



**EDC European Excavator Design Center  
GmbH**

A Caterpillar Company      Tel: +49 - (0) 94 31 73 9-0  
Administration Building      Fax: +49 - (0) 94 31 73 9-103  
Karl-Rapp-Str. 1      Ust.-IdNr. DE286 559 096  
D-92442 Wackersdorf      Steuer-Nr. 211/125/20144

## **Neubau einer Betriebsstätte der Firma EDC European Excavator Design Center GmbH in Schwandorf, Gemarkung Klardorf**

### **Hintergrund des Bauvorhabens**

Die Firma EDC European Excavator Design Center GmbH (im Folgenden kurz „EDC GmbH“) wurde ursprünglich im September 1992 als Joint Venture und weltweit einziges Entwicklungszentrum für CAT®-Mobilbagger der Serie M300 gegründet. Seit Juni 2006 ist sie eine 100%-ige deutsche Tochter des US-amerikanischen Caterpillar®-Konzerns, der bereits bei Gründung des Joint Ventures die Anteilsmehrheit an der Firma hatte. Zunächst in Lohof bei München und Untermarchenbach (Haag a.d.Amper) ansässig, wurde der Standort der EDC GmbH ab Oktober 1997 ins ehemalige WAA-Gelände in Wackersdorf verlegt. Dort werden seitdem Mobilbagger in verschiedenen Gewichtsklassen für den Weltmarkt vom ersten Entwurf bis zur Serienreife entwickelt, konstruiert, getestet und erprobt. Dazu gehören auch Bau und Erprobung von Prototypen am Standort. Vorserie und Serie laufen im CAT-eigenen Endmontagewerk in Frankreich vom Band.

Die Gebäude, die von der EDC GmbH seit 1997 genutzt werden, sind Bestandsbauten der ehemals geplanten WAA und sind von einem ehemaligen Joint-Venture-Partner und jetzigen Wettbewerber angemietet. Die Gebäude wurden zwar umgebaut und nutzbar gemacht, sind aber nicht optimal für die Zwecke eines Entwicklungszentrums geeignet. Insbesondere besteht eine deutliche Einschränkung bei der Erprobung, da auf dem Gelände nur sehr wenig Platz für Testarbeiten zur Verfügung steht. Für bestimmte Tests muss auf Plätze in der näheren und weiteren Umgebung ausgewichen werden. Aus diesen Gründen plant die Firma EDC GmbH, den Standort in ein eigenes, geeigneteres Gelände zu verlegen.

Nach Sichtung verschiedener Orte in den Landkreisen Schwandorf, Amberg und Regensburg fiel die Wahl auf das Gelände der ehemaligen Tongrube in Klardorf. Der Standort bietet durch die Nähe zur Autobahnanschlussstelle Schwandorf Süd eine hervorragende Verkehrsanbindung und ist durch den teils dichten Bewuchs sehr gut gegen direkte Sicht geschützt, liegt also zentral und ist doch etwas abgelegen und bietet damit ideale Verhältnisse für ein Entwicklungszentrum.

### **Beschreibung des Bauvorhabens**

Geplant ist der Neubau einer Betriebsstätte mit Büro- und Hallengebäude sowie angeschlossenem Erprobungs- und Testgelände im Bereich der Stadt Schwandorf, Gemarkung Klardorf, auf einem Teilbereich der Flurnummern (FINr.) 868 und 871.

Zur Lage siehe Anlage „Lageplan Bauvorhaben Firma EDC GmbH 2024-10-30“.

Auf diesem Gelände, das bereits zum Teil bebaut ist und im Moment von den Bayerischen Staatsforsten als Nassholz- sowie Hackschnitzellager mit verschiedenen Lagerplätzen genutzt wird, soll die Bestandsbebauung durch einen kompletten Neubau für ca. 120 Mitarbeiter ersetzt werden. Der Bereich nördlich davon soll als vollwertiges Erprobungs- und Testgelände umgestaltet werden, das dazu dient, entwicklungsbegleitende Versuche und Tests durchzuführen sowie die Übereinstimmung der entwickelten Maschinen mit nationalen und internationalen Normen nachzuweisen. Vorgesehene Elemente in diesem Gelände sind:

- Gerade, ebene Fahrstrecke, beidseitig mit Wendemöglichkeit, asphaltiert;
- Kreisbahn für Lenktests nach ISO 5010, asphaltiert;
- Fläche für Lenktests nach ISO 5010 mit Anfahrkorridor und Auslaufzone („Z-Kurs“), asphaltiert;
- Lärmessplatz für Messungen nach Direktive 2000/14/EU, asphaltiert;
- Rundkurs unter Einbindung der geraden Fahrstrecke für Streckenfahrten, mit definierter Steigungs- und Gefällepassagen, asphaltiert;
- Steigungsstrecke mit definiertem Gradienten, asphaltiert;
- Bereiche zum Baggern, nicht befestigt.

Zur Lage und Anordnung der einzelnen Elemente siehe Anlage „P380-01-V03 Gesamtdokument“ (vorläufiger Entwurf für das Genehmigungsverfahren).

Insgesamt wurde bei der Planung Wert darauf gelegt, die obengenannten Elemente sinnvoll zu kombinieren, um die versiegelte Fläche zu minimieren. So wurden z.B. Lärmessplatz und Z-Kurs kombiniert. Die Ausmaße des Z-Kurses sind durch die ISO 5010 vorgegeben und wurden für den Entwurf bereits auf die zu erwartenden Maschinengrößen optimiert.

Zusätzlich sind ein Anfahrkorridor (um auf Geschwindigkeit zu kommen) und eine Auslaufzone (für sicheres Bremsen) erforderlich. Nach ISO 5010 – und aus Sicherheitsgründen – müssen diese Fahrwege asphaltiert sein. Für den Lärmessplatz nach EU-Richtlinie 2000/14/EU, die wiederum auf ISO 6365 und ISO 3774 basiert, ist für Bagger bei Lärmessungen eine asphaltierte Fläche von mindestens 20x20 Metern vorgeschrieben, die sich gut mit dem Z-Kurs kombinieren lässt.

Mit Blick auf die Ausdehnung und die geschätzten Gesamtkosten des Vorhabens ist von einer über mehrere Jahre gestreckten Bautätigkeit auszugehen. Da die größten Einschränkungen am jetzigen Standort in der Erprobung bestehen, die nur sehr begrenzt auf dem eigenen Gelände stattfinden kann, soll der Erprobungs- und Testbetrieb schnellstmöglich von Wackersdorf nach Klardorf verlegt werden. Dazu sollen Werkstatt- und Lagergebäude sowie Freigelände mit Priorität gebaut werden, das Bürogebäude soll gleichzeitig entstehen, könnte aber auch zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt und bezogen werden.

## **Allgemeines zum späteren Betriebsszenario**

Grundsätzlich ist geplant, den Betrieb von Montag bis Samstag an Werktagen von 6:00 bis 22:00 Uhr zu beantragen. Nachtbetrieb ist nicht vorgesehen, ebenso ruht der Betrieb an Sonntagen. Realistisch wird der Hauptbetrieb montags bis freitags zwischen 7:00 und 19:00 Uhr stattfinden.

Die Nutzung der eingangs beschriebenen Elemente des Erprobungs- und Testgeländes erfolgt während dieser Zeiten mit unterschiedlicher Intensität. Die Nutzung variiert zudem stark nach Stand des jeweiligen Maschinenentwicklungsprogramms, Jahreszeit und verfügbarem Personal. Insbesondere auf dem Rundkurs werden sich saisonbedingt Einschränkungen ergeben, z.B. muss der Betrieb aus Sicherheitsgründen bei Schnee und Eis ruhen, bei Regen werden voraussichtlich Betriebsbeschränkungen erlassen. Aus Sicherheitsgründen wird sich immer nur maximal ein Fahrzeug auf dem Rundkurs befinden.

## **Erwartetes Betriebsszenario nach Fertigstellung**

Nach vollständiger Errichtung des Büro-, Werkstatt- und Lagergebäudes sowie des Hallentraktes wird die Betriebsstätte der EDC GmbH endgültig und vollständig an den neuen Standort verlegt. Damit sind dann voraussichtlich ca. 120 Mitarbeiter zu berücksichtigen. Von diesen wird wegen der aktuellen Arbeitszeitregelung und Regelung zum mobilen Arbeiten ein Teil von zu Hause aus arbeiten. An Fahrzeugbewegungen (PKW) während des Tages ist daher mit  $\leq 200$  An-/Abfahrten täglich zu rechnen.

Zudem wird Lieferverkehr entsprechend der Nutzung anfallen, da Betriebsstoffe, Material, Werkzeuge und Pakete mit anderen Inhalten anzuliefern sind. Es können maximal folgende Fahrzeugbewegungen angenommen werden:

1. 10 Fahrzeugbewegungen durch Paketdienstanlieferungen pro Tag an 240 Tagen im Jahr;
2. 8 Fahrzeugbewegungen (LKW) pro Tag an 240 Tagen im Jahr;
3. Wertstoff-Container-Wechsel im 14-Tage-Turnus mittels LKW.

Die Nutzung der verschiedenen Elemente des Erprobungs- und Testgeländes stellt sich wie folgt dar. Es handelt sich um Schätzungen basierend auf Erfahrungen aus den letzten Maschinenentwicklungsprogrammen.

**Nutzung des Baggerplatzes** – Da es sich bei den von der EDC GmbH entwickelten Geräten um klassische Bagger handelt, dürfte dieses Element am intensivsten genutzt werden. Es

kann von einer Nutzung an 150 Tagen im Jahr ausgegangen werden. Die typische Nutzung beträgt:

- A. 50 Tage pro Jahr 1 Maschine während 8h;
- B. 50 Tage pro Jahr 1 Maschine während 8h zuzüglich 1 Maschine während 6h;
- C. 50 Tage pro Jahr 1 Maschine während 4h.

In einzelnen Jahren ist die Ausdehnung von A. auf 100 Tage möglich. Eine zweite Maschine wird auch in diesen Jahren an höchstens 50 Tagen parallel betrieben.

**Nutzung des Rundkurses** – Da auf dem neuen Gelände die Testprofile erst neu festgelegt werden müssen, kann nur eine sehr grobe „Worst-Case“-Abschätzung geben werden:

- A. Eine Maschine 3x 2h pro Tag (typischer Ablauf von Kühlermessfahrten) an 20 Tagen im Jahr;
- B. Eine Maschine 10x 0.5h pro Tag (typischer Ablauf von Fahrwerksmessfahrten) an 60 Tagen im Jahr;
- C. Kombination aus A. und B. an weiteren 40 Tagen im Jahr.

Wie bereits erwähnt wird sich aus Sicherheitsgründen immer nur ein Fahrzeug auf der Strecke befinden, d.h. gerade Teststrecke und Rundkurs können nicht unabhängig voneinander genutzt werden. Die schnellsten Geräte fahren maximal 37km/h. Weitere Testgeschwindigkeiten sind 25km/h und 20km/h.

**Nutzung des Lärmmessplatzes** – Lärmmessungen finden durchschnittlich an höchstens 25 Tagen im Jahr statt, wobei immer nur eine Maschine getestet wird, die maximal 6 Stunden pro Tag betrieben wird. Sollten generelle Probleme mit dem Maschinenaußengeräum bestehen und längere Entwicklungsmessungen notwendig werden, so kann es in einzelnen Jahren an maximal 50 Tagen zu Lärmmessungen kommen. Die Messungen können saisonbedingt nur zwischen März und November stattfinden.

**Nutzung der Kreisfläche und des Z-Kurses nach ISO 5010** – Diese beiden Elemente werden für Lenkungsmessungen an durchschnittlich 5 Tagen im Jahr mit einer Maschine während 8 Stunden genutzt. Die Testgeschwindigkeit beträgt dabei maximal 18km/h.

Die Nutzung wird noch durch einen Punkt ergänzt. Für spezielle Vergleichstests, die aber nur selten stattfinden, kann ein LKW vor Ort eingesetzt werden. Dieser wäre aber quasi-stationär nur zum Beladen am Baggerplatz eingesetzt und bewegt sich nur zum Entladen hin und her, zuzüglich einmaliger An- und Abfahrt. Der LKW befährt nicht dauerhaft den Rundkurs.



**EDC European Excavator Design Center  
GmbH**

A Caterpillar Company Tel: +49 - (0) 94 31 73 9-0  
Administration Building Fax: +49 - (0) 94 31 73 9-103  
Karl-Rapp-Str. 1 Ust.-IdNr. DE286 559 096  
D-92442 Wackersdorf Steuer-Nr. 211/125/20144

Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass die vorstehenden Nutzungsangaben reine Schätzungen sind, um einen Eindruck des Betriebs auf dem zukünftigen Erprobungs- und Testgelände zu vermitteln. Aktuell wäre die Nutzung deutlich geringer.