 10 \text{ m}$

Einwand Konstruktion und Gründung:

10m hohe Lärmschutzwände sind in diesem baulichen Zusammenhang extrem selten anzutreffen und geben einen Hinweis darauf, dass dieses Paketzentrum nicht am richtigen Ort entsteht.

Dies muss in die Abwägung miteinfließen, da die auftretenden Windlasten bei der geplanten Höhe erhebliche Eingriffe in den Boden erforderlich machen.

Wie gewährleisten Sie die Standsicherheit?

Wie sieht die grundsätzliche Verankerung im Boden aus?

Wie wirkt sich eine notwendige Fundamentierung auf den Wasserhaushalt aus.?

Wurde der Einfluss auch auf die anschließenden Biotope hinsichtlich

Wasserhaushalt, Verschattung etc. untersucht?

14. Einwand Ortsüblichkeit:

Seite 37.

Punkt 5.5 Errichtung von Lärmschutzwänden

Zur Sicherstellung des ausreichenden Immissionsschutzes ist die Errichtung von folgenden

Lärmschutzwänden (LSW) erforderlich:

LSW 1: L = ca. 60 m, h = 9 m

LSW 7: L = ca. 373 m, h = 10 m

Einwand Ortsüblichkeit:

10m hohe Lärmschutzwände sind in diesem baulichen Zusammenhang extrem selten anzutreffen und geben einen Hinweis darauf, dass dieses Paketzentrum nicht am richtigen Ort entsteht.

Wie verhält es sich mit der Ortsüblichkeit?

Die dargestellte Höhe sprengt jeden Maßstab angesichts der Tatsache, dass dieses Vorhaben zwischen zwei hauptsächlich durch Wohnnutzung geprägten, kleinen Dörfern mit einer feinkörnigen, von Einfamilienhäusern gekennzeichneten städtebaulichen Struktur und einer im Regelfall maximalen Höhenentwicklung von E+Dach und E+1+Dach liegt.

Die Höhe der Schallschutzwand liegt über der Traufe des Weicheringer Kirchenschiffs, dem höchsten Gebäude vor Ort.

Im Vorfeld der Baumaßnahme und ausreichend vor Beginn des zweiten Verfahrens zur Beteiligung der Öffentlichkeit sollte die Höhenentwicklung des Bauvorhabens durch **ein für jedermann einsehbares sog. Baugespann** geprüft werden.

Die Baugespanne sollen allen Betroffenen vor Ort zeigen, ob und in welchem Umfang das neue Bauvorhaben die Umgebung beeinflusst.

Je nach Größe und Komplexität besteht es aus Metallstangen, Winkellatten oder einem Gerüst aus Holzlatten. Hohe Baugespanne werden mit Drahtseilen abgespannt.

Eine Darstellung aus Vogelperspektive -wie in den vorliegenden Darstellungen – ist keinesfalls ausreichend, da sie für die Laien nicht einfach einzuschätzen ist und nichts mit der tatsächlichen Wahrnehmung vor Ort zu tun hat.

Angesichts der Größe des Eingriffs (für Weichering und Maxweiler) sollte im Eigeninteresse von DHL eine objektivierbare Darstellung der späteren Höhen möglich sein.

15. Nachvollziehbarkeit der Beurteilungsansätze

Seite 40.

Punkt 5.6.1 Beurteilungsansätze

...Bei den vor Ort eingesetzten Rangierfahrzeugen ist darauf zu achten, dass diese nicht mit einem tonhaltigen Rückfahrwarner (Pieper) sondern mit einem breitbandigen, nicht tonhaltigen „Fauchen/Zischen ausgerüstet sind. Aufgrund der errichteten Lärmschutzwände wird die Tonhaltigkeit rückwärtsfahrender Lkw so weit gedämpft dass kein Zuschlag Kt erforderlich wird,...

Einwand:

Wie wird sichergestellt, dass keine tonhaltigen Rückfahrwarner (Pieper) eingesetzt werden?

Die Ausstattung mit breitbandigen, nicht tonhaltigen Rückfahrwarnern als „Fauchen/Zischen“ können andere Störungen der Anwohner hervorrufen. Erläutern Sie die Annahme, weshalb kein Zuschlag Kt erforderlich ist.

16. Ansatz Nachzeitraum TA Lärm

Seite 43.

Punkt 5.6.2 Beurteilungspegel

TÜV Rheinland Energy GmbH
Lärmschutz

– Seite 43 von 176 –

Tabelle 5.7: Beurteilungspegel L_r und Immissionsrichtwerte **nachts (22:00 – 6:00 Uhr)**

Immissionsort	Beurteilungspegel L_r in dB(A)	Immissionsrichtwert in dB(A)	Differenz in dB(A)
Immissionsgebiet 1 – Maxweiler			
Io 1 – Am Bahndamm 3	38	40	-1
Io 2 – Maxweilerstraße 4c	38	40	-2
Io 3 – Maxweilerstraße 10 1/3	38	40	-2
Io 4 – Maxweilerstraße 10 1/2	38	40	-2
Io 5 – Maxweilerstraße 2	37	40	-3
Io 6 – Maxweilerstraße 4	37	40	-3
Io 7 – Maxweilerstraße 8	38	40	-2
Io 8 – Maxweilerstraße 22a	37	40	-3
Immissionsgebiet 2 – Weichering (Außenbereich)			

In der TA Lärm gibt es keinen Nachtzeitraum. Es gibt die lauteste Nachtstunde. Diese ist gemäß den Bewegungshäufigkeiten zwischen 4-5 Uhr (Tabelle 5.2). Es ist nicht ersichtlich, ob diese Stunde in den Berechnungen berücksichtigt wurde, oder ob ein durchschnittlicher nachzeitlicher Wert verwendet wurde. Wenn weiteres erfolgt ist, ist das falsch.

Die Bewegungshäufigkeiten zeigen, dass mit ca. 200 Lkw-Bewegungen (An-/Abfahrten) und 100 Wiesel Bewegungen zu rechnen ist. Multipliziert man diese Zahl mit 16 Stunden (Stunden im Tagzeitraum) so ergeben sich 3.200 Lkw- An/Abfahrten und 1.600 Wiesel-Fahrten. Im Tagzeitraum treten jedoch lediglich ca.- 2.600 Lkw-An-/Abfahrten auf. Die Wiesel-Fahrten sind gleich. Daher müssten die Beurteilungspegel während der lt. Nachtstunde deutlich über den Beurteilungspegeln im Tagzeitraum liegen. Dies ist nicht der Fall. Auch die berücksichtigten Ruhezeitenzuschläge können das nur bedingt erklären.

Einwand:

Die Ansätze sind daher zu überprüfen und zusätzlich ist nachvollziehbar darzulegen, wie sich die Schallemissionen im Zeitraum der lautesten Nachtstunde ergeben. Die Angaben in den Tabellen A 2.4 und A 2.5 zeigen nur die Schalleistung der einzelnen Quellen und den dazugehörigen Zuschlage dT. Es kann jedoch nicht nachvollzogen werden, wie sich der Zuschlag ergibt, da eine zeitliche Nutzung während der lautesten Nachtstunde nicht explizit aufgeführt wird. Eine transparente und nachvollziehbare Angabe der Schallemissionen ist daher nicht gegeben.

17. Mangelnde Berücksichtigung aller Immissionsorte

Seite 44.
Punkt 5.6.2 Beurteilungspegel

Tabelle 5.8: Ermittlung der Gesamtbelastung am lo 16, lo 17, lo 18

Immissionsort	Vorbelastung [21]		Paketzentrum in dB(A)		Summe	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
lo 16	26	23	39	38	39	39
lo 17	32	28	37	37	38	37
lo 18	42	39	31	31	42	40

Der IRW (Immissionsrichtwert) wird nur knapp eingehalten! Man geht hier komplett auf die Immissionsrichtwerte, da hier keine Vorbelastung eingerechnet wurde

Einwand:

Hier fehlen die übrigen Immissionsorte! Hier wurde nur der Gewerbelärm, der im Rahmen der Neuplanungen Baugebiet angegeben – das betraf aber mindestens auch die Immissionswerte Teichstraße und Weingasse.

Ist die Vorbelastung tatsächlich nur bei 23 dB(A)?

Berücksichtigen/rechnen Sie die Vorbelastung der Standorte mit ein.
Belegen Sie diese Werte bzw. überprüfen Sie die weiteren Immissionsorte.

18. Berücksichtigung tieffrequenter Geräusche

Seite 46

Punkt 5.6.4 Tieffrequente Geräusche

...Tieffrequente Geräusche im Sinne Ziffer 7.3 TA Lärm sind nicht zu erwarten...

Einwand:

Dies ist eine pauschale Einschätzung ohne Begründung.

Tieffrequente Schallemissionen können über weite Strecken über den Boden übertragen und durch Resonanz in Baukörpern zu relevanten Immissionen führen.

Dies kann beispielweise durch haustechnische Anlagen, als auch durch tieffrequente Motorengeräusche, wie es Dieselmotoren erzeugen, verursacht werden.

Belegen Sie diese Annahme.

19. Falsche Berechnungsgrundlage Straßenverkehr

Seite 50

6.1.1 Straßenverkehrsgeräusche



TÜV Rheinland Energy GmbH
Lärmschutz

– Seite 50 von 176 –

Tabelle 6.2: Straßenverkehr – Prognose (Prognosehorizont 2035)

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	SV in %	M Kfz/h		Lkw1-Anteil p in %		Lkw2-Anteil p in %		P _{Krad} in %		Geschwindigkeit in km/h		Emissionspegel L _w in dB(A)	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Pkw	Lkw	Tag	Nacht
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,86	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,06	0,27	100	80	78	70
1	Neuburger Straße	östlich Biberweg	1026	0,86	60	9	0,42	0,53	0,42	0,53	1,06	0,27	50	50	71	64
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 1 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Weingasse ortseinwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																
2	Neuburger Straße	westlich Biberweg	1031	0,96	60	9	0,42	0,53	0,53	0,66	1,19	0,26	100	80	78	70
3	Biberweg	nördlich B 16	101	2,18	6	1	2,14	2,68	0,00	0,00	0,00	0,00	100	80	67	60
4	B 16	östlich Biberweg	18348	21,87	1055	183	3,88	7,44	16,49	32,62	0,07	0,00	100	80	91	86
5	Biberweg	südlich B16	193	11,48	11	2	7,66	12,92	3,28	5,54	0,00	0,00	100	80	73	67
6	B 16	westlich Biberweg	18306	21,93	1053	183	3,94	7,56	16,49	31,63	0,07	0,00	100	80	92	86
7	Neuburger Straße	südlich neuer Kreisverkehr	1989	48,67	115	18	21,24	26,66	26,56	33,34	0,62	0,14	100	80	85	78
8	Neuburger Straße	westlich neuer Kreisverkehr	3485	55,28	202	15	24,41	26,66	30,51	33,34	0,35	0,08	100	80	88	82
9	Zufahrt B 16	südlich Neuburger Straße	1789	53,93	104	15	26,73	30,00	26,73	30,00	0,08	0,15	100	80	84	77
10	Neuburger Straße	östlich An der Allee	2055	46,78	119	18	15,25	20,00	30,51	40,00	0,66	0,13	100	80	85	78
11	Zufahrt B 16	südlich An der Allee	1719	55,93	100	15	18,54	20,00	37,08	40,00	0,32	0,00	100	80	83 - 88	76 - 83
Die Emissionspegel im Querschnitt 11 werden hier mit einer Spanne angegeben, da sie aufgrund der Brückenauffahrt (Querschnitt 11 ft. IGS [25]) schwanken.																
12	An der Allee	nördlich Neuburger Straße	622	0,36	36	6	0,35	0,44	0,00	0,00	1,31	0,44	100	80	69 - 76	62 - 88
Die Geschwindigkeit im Querschnitt 12 wechselt ab dem Siedlungsbereich/Wohngebiet Maxweiler ortseinwärts von 100/80 km/h auf 50 km/h.																

Aus der Differenz zum Prognose-Nullfall ergeben sich für den Abschnitt Neuburger Straße – westlich des neuen Kreisverkehrs 23 Kfz-Fahrten/h, bei einem Lkw- Anteil von ca. 66 %, sodass 15 Lkw-Fahrten/Std in der Nacht stattfinden. Bei 8 Stunden ergeben sich dadurch 120 Fahrten. Gemäß Tabelle 5.2 wäre jedoch im Nachtzeitraum mit deutlich mehr Lkw-Fahrten zu rechnen.

Einwand:

Wie ist diese Diskrepanz zu erklären?

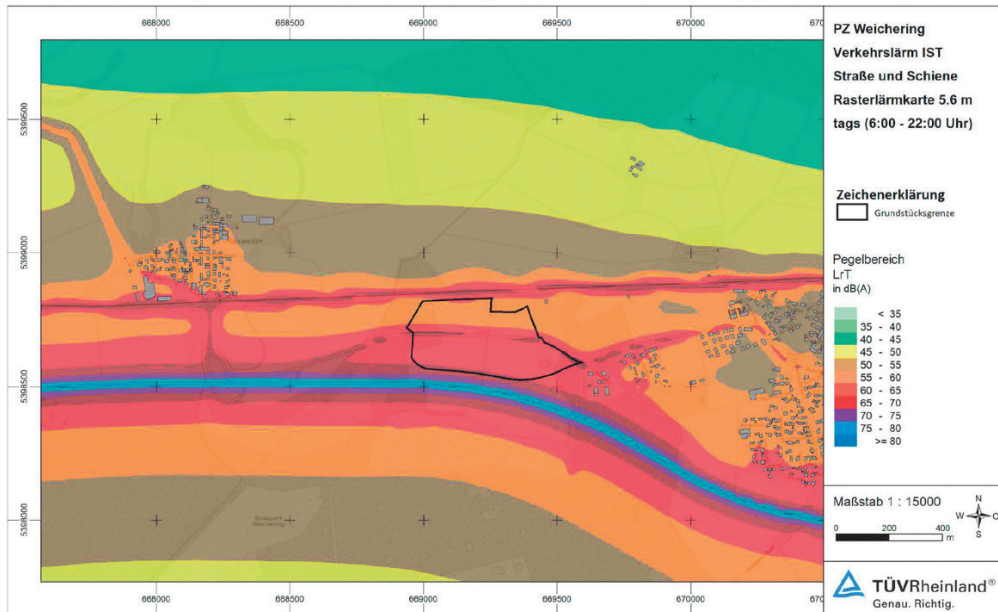
Diese Diskrepanz ist aufzulösen und die höhere Zahl angegebener Fahrten als Grundlage für die zu erwartenden Schallpegel zu verwenden.

20. Mangelnde Präzision

Seite 55

6.2.1 Geräuschimmissionen

Abbildung 6.2: Verkehrsgeräuschimmissionen – Gesamtbelastung aus Straßen- und Schienenlärm (tags 6:00 – 22:00 Uhr)



Zu den Karten:

Die Auflösung wurde nicht detailliert genug gewählt. Nur mit einer feineren Auflösung sind die Unterschiede zu erklären (d.h. Interpolation in einem zu groben Raster)

Einwand:

Ein für diese Zwecke nicht übliches Raster von mind. 3 x 3m wird eingefordert.

Einwand.

Wurden Einzelpunkte berechnet?

Einwand:

Die Brücke in Maxweiler ist mit ihrer erhöhten Lage in der Karte als markante Lärmquelle überhaupt nicht erkenntlich!

Insbesondere nachts ist keine Veränderung zu erkennen.

Nach der Prognose müssten 60% nachts über die Brücke abfahren und 40m% zufahren.

Ist das berücksichtigt, arbeiten Sie da mit den tatsächlichen Verkehrswerten?

Bitte darstellen.

Einwand:

Wird die Brücke als erhöhte Schallquelle ausreichend abgebildet bzw. berücksichtigt?

21. Bewertung der Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Plangebiet

Seite 64 und 66

6.3.2 Bewertung der Veränderung der Verkehrsgeräuschimmissionen durch das Plangebiet in der Nachbarschaft

...Eine Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen ist im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu prüfen, ob gesundheitsgefährdende Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden....

Einwand:

Es ist vor allem zu prüfen, dass zum Schutz der Nachbarschaft die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden. Darüber hinaus kann auf die IGW der 16. BImSchV nach oben abgewichen werden. Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) können zu Schadenersatzzahlungen führen oder ggf. zur Umsetzung von passivem Schallschutz.

Überprüfen Sie die Zielsetzung.

Tabelle 6.5: Verkehrslärmpegel für die Ist- und Plan-Variante

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
				Ist		Plan		Differenz	
				dB(A)		dB(A)		dB	
Io 1 - Am Bahndamm 3	WA	1.OG	S	60.6	57.3	61.4	57.8	0.8	0.5
Io 1 - Am Bahndamm 3	WA	1.OG	O	56.0	52.2	57.2	53.0	1.2	0.8
Io 1b - Am Bahndamm 1	WA	1.OG	S	62.6	59.6	63.1	59.9	0.5	0.3
Io 2 - Maxweilerstraße 4c	WA	2.OG	O	55.8	49.9	57.7	51.8	1.9	1.9
Io 2 - Maxweilerstraße 4c	WA	2.OG	S	56.1	50.3	57.9	52.2	1.8	1.9
Io 3 - Maxweilerstraße 10 1/3	WA	1.OG	O	52.3	46.3	54.5	48.6	2.2	2.3
Io 4 - Maxweilerstraße 10 1/2	WA	2.OG	O	53.6	47.6	55.6	49.6	2.0	2.0
Io 5 - Maxweilerstraße 2	WA	EG	O	60.3	57.0	61.1	57.1	0.8	0.4
Io 5 - Maxweilerstraße 2	WA	2.OG	S	62.4	59.3	63.0	59.6	0.6	0.3
Io 6 - Maxweilerstraße 4	WA	2.OG	O	55.7	50.6	57.6	52.2	1.9	1.6
Io 6 - Maxweilerstraße 4	WA	2.OG	S	58.0	53.6	59.2	54.5	1.2	0.9
Io 7 - Maxweilerstraße 8	WA	1.OG	O	54.6	48.4	56.8	50.8	2.2	2.4
Io 8 - Maxweilerstraße 22a	WA	1.OG	O	49.4	43.5	51.4	45.5	2.0	2.0
Io 9 - Schornreut 1	MI	1.OG	SW	47.1	41.7	47.7	42.6	0.6	0.9
Io 10 - Biberweg 2	MI	1.OG	W	60.1	53.4	60.9	54.7	0.8	1.3

In Tabelle 6.5 ist zu erkennen, dass durch die Neuverkehre eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung in der umliegenden Nachbarschaft auftritt..

Die Darstellung in der Tabelle macht weder Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 noch der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sichtbar!

Einwand:

Stellen Sie die Tabelle mit den Überschreitungen erkennbar dar.

Welche Konsequenzen hat diese Verschlechterung?

Welche Maßnahmen werden ergriffen?

Bereits im Prognose-Nullfall werden sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Es treten sogar gemäß 16. BImSchV relevante Verkehrslärmerhöhungen von mind. 3 dB(A) auf. Zusätzlich werden gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts erreicht. Zu diesen o.g. Punkten wird nicht Stellung genommen. Derartige Erhöhungen bzw. Überschreitungen der Orientierungs- bzw. Grenzwerte sind zwingend abwägungsrelevant.

22. Gewerbe- und Industrielärm

Seite 73
8. Zusammenfassung
Gewerbe- und Industrielärm

...Tieffrequente Geräusche im Sinne Ziffer 7.3 TA Lärm sind nicht zu erwarten...

Einwand:

Warum nicht?
Bitte diese Annahmen detailliert begründen.

23. Abwägungsrelevante Erhöhung im Sinne der 16. BImSchV.

Seite 74
8. Zusammenfassung
Verkehrslärm

...In Maxweiler kommt es durch die Verkehrszunahme auf der Kreisstraße, die als Zufahrtsstraße des Paketentrums dient, zu Erhöhungen von maximal +2.2 dB....

Einwand:

Diese Erhöhung ist relevant im Sinne der 16. BImSchV. Daher für den Bebauungsplan abwägungsrelevant.

Berücksichtigen Sie dies in Ihrer Stellungnahme.

24. Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte

Seite 74
8. Zusammenfassung
Verkehrslärm

...Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Immissionsorten eingehalten.

Einwand:

Diese Aussage trifft so nicht zu. Siehe Tabelle 6.5
Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV werden sogar z.T. erstmalig überschritten und zusätzlich oftmals weitergehend erhöht.
Dies ist für den Bebauungsplan abwägungsrelevant.

Berücksichtigen Sie dies in Ihrer Stellungnahme und Überarbeitung des Gutachtens.

25. Fehlende Nachvollziehbarkeit niedrig gewählter Ansätze

Seite 79

Übersicht zu den verwendeten Oktavspektren

Tabelle A 2.1: Spektren - Geräuschemissionen

Nr.	Elementname	Einheit	31 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1k Hz	2k Hz	4k Hz	8k Hz	Summe
1	Rangieren Lkw /h, t = 3 min	dB(A)/ Lw/Anlage		65.6	71.7	72.0	75.6	78.4	78.2	75.2	70.9	84.0
2	Verladung Rollwagen manuell 30 Min/Verladung	dB(A)/ Lw/Anlage		58.8	68.2	70.3	72.6	75.4	72.8	69.3	63.8	80.0
3	Wbeh-Umsetzvorgang; Umsetz- fahrzeug KAMAG, t = 1,5 min	dB(A)/ Lw/Anlage		62.0	72.1	77.6	84.8	83.9	82.3	77.3	69.6	89.3
4	Wbeh-Umsetzvorgang; Umsetz- fahrzeug KAMAG, t = 3 min	dB(A)/ Lw/Anlage		65.0	75.1	80.6	87.8	86.9	85.3	80.3	72.6	92.3
5	Wbeh umsetzen mit Lkw, t = 5 min	dB(A)/ Lw/Anlage		73.8	80.0	80.3	83.8	86.6	86.4	83.4	79.1	92.2
6	Fahrt Umsetzfahrzeug KA- MAG/h, v = 30 km/h	dB(A)/ Lw/Anlage		34.9	47.0	55.0	57.6	57.3	55.2	49.6	43.6	62.8
7	Fahren Lkw /h, v = 20 km/h	dB(A)/ Lw/m, m ²		44.0	49.8	48.8	52.2	55.6	55.6	51.2	44.1	61.0
8	Anlassen + Anfahren Lkw > 7,5 to t = 10 sec/Ereignis	dB(A)/ Lw/Anlage		56.4	61.0	60.3	63.0	66.1	66.7	61.8	79.8	80.4
9	Fahren Pkw /h, v = 30 km/h	dB(A)/ Lw/m, m ²		28.2	32.3	35.3	40.2	42.2	40.2	38.2	34.2	47.2
10	KAMAG Wiesel 07_2020, v = 25 km/h	dB(A)/ Lw/m, m ²	14.5	36.6	42.0	46.4	57.2	51.7	45.6	42.9	33.1	59.0
11	Wbeh umsetzen mit Lkw, t = 10 min	dB(A)/ Lw/Anlage		76.8	83.0	83.3	86.8	89.6	89.4	86.4	82.1	95.2
12	Stauspur Anlassen + Anfahren Lkw > 7,5 to t = 60 sec/Lkw	dB(A)/ Lw/Anlage		64.2	68.8	68.1	70.8	73.9	74.5	69.6	87.6	88.2
13	Fahren Lkw > 7,5 to (hier: Lkw Parken)	dB(A)/ Lw/Anlage		66.3	72.1	71.1	74.5	77.9	77.9	73.5	66.4	83.3
14	Standgeräusch Lkw, t = 30 Min	dB(A)/ Lw/Anlage		74.0	79.9	78.9	82.2	85.6	85.6	81.2	74.1	91.0
15	Fahren Lkw /h, v = 10 km/h	dB(A)/ Lw/m, m ²		47.0	52.8	51.8	55.2	58.6	58.6	54.2	47.1	64.0
21	Kläranlage: Lichtband	dB(A)/ Lw/Anlage	25.0	39.6	69.6	65.2	77.3	74.7	64.7	59.5	49.1	80.0
22	Kläranlage: Lüftungsgitter	dB(A)/ Lw/Anlage	30.0	44.6	74.6	70.2	82.3	79.7	69.7	64.5	54.1	85.0
23	Kläranlage: Dach Abluft	dB(A)/ Lw/Anlage		60.6	67.7	74.7	80.6	80.6	75.6	69.6	64.6	85.0

Punkt 2. Wert erscheint zu niedrig

Einwand:

Geben Sie die Quelle an!

Punkt 7

Geschwindigkeitsangaben begründen.

Einwand:

Werden die Geschwindigkeiten begrenzt?