

Gemeinde Weichering  
Kapellenplatz 3  
86706 Weichering

# Vorhabenbezogener Bebauungsplan DHL- Paketpostzentrum in Weichering

## A. Einwendungen Schallschutz

### Bezug auf das Dokument

Schalltechnische Untersuchung zum  
vorhabenbezogenen Bebauungsplan  
„Paketzentrum Weichering“ in 86706 Weichering  
Fortschreibung, Stand Mai 2023  
TÜV-Bericht Nr.: 936/21252920/12  
Köln, 12. Mai 2023

Verfasser: TÜV RHEINLAND ENERGY GMBH - Immissionsschutz/ Lärmschutz

als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateiname 5-04\_schalltechnische-untersuchung

## 1. Einwendungen Gewerbelärm

### Vorbelastung aus der Bundeswehr-Liegenschaft:

(Bezug auf das Dokument S. 25/26 )

#### 5.1.2 Bundeswehr-Liegenschaft

„In ca. 400 m südlich des geplanten Paketzentrums befindet sich eine Liegenschaft der Bundeswehr mit einem Munitionsdepot und einem Tanklager. Regelmäßige Aktivitäten finden hier nach unseren Erkenntnissen nicht statt.<sup>10</sup> Daher wurde über das Staatliche Bauamt Ingolstadt (StBA Ingolstadt) der Kontakt zum Betreiber gesucht und von diesem mitgeteilt, dass die militärische Liegenschaft täglich von ca. 50 Pkw und ca. 5 Lkw angefahren wird. Die Nutzung findet nach unserer Einschätzung und nach Auffassung des StBA Ingolstadt ausschließlich tagsüber statt [29].“

„Fußnote 10:

In einer uns vorliegenden Stellungnahme der Bundeswehr vom 03.08.2021 heißt es u.a.:

ich darauf hin, dass von diesen militärischen Anlagen Emissionen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ausgehen können. Dem Errichter des Paketzentrums ist diese Situation bekannt. Er hat dieses zu dulden. Nach Nr. 381 ZDv A-2031/1 gilt folgendes: Bei der Ermittlung von Mindestabständen oder zur Feststellung der Notwendigkeit nach DIN 18005 Teil 1 "Schallschutz im Städtebau, Grundlagen und Hinweise für die Planung" ist bei Liegenschaften der Bundeswehr im Allgemeinen von einem flächenbezogenen Schalleistungspegel (FSLP) von 65 dB(A) tags und nachts auszugehen. Dieser Emissionsansatz entspräche u. E. einer Industriegebietstypischen Nutzung. Wenn man diese Pegel für die Liegenschaft zugrunde legt und danach die Geräuschemissionen an den für die Liegenschaft maßgeblichen Immissionsorten ermittelt, kommt man zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte in Maxweiler und Weichering z. T. bereits ausgeschöpft oder überschritten werden. Da ein solcher Nutzungskonflikt derzeit jedoch nicht besteht und weiterhin nachts keine Nutzung außer einer Lagerung als Tanklager und Munitionsdepot vorliegt wird von diesen Ansätzen abgewichen und die Auswirkung der tatsächlichen Nutzung überprüft.“

### **Einwendung:**

*Es wird den potentiellen Schallemissionen der Bundeswehrfläche NICHT ausreichend Rechnung getragen:*

*1) Das Schreiben der Bundeswehr ist mehr als zwei Jahre alt. Mittlerweile hat sich die Situation grundlegend verändert (Ukraine Krieg, Nahost-Konflikt)*

*2) in der Fußnote wird eindeutig beschrieben, dass man diese Fläche mit 65 dB(A) tags/nachts berücksichtigen soll, was aber nicht geschieht, weil man lapidar schreibt, dass "ein solcher Nutzungskonflikt derzeit jedoch nicht besteht".*

*Bei Planungen muss man aber auch zukünftige Nutzungen berücksichtigen. Das wird hier nicht getan.*

### **Vorbelastung aus der Bundeswehr-Liegenschaft:**

(Bezug auf das Dokument S. 26 )

#### **a) Einwirkung auf das Plangebiet**

„Aus den o.g. Ansätzen ergeben sich Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten der Büronutzung des Paketzentrums von  $L_{rT} = 21$  dB(A) am Tag und  $L_{rN} = 0$  dB(A) in der Nacht. Die Bundeswehr-Liegenschaft stellt damit keine immissionsrelevante Schallquelle für den Betrieb des Paketzentrums dar.“



**Einwendung:**

*Es wird den potentiellen Schallemissionen der Bundeswehrfläche NICHT ausreichend Rechnung getragen: Mangelnde Berücksichtigung der Militärfächen, d.h. die Vorbelastung ist nicht berücksichtigt in den Berechnungen.*

*Hier müsste man eine gewisse nächtliche Nutzung unterstellen.*

*Das ist kein Ansatz auf der sicheren Seite!*

*Insbesondere die Wohnnutzung am Biberweg und Weingasse wird aufgrund der, bei einer intensivierten Nutzung des Bundeswehrgeländes, anzunehmenden erhöhten Lärmemissionen erheblich belastet.*

## Geräuschemissionen aus dem Vorhaben:

(Bezug auf das Dokument S. 34/35 )

### 5.3 Geräuschemissionen

#### 5.3.1 Allgemeine Angaben

„In der Frachthalle werden Pakete sortiert und auf die einzelnen Verladebereiche verteilt. Geräuschintensive Aggregate und Maschinen werden hier nicht eingesetzt. In den Frachthallen der Deutschen Post an bestehenden Standorten herrscht ein mittlerer Halleninnenpegel von  $L_i$  75 dB(A). Durch die Geräusche innerhalb des Betriebsgebäudes ist an den Immissionsorten damit kein relevanter Immissionsbeitrag zu erwarten. Dies gilt auch, wenn die Verladetore zeitweise geöffnet sind, da vor geöffneten Hallentoren grundsätzlich ein Wechselbehälter zur Verladung steht.“

#### **Einwendung:**

*Der Schallinnenpegel muss berücksichtigt werden, denn jegliche Öffnung reduziert die Schalldämmung der Außenbauteile erheblich. Wenn „grundsätzlich ein Wechselbehälter vor den geöffneten Toren steht“ ist dies schallschutztechnisch als Aufschlag für die Betrachtung der Gesamtemissionen des Betriebsgeländes zu berücksichtigen. Insbesondere für den Nachtzeitraum muß für die geöffneten Tore ein Sicherheitszuschlag berücksichtigt werden.*

#### 5.3.2 Freiflächengeschehen (Fahrverkehr und Verladevorgänge)

(Bezug auf das Dokument S. 36)

„Zur Ermittlung und Beurteilung der Betriebsgeräuschsituation nach TA Lärm sind nur die Fahrbewegungen auf dem Betriebsgelände zu berücksichtigen. Für die Geräuschquellen werden messtechnisch abgesicherte Emissionskenndaten aus Untersuchungen für die Deutsche Post AG sowie aus der Lärmdatenbank des TÜV Rheinland angesetzt. Messwerte sind in der nachfolgenden Tabelle 5.5 gekennzeichnet. Die im Ausbreitungsmodell zugrunde gelegten Geräuschemissionen sind allgemein anerkannt und finden auch in anderen Verfahren Anwendung. Im Sinne einer konservativen Abschätzung der Fahrgeräusche wurden keine Fahrzeuge mit Elektromotoren berücksichtigt. Im schalltechnischen Modell werden für Fahrwege, Verladeorte und -vorgänge, sowie für die Einwirkzeiten der jeweiligen Quellen Ansätze gemacht, die bezüglich der Geräuschimmissionen auf der sicheren Seite liegen.<sup>12</sup>“

Fußnote 12:

„Beispiel: für einen Verladevorgang einer Wechselbrücke mit Rollbehältern werden 30 Minuten berücksichtigt. Bei der zeitlichen Einwirkung der Geräusche ist zu bewerten, wie lange ein Vorgang dauert und ist nicht zu verwechseln mit der Standzeit einer Wechselbrücke vor einem Verladetor, die auch länger als 30 Minuten andauern kann.“

Auszug aus dem aktuellen Dokument:

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	Längenbezogenes $L_{WA}$ / ( $m^3h$ )	
<b>Lkw</b>				
Lkw-Fahrt (Paketzentrum und Ruheplatz)	103	-	63 <sup>13</sup>	$v = 10 \text{ km/h}$
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 Übergabeplatz (Ü)	103 <sup>14</sup>	95	-	10 min je Vorgang am Übergabeplatz
Lkw Aufnehmen / Absetzen der Wechselbehälter an Stellplätzen (E, B, S)	103 <sup>14</sup>	92	-	5 min je Vorgang am Stellplatz

## Einwendung:

Im Schallschutzgutachten zur 1. Auslegung des Vorhabens von DHL (Vgl. Gutachten vom 20.04.2022 TÜV Rheinland) wurden für Fahrten innerhalb des Geländes eine Geschwindigkeit von 10-30 km/h (durchschnittlich 20km/h) angesetzt.

Durch die im aktuellen Gutachten vorgenommene Reduktion der Geschwindigkeit auf 10km/h wird die hieraus entstehende Emissionsbelastung künstlich reduziert um günstigere Beurteilungswerte in Sinne von DHL zu erhalten, die sich allerdings negativ auf die Immissionsbelastung der Nachbarschaft auswirken.

Eine tatsächliche Einhaltung eines möglichen Tempolimits kann nicht sichergestellt werden. Es muss deswegen ein realistisches Durchschnittstempo für LKW auf dem Betriebsgelände berücksichtigt werden.

Das ist kein Ansatz auf der sicheren Seite!

Vgl. auch Tabelle 5.5 vom Gutachten vom 20.04.2022 TÜV Rheinland

**Tabelle 5.5:** Schalleistungspegel Fahrverkehr und Verladevorgänge

Betriebszustand	Schalleistungspegel L <sub>WA</sub> in dB(A)			Geschwindigkeit bzw. Dauer der Vorgänge*
	Ausgangswert L <sub>WA</sub>	L <sub>WA</sub> pro Stunde bzw. Vorgang	Längenbezogenes L <sub>WA</sub> / (m*h)	
<b>Lkw</b>				
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 Übergabeplatz (Ü)	103	95	-	10 min je Vorgang am Übergabeplatz
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
Lkw-Verladungen (manuelle Rollbehälterverladung an Verladetoren)	83	80	-	30 min / Lkw
<b>Lkw-Ruheplatz</b>				
Lkw-Parkvorgang (gemäß [24])	-	83	-	-
Lkw-Standgeräusche	94	91	-	30 min / h pro Stellplatz
<b>Rangierfahrzeuge („Wiesel“)</b>				
Umsetzen Wechselbehälter mittels Rangierfahrzeugen	105	89 / 92		1,5 / 3 min. je Aufnahme- / Absetzvorgang
Rangierfahrzeug-Fahrt (Fahrstrecke zwischen zwei Betriebsbereichen, bspw. Ü → E2)	103	-	59	v = 10 – 30 km/h*

1798151\_2022\_936\_21252920\_06.docx

## 5.6 Beurteilung der Geräuschsituation

(Bezug auf das Dokument S. 43ff.)

### 5.6.1 Beurteilungsansätze

#### Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit $K_T$

(Bezug auf das Dokument S. 43ff.)

„Für die Teilzeiten, in denen in den zu beurteilenden Geräuschimmissionen ein oder mehrere Töne hervortreten oder in denen das Geräusch informationshaltig ist, ist für den Zuschlag  $K_T$  je nach Auffälligkeit der Wert 3 oder 6 dB anzusetzen.

Bei Rangiervorgängen von Lkw und Rangierfahrzeugen treten zeitweise Rückfahrwarnsignale im Nahbereich des Betriebsgeländes auf. Bei den vor Ort eingesetzten Rangierfahrzeugen ist darauf zu achten, dass diese nicht mit einem tonhaltigen Rückfahrwarner („piepsen“), sondern mit einem breitbandigen, nicht tonhaltigen „Fauchen/Zischen“ ausgerüstet sind (Anforderung an den Betrieb). Die Lärmschutzwände (s. Kapitel 5.5) dämpfen nicht ausschließlich die Fahrgeräusche der Lkw und Rangierfahrzeuge auf dem Hof, sondern auch die Einzeltöne beim Rangieren bzw. Rückwärtsfahren der Lkw, sodass kein zusätzlicher Zuschlag  $K_T$  erforderlich wird ( $K_T = 0$  dB). Im Sinne des Anwohnerschutzes wird von dieser Vorgehensweise abgewichen und ein Zuschlag von +3 dB tags und nachts für alle Immissionsorte im Umkreis < 500 m erteilt (Io 10 15 und Io 21).

Dazu wird die Anzahl der rückwärtsfahrenden Lkw an den Stellplätzen und Beladebereichen addiert und die Einwirkzeit des Geräuschs von im Mittel 10 Sekunden pro Lkw bestimmt. Tagsüber ergibt sich somit ein Zuschlag von  $K_T = +0.4$  dB (526 Lkw, deren Rückfahrwarnsignal in Summe ca. 88 Minuten in 16 Stunden einwirkt) und nachts ein Zuschlag von  $K_T = +0.6$  dB (49 Lkw in ca. 8.5 Minuten innerhalb der lautesten Nachtstunde).“

#### **Einwendung:**

*Es wird den entstehenden Schallemissionen NICHT ausreichend Rechnung getragen.*

*Es werden nur 49 LKW innerhalb der lautesten Nachtstunde berücksichtigt.*

*Gemäss der vorliegenden Tabelle 5.2 ist in der Stunde von 4-5 Uhr mit ca. 200 Bewegungen zu rechnen.*

#### Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit $K_R$

(Bezug auf das Dokument S. 44 )

„Gemäß Nr. 6.5 TA Lärm ist für Geräuscheinwirkungen in den Zeiten von

-werktags 06:00 - 07:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr sowie

-sonn- und feiertags 06:00 - 09:00 Uhr, 13:00 - 15:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr

in Allgemeinen und Reinen Wohngebieten (WA, WR)<sub>20</sub> sowie in Kurgebieten und für Krankenhäuser und Pflegeanstalten bei der Ermittlung des Beurteilungspegels die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag von 6 dB zu den jeweiligen Mittelungspegeln der Teilzeiten zu berücksichtigen, in denen die Geräusche auftreten. Der Zuschlag wird für urbane Gebiete (MU), Kern-, Dorf- und Mischgebiete (MK, MD, MI) sowie für Gewerbe- und Industriegebiete (GE, GI) nicht angewandt.

Gemäß Kapitel 3.2 liegen einige Immissionsorte (Immissionsgebiet 1 und 3) in WA-Gebieten.

Der Zuschlag kann den Ausbreitungstabellen in Kapitel A2.5, Seite 101ff. in der Spalte  $K_R$

entnommen werden. Die Beurteilung für den Tagzeitraum wird für Werktagen vorgenommen,

da sonntags kein Betriebsgeschehen herrscht, das mit dem an Werktagen vergleichbar ist:

Fahr-, Rangier- und Sortiertätigkeiten beginnen an Sonn- und Feiertagen grundsätzlich nicht

vor 22:00 Uhr, im Tagzeitraum ist allenfalls Personal zur Wartung der Technik oder

Sicherheitspersonal vor Ort.“

**Einwendung:**

Ab Seite 104 im Gutachten werden die einzelnen Schallemissionsquellen angegeben. Darin wird auch der Ruhezeitenzuschlag angegeben (KR). Grundsätzlich ist für eine Betrachtung nach TA Lärm der regelmäßige Betrieb zu berücksichtigen, der öfter als 10 mal im Jahr so vorkommt. Jeder Lärm, der innerhalb der Ruhezeiten emittiert muss mit 6 dB(A) beaufschlagt werden. In den vorliegenden Berechnungen hat man den Werktag als regelmäßigen Betrieb unterstellt, einen regelmäßigen Betrieb an Sonn- und Feiertagen soll es scheinbar nicht geben. Das ist zu prüfen und ggf. im weiteren Verfahren sicherzustellen.

Wenn nämlich ein regelmäßiger Betrieb an Sonn- und Feiertagen stattfindet wurde der Ruhezeitenzuschlag zu niedrig berücksichtigt, da die Ruhezeiten wie auf S. 44 dargestellt an Sonn- und Feiertagen deutlich länger sind als an Werktagen.

Dass der Betrieb an Sonn- und Feiertagen erst ab 22 Uhr anläuft, erscheint nicht realistisch. Insbesondere in den Zeiten mit hoher Auslastung (vor Weihnachten) ist dies nicht zutreffend. Die Berechnung ist entsprechend anzupassen.

Anderenfalls ist die Einhaltung dieser zugrunde gelegten Annahmen von Seiten der Gemeinde im städtebaulichen Vertrag als einschränkende Verpflichtung für den späteren Betrieb mitaufzunehmen.

### Beurteilungspegel und Immissionswerte nachts:

(Bezug auf das Dokument S. 47 )

„Im Nachtzeitraum werden die Immissionsrichtwerte an den Immissionsorten lo 1 lo 15 und lo 19 lo 21 eingehalten. An den Immissionsorten lo 16 lo 18 hält die Gesamtbelastung (Vorbelastung gemäß Kapitel 5.1.4 + Geräusche des Paketentrums) die Immissionsrichtwerte ein.“<sup>22</sup>“

Fußnote 22:

„An den lo 16, lo 17 und lo 18 war die Gesamtbelastung zu untersuchen, um sicherzustellen, dass die Summe der Geräusche aus Vorbelastung und Paketzentrum den Immissionsrichtwert einhält. An anderen Immissionsorten besteht keine relevante Vorbelastung durch die in Kapitel 5.1 aufgeführten Betriebe.“

Tabelle 5.7: Beurteilungspegel  $L_r$  und Immissionsrichtwerte **nachts (22:00 – 06:00 Uhr)**

Immissionsort	Beurteilungspegel $L_r$ in dB(A)	Immissionsrichtwert in dB(A)	Differenz in dB(A)
<b>Immissionsgebiet 1 – Maxweiler</b>			
lo 1 – Am Bahndamm 3	39	40	-1
lo 2 – Maxweilerstraße 4c	39	40	-1
lo 3 – Maxweilerstraße 10 1/3	38	40	-2
lo 4 – Maxweilerstraße 10 1/2	39	40	-1
lo 5 – Maxweilerstraße 2	38	40	-2
lo 6 – Maxweilerstraße 4	38	40	-2
lo 7 – Maxweilerstraße 8	38	40	-2
lo 8 – Maxweilerstraße 22a	38	40	-2
<b>Immissionsgebiet 2 – Weichering (Außenbereich)</b>			
lo 9 – Schornreut 1	43	45	-2
lo 10 – Biberweg 2	45	45	0
lo 11 – Biberweg 6	45	45	0
lo 12 – Biberweg 8	45	45	0
lo 13 – Weingasse 14	44	45	-1
lo 14 – Weingasse 13	44	45	-1
lo 15 – Weingasse 1	43	45	-2
lo 21 – Biberweg 20	54	65	-11
<b>Immissionsgebiet 3 – Weichering (Ortslage)</b>			
lo 16 – B-Plan Weingasse Nr. 01	38	40	-2
lo 17 – B-Plan Weingasse Nr. 26	37	40	-3
lo 18 – B-Plan Weingasse Nr. 14	30	40	-10
lo 19 – Teichstraße 20	35	40	-5
lo 20 – Teichstraße 13	36	40	-4



### **Einwendung:**

*Es wird den potentiellen Schallemissionen der Bundeswehrfläche NICHT ausreichend Rechnung getragen:*

- 1) Das Schreiben der Bundeswehr ist mehr als zwei Jahre alt. Mittlerweile hat sich die Situation grundlegend verändert (Ukraine Krieg, Nahost-Konflikt)*
- 2) in der Fußnote 10 wird eindeutig beschrieben, dass man diese Fläche mit 65 dB(A) tags/nachts berücksichtigen muss, was aber nicht geschieht, weil man lapidar schreibt, dass "ein solcher Nutzungskonflikt derzeit jedoch nicht besteht".*
- 3) Fußnote 22 beschreibt, dass man fälschlicherweise -entgegen Fußnote 10- keine relevante Vorbelastung angesetzt hat.*



*Bei Planungen muss man aber auch zukünftige Nutzungen berücksichtigen. Das wird hier nicht getan.*

*Es ergeben sich 2-4 dB(A) höhere Werte als in der letzten Version des Schallschutzgutachtens vom April 2022.*

*Die Immissionsrichtwerte nachts werden voll ausgeschöpft.*

*Hier gibt es somit kein Entwicklungspotential mehr für bestehende Betriebe bzw. darf die Bundeswehrfläche ebenfalls nicht(s) mehr emittieren.*

***Da die Bundeswehrfläche jedoch nie außer Betrieb genommen wurde, kann diese nach aktueller Rechtsprechung 65db (A) emittieren. Das OVG Schleswig stellt im einzigen durch die Bundeswehr beantragten Normenkontrollverfahren der letzten 20 Jahre in Schleswig-Holstein 2002 fest: „... aufgrund dessen, dass Bundeswehrliegenschaften – was die von ihnen ausgehenden Lärmemissionen angehen – wie Industriegebiete zu behandeln seien und daher unabhängig von ihrer aktuellen Nutzung ein flächenbezogener Schalleistungspegel – Emissionswert – von 65 dB (A) – tags und nachts – zugrunde gelegt werden müsse...“ (OVG Schleswig 1 K 3-00 vom 31.01.2002).***

*Die in der Tabelle gekennzeichneten Liegenschaften würden in diesem Falle über die Maßen beeinträchtigt. Insbesondere die Wohnnutzung am Biberweg und Weingasse wird aufgrund der, bei einer intensivierten Nutzung des Bundeswehrgeländes, anzunehmenden erhöhten Lärmemissionen erheblich belastet.*

### **Einwendung:**

Die BauNVO §1 definiert die Gebietskategorien, die der Beurteilung des zulässigen Schallschutzes zugrunde zu legen sind.

Im Schallschutzgutachten wird als Gebietskategorie für die Wohnbebauung an der Weingasse MI, Mischgebiet zugrunde gelegt.

Laut BauNVO ist das Mischgebiet in §6 wie folgt definiert:

„(1) Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

(2) Zulässig sind

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. sonstige Gewerbebetriebe,
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
6. Gartenbaubetriebe,
7. Tankstellen,
8. Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Absatz 3 Nummer 2 in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.

(3) Ausnahmsweise können Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Absatz 3 Nummer 2 außerhalb der in Absatz 2 Nummer 8 bezeichneten Teile des Gebiets zugelassen werden.“

Da entlang der gesamten Weingasse weder Geschäfts- und Bürogebäude, noch sonstige in §6 genannte Gewerbebetriebe zu finden sind, ist die Bebauung der Siedlung dem Charakter nach in die Gebietskategorie WA / Allgemeines Wohngebiete einzuordnen.

Die im Rahm der 1. Auslegung erfolgte Abwägung ist dahingehend nicht korrekt, als es sich beim Vorhaben der DHL nicht um eine „Baugenehmigung“ im Sinne der Bayerischen Bauordnung Art. 58 handelt, sondern um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach §12 BauGB. Die Tatsache, dass für die Wohnbebauung keine Genehmigung vorliegt, ist nicht, wie in der Abwägung suggeriert dem zuzuordnen, dass es sich hierbei um Schwarzbauten handelt, sondern um Bauvorhaben der Bundeswehr (bzw. Wehrmacht). Aus Gründen der Geheimhaltung wurde und werden derartige Bauvorhaben lediglich intern innerhalb der Bauverwaltung genehmigt. Dennoch war hier am östlichen Rand und mit Orientierung in Richtung Weichering bereits zur Bauzeit die Wohnbebauung der auf dem Muna-Gelände Beschäftigten angeordnet.

Für diese Gebietskategorie des Allgemeinen Wohngebiets sind als Orientierungswerte nach DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ nachts 40dB (A) einzuhalten.

Dieser Wert wird um bis zu 5dB (A) überschritten, auch ohne die zusätzliche Berücksichtigung der möglichen Emissionen des Bundeswehrgeländes.

## 2. Einwendungen Verkehrslärm

### 6.1 Geräuschemissionen

#### 6.1.1 Straßenverkehrsgeräusche

(Bezug auf das Dokument S.52 ff.)

„Die Straßendeckschichten wurden gemäß Tabelle 4a der RLS-19 berücksichtigt. Daraus ergeben sich Korrekturwerte getrennt für Pkw und Lkw sowie deren Geschwindigkeiten. Nach Angaben des Staatliche Bauamts Ingolstadt ist im Untersuchungsgebiet Splittmastixasphalt SMA 8 verbaut, was in den Schallausbreitungsberechnungen entsprechend berücksichtigt wurde. Im Zuge des Umbaus der Kreisstraße wird auf dieser die Asphaltdeckschicht ersetzt und gegen offenporigen Asphalt (PA 8) ausgetauscht. Diese Deckschicht hat eine lärmindernde Wirkung. Dies wirkt sich insbesondere positiv auf die Geräuschemissionen von Lkw mit Geschwindigkeiten von > 60 km/h aus. Die Deckschicht soll auf allen der Kreisstraße zugehörigen Verkehrsflächen westlich des neuen Kreisverkehrs aufgebracht werden.“

#### **Einwendung:**

*Auch hier wird ein zu optimistischer Ansatz gewählt.*

*Wie ist sichergestellt, dass dieser Asphalt PA8 tatsächlich kommt?*

***Das ist keine Betrachtung auf der sicheren Seite!***

*Unserer Kenntnis nach werden offenporige Asphalte v.a. bei Autobahnen verbaut.*

*Die Kosten sind relativ hoch. Auch der Unterhalt ist höher.*

*Die Anbringung auf einer Kreisstraße (Baulastträger ist der Landkreis) ist ungewöhnlich.*

*Es besteht keine Möglichkeit für DHL dies planerisch sicherzustellen.*

*Hier wird eine planerische Tatsache unterstellt, auf die man im Zuge diese B-Plan-Verfahrens de facto keinen Einfluss hat, da es sich um eine Kreisstraße handelt und hier der Landkreis Straßenbaulastträger ist*

*Das Schallschutzgutachten muss sicherstellen, dass auch ohne Flüsterasphalt die zulässigen Immissionswerte in der Nachbarschaft eingehalten werden.*

## Straßenverkehrsgeräusche

(Bezug auf das Dokument S.53 ff.)

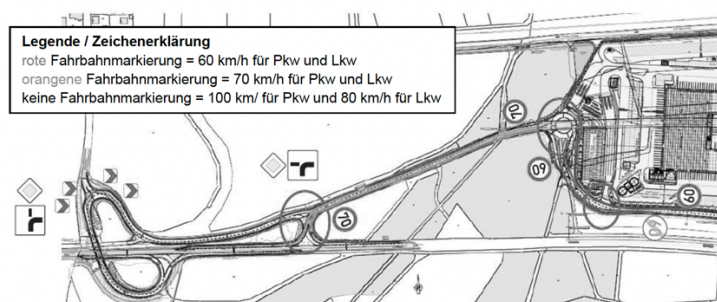
„Vom nördlichen Ein- und Ausfädelungstreifen bis hin zum Kreisverkehr soll eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h für alle Verkehrsteilnehmer gelten (Querschnitt 8). Vom Kreisverkehr kommend bis etwa 100 m hinter der Einfahrt ins Paketzentrum sowie aus Osten kommend ab ca. 250 m vor der Einfahrt soll eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zulässig sein (Querschnitt 2). Im weiteren Verlauf der Kreisstraße in östlicher Richtung gilt dann wieder 100 km/h für Pkw und für alle Lkw bei 80 km/h (vgl. die nachfolgenden Grafiken Abbildung 6.2 (Geschwindigkeitsregelung) und Abbildung 6.3 (Querschnitte) in Verbindung mit Tabelle 6.2, die Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist darin grau hinterlegt).“

TÜV Rheinland Energy GmbH  
Larmschutz

– Seite 55 von 203 –

Genau. Richtig.

**Abbildung 6.2:** Geschwindigkeitsregelung auf der Kreisstraße im Prognose-Planfall  
(Quelle: *verändert* nach Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen)



### **Einwendung:**

*Wie kann rein rechtlich durch die Errichtung des Paketzentrums sichergestellt werden, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert und auch die Asphaltdeckschichten lärmoptimiert werden?*

*Es besteht keine Möglichkeit für DHL dies planerisch sicherzustellen.*

*Diese Annahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung entbehren jedweder rechtlichen Grundlage. Hier wird eine regulatorische Tatsache unterstellt, auf die man im Zuge dieses B-Plan-Verfahrens de facto keinen Einfluss hat.*

*Das Schallschutzgutachten muss sicherstellen, dass auch ohne Geschwindigkeitsreduktion die zulässigen Immissionswerte in der Nachbarschaft eingehalten werden.*

*Zudem ist die angesetzte Reduktion in Höhe von 4 dB(A) ist wohl zu hoch. Wenn man die Geschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h reduziert, reduziert sich die Emissionen lediglich um ca. 2 dB(A).*

## **Prüfkriterium Grenze der lärmbedingten Gesundheitsgefährdung** (Bezug auf das Dokument S. 76/77)

„Der Anstieg des Verkehrslärms führt nicht dazu, dass tags 70 dB(A) oder nachts 60 dB(A) (Grenzen der Gesundheitsgefährdung / gesundheitsgefährdende Pegelwerte) überschritten werden.

Aufgrund der Vorbelastung, insbesondere durch den Bahnlärm, der allgemeinen Verkehrssteigerung und der Zusatzbelastung durch die Verkehre des Paketentrums wird der Wert von 60 dB(A) nachts erreicht (aufgerundet). Betroffen hiervon sind die Immissionsorte Io 1, Io 1 b und Io 5, die sich unmittelbar an der Bahnstrecke befinden. Einer Überschreitung des Werts von 60 dB(A) nachts wird im Sinne der Lärmbetroffenen bereits mit der Aufbringung des offenporigen Asphalts und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kreisstraße aktiv entgegengewirkt (vgl. Kapitel 6.1.1). Dies gilt es in der Abwägung neben den nachfolgend aufgeführten Hinweisen zur berücksichtigen.“

### **Einwendung:**

*Wie kann rein rechtlich durch die Errichtung des Paketentrums sichergestellt werden, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert und auch die Asphaltdeckschichten lärmoptimiert werden?*

*Es besteht keine Möglichkeit für DHL dies planerisch sicherzustellen.*

„In der Abwägung ist u. E. zu berücksichtigen, dass die vorgenannten Immissionspegel u.a. Zugverkehr in Kapitel 6.1.2 unter dem Hinweis zu den Zugzahlen der Deutschen Bahn). In der Realität fahren laut Deutsche Bahn im Nachtzeitraum / Beurteilungszeitraum 9 Züge (22:00 6:00 Uhr). 6 der 9 Züge sind Nahverkehrszüge zum Personentransport, 2 der 3 verbleibenden Güterzüge verkehren hypothetisch bzw. sind als Grundlast zu berücksichtigen). Bei Annahme von nur 7 fahrenden Zügen gemäß Kapitel 6.1.2 würde die Emission der Schienenstrecke um ca. 1.2 dB sinken und bei Betrachtung des Gesamtverkehrslärms im Plan-Fall würde ein Pegel von gerundet max. 59 dB(A) an den drei Immissionsorten entstehen.

Die Pegelerhöhung an den drei betroffenen Wohnhäusern Am Bahndamm und an der Maxweilerstraße beträgt aufgrund der Vorbelastung durch die Bahnstrecke **lediglich** +0.3 bzw. +0.4 dB durch den Zusatzverkehr des Paketentrums der Deutschen Post.“

### **Einwendung:**

*Diese Aussage ist tendenziös. Der zugrundeliegende Beurteilungspegel beträgt gerundet bereits 60 dB(A) nachts, ab dem eine Gesundheitsgefährdung anzunehmen ist, so dass jegliche Erhöhung zu vermeiden wäre.*

## **7. Verkehrslärmuntersuchung im Anwendungsbereich der 16. BImSchV** (Bezug auf das Dokument S. 79)

„Die bestehende Kreisstraße ND 18 soll für den Bau des Paketentrums teilverlegt werden. Der von der Verlegung betroffene Straßenabschnitt ist in Abbildung 6.4, S. 62, bei der Darstellung der in dieser Untersuchung betrachteten Verkehrswege in roter Farbe dargestellt und umfasst den Bereich ab dem Einmündungsbereich am Biberweg östlich bis zum geplanten Kreisverkehr im Lkw-Ausfahrtbereich des Paketentrums. Die Verlegung umfasst ca. 820 m Straßenverlauf. Neben dieser Baumaßnahme sollen an der bestehenden Kreisstraße im Bereich zwischen neuem Kreisverkehr und der Brücke Änderungen vorgenommen werden. Diese betreffen das Brückenbauwerk, die Straße sowie die Ein- und Ausfädelungstreifen der B16. Die Brücke und die Straße werden verbreitert, um Lkw-Begegnungsverkehre zu ermöglichen (Ertüchtigung der Fahrbahn). Die Ein- und Ausfädelungstreifen sollen verlängert werden, um ein sicheres Auffahren und Verlassen der B16 für die Lkw zu gewährleisten. Demnach finden

westlich des Kreisverkehrs vor allem Maßnahmen statt, die der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs dienen.“

**Einwendung:**

*Die dargelegte Untersuchung ist in diesem Punkt methodisch nicht richtig, da dem nicht das richtige technische Vorgehen zugrunde liegt. Es ist das sog. "Baugrubenmodell" heranzuziehen werden, bei dem sowohl die bestehende (außerhalb der „Baugrube“) als auch die neu zu erstellende Straße (innerhalb der „Baugrube“) zugrunde gelegt wird.*

*Dies ist hier nicht geschehen. Man hat nur den Bereich der zu ändernden Straße berücksichtigt.*

**Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 wurden nicht berücksichtigt:**

*„27 - Lärmschutzbereich*

*(1) Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ist über den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt (z.B. Planfeststellungsabschnitt) hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt.*

**Dabei ist zu beachten:**

*-bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wird die volle Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt;*

*-für die Ermittlung des Beurteilungspegels des vorhandenen, baulich nicht geänderten Bereichs ist jedoch nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnitts maßgeblich, die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist außer Acht zu lassen, d.h. mit Null anzusetzen.*

**(2) Für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sind wieder beide Abschnitte mit ihrer vollen Verkehrsstärke zu berücksichtigen.“**

## B. Einwendungen Umweltbericht

Bezug auf das Dokument

Umweltbericht nach § 2a BauGB

Teil der Begründung

Vorentwurf gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB vom 10.05.2022

Entwurf gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB vom 21.09.2023

Entwurf gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB vom 21.09.2023

Verfasser: Wolfgang Weinzierl Landschaftsarchitekten GmbH

als Teil der 2. Auslegung mit dem Dateinamen 4-1\_umweltbericht

### 1. Beurteilung Umweltauswirkungen

**2. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 Satz 1 ermittelt wurde**

#### 2.3.6 Schutzgut Landschaft

(Bezug auf das Dokument S. 54)

„Zur Eingliederung in das Landschaftsbild ist auf die Gestaltung der Baukörper besonderes Augenmerk zu legen. Deswegen wird eine zurückhaltende, sich einfügende Fassadengestaltung angestrebt. Die entwickelte Farbgestaltung der Fassaden ist in den Gebäudeplänen dargestellt und die zu verwendenden Farbmuster als cmyk-Codes festgesetzt. Demnach wird die im Landschaftsbild besonders wirksame Fassade der Frachthalle im rasterartigen Farbfeldern in den Tönen Go-Green grün, Grün-Gelb hell, Grün-Gelb dunkel und Weiß/helles Grau gestaltet und das Verwaltungsgelände in einem dunkleren Grauton abgesetzt. Die für Werbezwecke zulässig zu gestaltenden Teilflächen der Fassaden sind dabei kleinflächig begrenzt festgesetzt (LOGO, Schriftzüge), um eine nachhaltige Störung des Landschaftsbildes zu vermeiden.“

Siehe auch Abb. 21/21: Beispielhafte Visualisierungen  
(© Junges Blut, Ingolstadt)

#### **Einwendung:**

*Die dargelegte Darstellung vermittelt nicht das Bild einer sich in den Landschaftsraum eingliedernden Fassade, bzw. sich eingliedernder Lärmschutzwände.*

*Zum einen entspricht die auf den Visualisierungen dargestellte Höhenentwicklung nicht den Angaben zur tatsächlichen Höhe der Lärmschutzwände (Relation PKW zur Höhe).*

*Die Farbgestaltung ist mit den verwendeten Signalfarben sehr auffällig, sie trägt dem Rechnung., dass hier eine Werbeagentur für Werbung und Webdesign beauftragt wurde, wohl eher um das Projekt zu promoten statt es in die Landschaft einzufügen.*

*Die Höhenentwicklung ist nicht als ortsverträglich einzustufen.*

(Bezug auf das Dokument S. 8/10/11 und )

Die Höhe der Lärmschutzwände wurde im Umweltbericht wie folgt angegeben:

„Lärmschutzwände

Lärmschutzwand LSW 1 (bis zu 9,22 m hoch) am Kreisverkehr am Westrand des Vorhabens

Lärmschutzwand LSW 2 (bis zu 10,20 m hoch) am Nordwestrand des Vorhabens

Lärmschutzwand LSW 3 (bis zu 10,62 m hoch) an Westfassade des Parkhauses

Lärmschutzwand LSW 4 (bis zu 10,57 m hoch) vorgesetzt an Nordfassade des Parkhauses

Lärmschutzwand LSW 5 (bis zu 6,90 hoch), Lage innerhalb des Vorhabengeländes

Lärmschutzwand LSW 6 (bis zu 10,95 m hoch) im Süden entlang der zu verlegenden Kreisstraße ND 18 verlaufend“

Die Höhe der auf dem Gelände befindlichen Gebäude ist bezogen auf die durch DHL geschaffene neue Geländeoberkante wie folgt angegeben:

„Folgende bauliche Anlagen sind gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan in der Fassung vom 06.09.2023 vorgesehen (die Angabe der Wandhöhe bezieht sich auf die Differenz zwischen ein oder mehreren unteren Höhenbezugspunkten und einem oberen Höhenbezugspunkt in m ü. NHN):

Frachthalle

Grundfläche von max. 23.949 m<sup>2</sup>, max. 15,65 m Wandhöhe,

...

Verwaltung

Grundfläche von max. 580 m<sup>2</sup>, max. 17,75 m Wandhöhe,

...

Heizzentrale mit unterirdischem Eisspeicher

Grundfläche von max. 1.516 m<sup>2</sup>, max. 5,00 m Wandhöhe

...

Sprinkleranlage (+ Raucherunterstand)

Grundfläche von max. 447 m<sup>2</sup>, max. 18,50 m Wandhöhe

...

Parkhaus

Grundfläche von max. 2.753 m<sup>2</sup>, max. 10,60 m Wandhöhe

...

Kläranlage

Grundfläche von max. 148 m<sup>2</sup> mit Untergeschoss, max. 8,92 m Wandhöhe ...“

### **Einwendung:**

*Die dargelegten Höhen sind in ihrer Höhe absolut nicht ortsverträglich.*

*Bereits die angegebenen Höhen für Gebäude (bis 18,50m) und Lärmschutzwände (bis 10,95m) übersteigen fast ohne Ausnahme die Höhe der Traufe der Weicheringer Kirche (dem bislang höchsten Gebäude), die bei ca. 9,00 m liegt. Die Höhe der Sprinkleranlage ist mit 18,50m mehr als doppelt so hoch.*

*Das Ganze wird durch folgende Tatsache weiter verschärft:*

*Da wegen des notwendigerweise einzuhaltenen Grundwasserabstandes die mittlere neue Geländeoberkante von GOK Bestand =373,40 NHN auf eine Höhe von ca. OK Belag neu 376,35 angehoben wird ergeben sich für Gebäude und Lärmschutzwände Höhen, die in Relation zur jetzigen Geländehöhe nochmal um 2,95m darüber liegen.*



*Angesichts dieser absoluten Höhen ist die Aussage im Umweltbericht, dass die Einfriedung entlang des Schornreuther Kanals mit einer dichten Baumhecke dazu führt, dass das Paketzentrum „im größeren Umgriff optisch kaum wahrnehmbar sein wird“ einfach falsch! Eine Ortsverträglichkeit ist nicht gegeben.*

### **2.1.5 Schutzgut Luft und Klima**

(Bezug auf das Dokument S. 30ff.)

„Betriebsbedingte Auswirkungen: Das geplante Vorhaben löst eine Zunahme der Verkehrsbelastung (in den am stärksten frequentierten Zeiten täglich ca. 2.590 Lkw, 766 Mitarbeiter-Pkw, am stärksten in den Morgen- und Abendstunden) aus. Die Andienung des Paketzentrums mit Lkw erfolgt ausschließlich über die Anschlussstelle Maxweiler zur Bundesstraße B 16.<sup>67</sup> So wird in den am stärksten frequentierten Zeiten die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße ND 18 zwischen der Anschlussstelle Maxweiler und dem Paketzentrum von 902 Kfz/24h auf bis zu 3.797 Kfz/24h erhöht.<sup>68</sup> Es werden circa 60% des Lkw-Verkehrs vom Vorhabenstandort nach Osten direkt zur Autobahn BAB A 9 Anschlussstelle Manching fließen, 40% des Lkw-Verkehrs richten sich ebenfalls auf der B 16 nach Westen über Donauwörth zur Bundesstraße B 2 als Zubringer nach Augsburg oder nach Günzburg zur Anbindung an die Autobahn BAB A 8.

Mit dem Betrieb des Paketzentrums ist ein erhebliches Verkehrsaufkommen (in den am stärksten frequentierten Zeiten bis zu 1.295 Lkw-, 1.685 Rangier- und 383 Pkw-Fahrten je 24 h<sup>69</sup>) auf dem Gelände selbst verbunden. Dadurch entstehen zusätzliche Schadstoff-Emissionen (u.a. Abgase, Reifenabrieb), die auf das Schutzgut einwirken“

#### ***Einwendung:***

*Die Betrachtung lässt den durch den Abstand zur Autobahn entstehenden Verkehr und die dadurch erzeugten klimaschädlichen Emissionen außer acht. Die Möglichkeit eines Anschlusses an die Bahn wird nicht ausreichend in Betracht gezogen.*

09.11.2023