Mehr Wert.
Mehr Vertrauen.

Stellungnahme

Zusatz zum Gutachten des TÜV SÜD vom 08.10.2025, A-Nr. 4191292 über die Nutzungsänderung eines Parkhauses im Rahmen einer Bebauungsplan Tektur

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle D-PL-14153-03-00

Die Akkreditierung gilt nur für den in der Urkundenanlage aufgeführten Akkreditierungsumfang.

Anlage:	Parkhaus
Standort:	Flur-Nr. 2870 Gemarkung Weilheim i.OB
Auftraggeber/Betreiber:	Stadtwerke Weilheim i.OB KU Stadtwerkestraße 1 82362 Weilheim i.OB
Auftragsdatum:	12.10.2026
Bestellzeichen:	Per E-Mail
Prüfumfang:	**Schallschutz**
Auftrags-Nr.:	4191292
Sachverständiger:	Dipl.−Ing. (FH) Simon Müller
Telefon-Durchwahl:	+49 89 5791-4068
E-Mail:	Simon.Mueller2@tuvsud.com

Datum: 14.10.2026

Unsere Zeichen:
IS-UT-Lärm/SMN

Das Dokument besteht aus 7 Seiten.

Die auszugsweise Wiedergabe des Dokumentes und die Verwendung zu Werbezwecken bedürfen der schriftlichen Genehmigung der TÜV SÜD Industrie Service GmbH.

Die Prüfergebnisse beziehen sich ausschließlich auf die untersuchten Prüfgegenstände.

Sitz: München
Amtsgericht München HRB 96 869
USt-IdNr. DE129484218
Informationen gemäß § 2 Abs. 1 DL-InfoV unter tuvsud.com/impressum

Aufsichtsrat:
Walter Reithmaier (Vors.)
Geschäftsführer:
Simon Kellerer (Sprecher)
Paula Pias Peleteiro
Markus Starflinger

TÜV SÜD Industrie Service GmbH
Standort Lingen
Hessenweg 38
49809 Lingen
Deutschland
Telefon: +49 591 80016-0

tuvsud.com/de-is
Tel. Zentrale: 089 5190-4001

1 Sachverhalt, Aufgabenstellung und Grundlagen

Die Stadtwerke Weilheim i.OB KU betreiben ein Parkhaus in Weilheim i.OB auf dem Grundstück mit der Flurnummer 2870. Die Nutzung des Parkhauses war bisher beschränkt auf die gewerbliche Nutzung durch Behörden, Mitarbeiter sowie Dauerparker und beschränkt auf die Nutzung im Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr).

Die Planung ist nunmehr, eine Nutzung des Parkhauses auch im Nachtzeitraum zu ermöglichen sowie eine öffentliche Nutzung durch Kurzzeitparker zu ermöglichen.

Hierzu wurde durch den TÜV SÜD eine schalltechnische Untersuchung vom 08.10.2025 A-Nr. 4191292 erstellt. Aufgrund von Anregungen seitens Dritter soll die hier vorliegende Stellungnahme ergänzend zur bestehenden Untersuchung auf folgende Punkte eingehen:

- Es wird auf den generellen Emissionsansatz genauer eingegangen
- Die gesamte vom Parkhaus ausgehende Schallimmission wird nach TA Lärm beurteilt
- Es werden zusätzliche Immissionsorte an der Pütrichstr. 20 betrachtet

Die Beurteilungsgrundlagen der schalltechnischen Untersuchung (Gesetze, Technische Regelwerke, Pläne und sonstige Unterlagen) gehen aus dem o. g. Prognosebericht des TÜV SÜD hervor. Für diese Stellungnahme relevante Unterlagen sind daher zusätzlich:

[1] Gutachten des TÜV SÜD mit der A-Nr. 4191292 vom 08.10.2025 über die Nutzungsänderung eines Parkhauses im Rahmen einer Bebauungsplan Tektur

[2] Baurechtlicher Bescheid des Landratsamtes Weilheim Schongau vom 06.10.2022 mit dem Aktenzeichen 6024.02 BA VV 2022-0978 SB 40.1

[3] E-Mail des Leiters der Bauverwaltung der Stadt Weilheim i.OB bzgl. zulässiger Nutzung des Nebengebäudes der Pütrichstr. 20 in Weilheim i.OB

[4] Hinweise zur Anwendung der Parkplatzlärmstudie (6. Auflage) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt – hier: Maximalpegelkriterium (Stand: Februar 2025)

2 Emissionsansatz des Parkplatzlärms

Die in der schalltechnischen Untersuchung zur Nutzungsänderung des Parkhauses [1] berücksichtigten Fahrzeugbewegungen wurden auf Grundlage der für das konkrete Vorhaben zu erwartenden Parkhausauslastung und des daraus abgeleiteten Verkehrsaufkommens bestimmt. Von dritter Seite wurde angeregt, stattdessen unmittelbar die tabellierten Bewegungshäufigkeiten der Parkplatzlärmstudie anzusetzen.

Die tabellierten, in der Parkplatzlärmstudie angegebenen Bewegungshäufigkeiten wurden aus Erhebungen an ausgewählten Referenzobjekten abgeleitet. Die Studie sollte für unterschiedliche Parkplatzarten typische Fahrzeugbewegungen quantifizieren und damit eine Berechnungsgrundlage für Fälle bereitstellen, in denen keine ausreichend belastbaren objektspezifischen Verkehrsdaten vorliegen. Für „Parkplätze und Parkhäuser in der Innenstadt“ wurden allerdings lediglich drei Erhebungen aufgeführt, davon zwei aus dem Zeitraum 1999 bis 2005.

Die Tabellenwerte sind daher als typisierte Erfahrungs- und Anhaltswerte zu verstehen, bilden aber nicht zwangsläufig die betrieblichen Besonderheiten eines einzelnen Parkhauses ab.

Gemäß Nr. 2.4 der TA Lärm ist unter der Zusatzbelastung der Immissionsbeitrag zu verstehen, der durch die zu beurteilende Anlage voraussichtlich hervorgerufen wird. Gegenstand der Prognose ist damit der schalltechnisch relevante, bestimmungsgemäße Betrieb der konkreten Anlage und nicht ein abstrakter Durchschnittsbetrieb eines typisierten Vergleichsobjekts.

Liegen nachvollziehbar hergeleitete und belastbare Angaben zur erwarteten Auslastung vor, bilden diese die konkret zu erwartende Nutzung regelmäßig besser ab als allgemeine Tabellenwerte.

Die in der vorliegenden Stellungnahme betrachteten Bewegungszahlen je Stellplatz und Stunde in der (hier maßgeblichen) ungünstigsten vollen Nachtstunde liegen darüber hinaus über dem in der Parkplatzlärmstudie ermittelten Mittelwert. Sie reichen fast an den in der Parkplatzlärmstudie ermittelten Höchstwert heran, was ebenfalls den konservativen Ansatz der in vorliegender Untersuchung verwendeten Bewegungszahlen verdeutlicht.

Es wäre daher methodisch nicht überzeugend, gut begründete projektspezifische Auslastungsdaten allein deshalb zu verwerfen, weil daneben typisierte Erfahrungswerte verfügbar sind. Typisierte Ansätze sind insbesondere dann erforderlich, wenn der konkrete Betrieb noch nicht hinreichend bestimmt ist oder keine belastbaren Nutzungsdaten vorliegen. Sie müssen jedoch nicht zwangsläufig an die Stelle besser geeigneter, objektbezogener Daten treten.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt weist inzwischen selbst darauf hin [4], dass sich der Fahrzeugbestand seit Erhebung der akustischen Kenndaten verändert hat und eine Aktualisierung der Parkplatzlärmstudie vorbereitet wird. Diese aktuellen Hinweise betreffen zwar insbesondere die Maximalpegel und nicht unmittelbar sämtliche Bewegungshäufigkeiten, zeigen aber, dass die Studie fachlich nicht losgelöst von Alter, Untersuchungsumfang und konkreter Nutzungsart angewandt werden sollte.

Für das gegenständliche Parkhaus stehen dagegen nachvollziehbar hergeleitete Angaben zur erwarteten Auslastung in den maßgebenden Beurteilungszeiträumen zur Verfügung. Diese bilden den bestimmungsgemäßen Betrieb des konkreten Vorhabens genauer ab als ein pauschaler, aus wenigen typisierten Vergleichsobjekten abgeleiteter Ansatz. Die akustischen Emissionskennwerte der Parkvorgänge werden hiervon unabhängig weiterhin entsprechend der Parkplatzlärmstudie berücksichtigt.

3 Aktualisierte Beurteilung der Schallimmission

3.1 Beurteilung der gesamten Schallimmission nach TA Lärm

In der bisherigen schalltechnischen Untersuchung wurde ein Teil des dem Parkhaus zuzurechnenden Verkehrs als Verkehr einer öffentlichen Verkehrsfläche nach den Maßstäben der 16. BImSchV beurteilt. Nach zwischenzeitlicher Klärung ist und wird auch zukünftig das Parkhaus einschließlich seiner internen Fahrwege und Rampen jedoch nicht öffentlich gewidmet. Eine unmittelbare Anwendung der 16. BImSchV auf die innerhalb des Parkhausgrundstücks stattfindenden Fahr- und Parkvorgänge ist daher nicht sachgerecht.

Dementsprechend wurde die schalltechnische Berechnung dahingehend angepasst, dass nunmehr sämtliche dem Parkhaus zuzurechnenden Geräuschquellen nach den Vorgaben der TA Lärm bewertet werden.

Dies bedeutet für das Parkhaus mit insgesamt 98 Stellplätzen konkret:

Tab. 3-1: Emissionsansatz Parkplatzgeschehen

Tageszeit	TA Lärm Beurteilungszeitraum	Bewegungen	Bewegungs-häufigkeit N	Resultierender Schallleistungs-pegel L_W in dB(A)
Werktags Tagsüber	6 – 22 Uhr	306	0,195	84,7
Nachts*	22 – 6 Uhr	11	0,112	82,3

* Im Nachtzeitraum gilt nach TA Lärm nur die ungünstigste volle Nachtstunde

Mit den resultierenden Schallleistungspegeln für den Tag- und Nachtzeitraum errechnet sich nach VDI 2571 ein Innenpegel für das gegebene Parkhaus von tagsüber 62,4 dB(A) und nachts 60,0 dB(A). Dieser Innenpegel wird im Berechnungsmodell für die Schallabstrahlung über die Außenflächen des Parkhauses angesetzt.

Geräuschemissionen aus den Fahrten auf den Rampen

Da die Zufahrt zu den Parkebenen über die separat liegenden Rampen erfolgt, muss die Schallemission durch die Fahrten auf den Rampen demnach separat nach RLS-19 berechnet werden. Für die Fahrbewegungen bis Ebene 1 wurde eine Frequentierung von tagsüber 19,1 Kfz/h und nachts 11 Kfz/h anzusetzen ist. Für die Rampen zur Ebene 2 verbleiben für die restlichen 49 Stellplätze tagsüber 13 Kfz/h und nachts 8 Kfz/h.

Die Ergebnisse der Berechnung sind unter Punkt 3.3 dargestellt.

3.2 Immissionsorte und Immissionsrichtwerte

In der bisherigen Prognose [1] wurde (analog den vorangegangenen Untersuchungen) am Hauptgebäude der Pütrichstraße 20 ein Immissionsort an der Südfassade des Gebäudes im zweiten Obergeschoss betrachtet. Um Wünschen seitens Dritter nachzukommen, wurden in vorliegender Stellungnahme ebenfalls Immissionsorte an der Ostfassade des Gebäudes in den Stockwerken EG, 1. OG und 2. OG platziert.

Für die Immissionsorte IO 1 (Pütrichstr. 18) und IO 2 (Pütrichstr. 20) wurden in den bisherigen Untersuchungen die dort jeweils zugrunde gelegten Immissionsrichtwerte als Bewertungsmaßstab herangezogen. Zwischenzeitlich wurde festgestellt, dass für den gemeinsamen Betrieb des Parkhauses einschließlich der Energiezentrale ein behördlicher Bescheid [2] vorliegt, in dem für die genannten Immissionsorte gesonderte Immissionsrichtwertanteile festgesetzt sind. Da diese Festsetzungen die zulässigen Geräuschbeiträge der zu beurteilenden Anlage an den Immissionsorten IO 1 und IO 2 konkretisieren, wurden in der vorliegenden Untersuchung die im Bescheid festgelegten Immissionsrichtwertanteile als maßgeblicher Bewertungsmaßstab angesetzt.

In der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung wurde ebenso eine größere Anzahl an Immissionsorten berücksichtigt. Für die vorliegende Beurteilung sind insbesondere die Immissionsorte IO 1 und IO 2 maßgeblich, da an diesen aufgrund der im Bescheid festgelegten Immissionsrichtwertanteile die geringsten Abstände zwischen den prognostizierten Beurteilungspegeln und den jeweils maßgeblichen Bewertungswerten zu erwarten sind. Die festgelegten Immissionsrichtwertanteile liegen dort deutlich, um etwa 10 dB, unter den gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten. Eine Überschreitung ist daher an IO 1 und IO 2 eher zu erwarten als an den übrigen, bereits in der ursprünglichen Untersuchung betrachteten Immissionsorten. Die weitere Beurteilung konzentriert sich folglich auf diese beiden maßgeblichen Immissionsorte.

Für das Nebengebäude der Pütrichstr. 20 liegt nach Auskunft der zuständigen Baubehörde [3] keine Zulassung einer Wohnnutzung vor. Die Wohnnutzung wurde vielmehr ausdrücklich untersagt. Damit besteht dort derzeit keine genehmigte Wohnnutzung, die bei der Beurteilung (im maßgeblichen Nachtzeitraum) als schutzbedürftige Nutzung zugrunde gelegt werden könnte.

3.3 Berechnungsergebnisse und Beurteilung

Unter Berücksichtigung der oben detailliert ausgeführten geänderten Beurteilungskriterien (Bewertung der gesamten, dem Parkhaus zuzurechnenden Schallemissionen und -immssionen nach TA Lärm) ergeben sich folgende (ganzzahlig gerundete) Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten (IO 1 und IO 2) innerhalb des Nachtzeitraumes:

Tab. 3-2: Beurteilung der Schallimmission

Immissions-ort	nachts			
	IRW gem. TA Lärm in dB(A)	IRWA gem. Bescheid [2] in dB(A)	Beurteilungspegel in dB(A)	Über- / Unterschreitung IRWA in dB
ip_01_EG	45	36	33	-3
ip_01_1.OG	45	36	34	-2
ip_01_2.OG	45	36	36	0
ip_02_EG	45	34	24	-10
ip_02_1.OG	45	34	28	-6
ip_02_2.OG	45	34	32	-2

Aus den o. a. Ergebnissen geht hervor, dass unter den hier betrachteten Voraussetzungen an den maßgeblichen Immissionsorten die zulässigen Immissionsrichtwertanteile (IRWA) gemäß Bescheid durch die zukünftig geplante Nutzung des Parkhauses innerhalb des (maßgeblichen) Nachtzeitraumes eingehalten bzw. unterschritten werden. Für den Tagzeitraum ergibt sich gegenüber dem Nachtzeitraum eine nochmals deutlich höhere Unterschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwertanteile.

Über die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsrichtwertanteile hinaus weisen die Berechnungsergebnisse einen nochmals deutlich größeren Abstand zu den gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten der TA Lärm auf.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der unter Punkt 2 beschriebene Emissionsansatz insgesamt eine konservative Beurteilung gewährleistet. Dies wird insbesondere durch folgende Annahmen sichergestellt:

- Sämtliche nächtlichen Fahrzeugbewegungen wurden der ungünstigsten vollen Nachtstunde zugerechnet.
- Die angesetzten Bewegungszahlen je Stellplatz und Stunde liegen über den in der Parkplatzlärmstudie ausgewiesenen Mittelwerten.
- Darüber hinaus entsprechen die angesetzten Bewegungszahlen den nach Angaben des Betreibers maximal zu erwartenden Fahrzeugbewegungen.

Auch eine Überschreitung des Spitzenpegelkriteriums der TA Lärm durch einzelne kurzzeitige Geräuschereignisse ist nicht zu erwarten. Die maßgeblichen Immissionsorte befinden sich in einem Mischgebiet, sodass einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen nachts einen Maximalpegel von 65 dB(A) nicht überschreiten dürfen. Der kürzeste Abstand zwischen einem Stellplatz und dem nächstgelegenen Immissionsort beträgt mindestens 28 m und liegt damit über dem gemäß den aktuellen Hinweisen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt [4] zur Anwendung der Parkplatzlärmstudie erforderlichen Mindestabstand von 14 m. Dabei wurde mit dem Schließen eines Pkw-Kofferraums bereits das maßgebende Geräuschereignis berücksichtigt. Weitere potenziell höhere kurzzeitige Geräuschspitzen sind im vorliegenden Fall nicht zu erwarten. Von einer Einhaltung

des Maximalpegelkriteriums kann daher ausgegangen werden.

Die impulsartigen Geräuschanteile der Parkvorgänge sind in den Emissionsansätzen der Parkplatzlärmstudie bereits enthalten. Eine hervortretende Ton- oder Informationshaltigkeit ist nicht zu erwarten. Ein Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit ist aufgrund der Lage der maßgeblichen Immissionsorte in einem Mischgebiet gemäß Nr. 6.5 TA Lärm nicht anzusetzen. Die Einwirkzeiten werden über die angesetzten Bewegungshäufigkeiten innerhalb der jeweiligen Beurteilungszeiten berücksichtigt. Um die Untersuchung zur sicheren Seite hin auszulegen sowie aufgrund der vorliegenden Abstands- und Höhenverhältnisse, erfolgten die Berechnungen für schalllausbreitungsgünstige Witterungsbedingungen ohne Berücksichtigung einer (nochmals pegelmindernd wirkenden) meteorologischen Korrektur.

Detaillierte Ausgangsdaten und Ergebnisse sind dieser Stellungnahme nicht beigefügt, können bei Bedarf jederzeit nachgeliefert werden.

Prüflaboratorium Geräusche / Schwingungen Messstelle nach §29b BImSchG DAkkS Akkreditierung nach DIN EN ISO/IEC 17025	Projektleiter
Klaus Meyer	***gez. Simon Müller*** Simon Müller