Die Gemeinde Ainring erlässt aufgrund der §§ 2 Abs. 1, 8, 9 und 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB), i. d. F. der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394), Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 22.08.1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I), zuletzt geändert durch § 1 Abs. 6 der Verordnung vom 04.06.2024 (GVBl. S. 98), Art. 81 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), zuletzt geändert durch § 5 des Gesetzes vom 23.07.2023 (GVBl. S. 257) und der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176), diesen Bebauungsplan, bestehend aus Festsetzungen und Hinweise durch Planzeichen, Festsetzungen und Hinweise durch Text und die Begründung als

SATZUNG

Der vorliegende Bebauungsplan ersetzt im gegenständlichen Geltungsbereich den Bebauungsplan "Mitterfelden" und sämtliche Änderungen des Bebauungsplanes "Mitterfelden".

A) Festsetzungen durch Planzeichen

1. Geltungsbereich

1.1 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

2. Art der Nutzung

2.1 WA Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO

3. Maß der Nutzung

3.1 II Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (z.B. II)

3.2 GR 150 Maximal zulässige Grundfläche mit Angabe in m² gem. § 19 Abs. 2 BauNVO (z.B. 150 m²)

3.3 Baugrenze

3.4 Baulinie

3.5 Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung in Bezug auf das Maß der Nutzung

4. Verkehrsflächen

4.1 Öffentliche Straßenverkehrsfläche

4.2 Straßenbegrenzungslinie

4.3 Ein- und/oder Ausfahrtsbereich gemäß Bezeichnung im Plan

4.4 Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

5. Grünordnung

5.1 Private Vorzone

5.2 Straßenbegleitgrün in öffentlichen Straßenverkehrsflächen

5.3 Begrünte Flächen auf Baugrundstücken gemäß § 11.9 der Festsetzungen durch Text

5.4 Baumbestand, zu erhalten

5.5 Großer Baum, zu pflanzen

5.6 Mittelgroßer oder großer Baum, zu pflanzen

6. Sonstiges

6.1 St Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen für Stellplätze

6.2 Trafostation

6.3 G G+F+L Flächen für Gehrechte (G) oder Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (G + F + L)

6.4 Fassaden mit Maßnahmen zum Schallschutz gem. § 14.2 der Festsetzungen durch Text

6.5 1,5 Bemaßung (z.B. 1,5 m)

B) Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

1 Flurstücksgrenze

2 z.B. 537/35 Flurstücksnummer

3 50 Vorhandenes Gebäude m. Hausnummer

4 Vorgeschlagenes Gebäude

5 Gebäudeabbruch

6 TG Vorhandene Tiefgarage mit Zu- und Ausfahrt

7 Oberirdische 110 kV-Bahnstromleitung mit 12,5 m Gefahrenbereich und 30 m Schutzstreifen (siehe Festsetzungen und Hinweise durch Text)

8 Kinderspielplatz nach Art. 7 Abs. 3 Satz 1 BayBO

9 BP Höglstraße Geltungsbereich angrenzender Bebauungspläne (z.B. Bebauungsplan Höglstraße)

C) Festsetzungen durch Text

§ 1 Art der baulichen Nutzung

1.1 Festgesetzt wird ein Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO.

1.2 Folgende Nutzungen sind in den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, die an die Salzburger Straße angrenzen:
- Schank- und Speisewirtschaften (§ 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO)

1.3 Nicht zulässig sind folgende Nutzungen:
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes (§ 4 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO)
- Gartenbaubetriebe (§ 4 Abs. 3 Nr. 4 BauNVO)
- Tankstellen (§ 4 Abs. 3 Nr. 5 BauNVO)

§ 2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

2.1 Die festgesetzten Grundflächen nach § 19 Abs. 2 BauNVO und die Baugrenzen dürfen durch folgende bauliche Anlagen maximal überschritten werden:
- Terrassen um 3,0 m
- Wintergärten um 3,0 m
- Dachüberstände um 1,0 m
- Vordächer um 2,0 m
- Balkone um 2,5 m
- Lichtschächte um 1,0 m

Die vorgenannten baulichen Anlagen müssen einen Mindestabstand von 3,0 m zu Grundstücksgrenzen einhalten und dürfen die Gesamt-GRZ gem. § 2.2 nicht überschreiten.

2.2 Die festgesetzten Grundflächen dürfen durch Flächen nach § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Gesamt-GRZ von maximal 0,6 überschritten werden.

2.3 Abweichend von § 2.2 dürfen die festgesetzten Grundflächen durch Flächen für Tiefgaragen bis zu einer Gesamt-GRZ von maximal 0,8 überschritten werden.

2.4 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind die Außenwände des 4. Geschosses, mit Ausnahme des Treppenhauses, allseitig um mindestens 1,5 m von den Außenwänden des darunter liegenden Geschosses zurückzusetzen.

2.5 Um Unfälle durch unzulässige Annäherung an die Bahnstromleitung zu vermeiden, dürfen Gebäude einschließlich aller An- und Aufbauten innerhalb des Gefährdungsbereichs von 2 x 12,5 m (bezogen auf die Leitungsachse) eine Höhe von 446,0 m ü.NN nicht überschreiten.

2.6 Die Bebauung des Grundstücks Fl.Nr. 2202/2 ist gem. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB nur unter der Bedingung zulässig, dass der Bauwerber eine ordnungsgemäße Erschließung nachweist.

§ 3 Trauf-, Wand- und Firsthöhen

3.1 Die maximal zulässigen Traufhöhen (Schnittpunkt aufgehende Außenwand mit der Oberkante der Dachhaut), Wandhöhen (Oberkante Attika bei Flachdächern) oder Firsthöhen betragen:
- bei zwei Vollgeschossen: 7 m (Trauf- bzw. Wandhöhe)
- bei drei Vollgeschossen: 10 m (Trauf- bzw. Wandhöhe)
- bei vier Vollgeschossen: 12,2 m (Firsthöhe)

3.2 Die Oberkante des fertigen Erdgeschossfußbodens darf maximal 0,8 m über der mittleren Höhe der zugeordneten Erschließungsstraße liegen.

3.3 Für Garagen und Nebengebäude beträgt die maximale Wandhöhe 3,0 m.

3.4 Abweichend von § 3.3 ist für grenzständig errichtete Doppelstockgaragen, die mit einem Flachdach errichtet werden, eine Wandhöhe von 3,8 m über dem natürlichen Gelände zulässig. Diese Garagen müssen gem. Art. 6 Abs. 1 S. 3 BayBO keine Abstandsflächen zum Nachbargrundstück einhalten.

3.5 Der untere Höhenbezugspunkt für die maximal zulässigen Trauf- und Wandhöhen in den § 3.1 bis 3.4 ist die mittlere Höhe der zugeordneten Erschließungsstraße.

§ 4 Abstandsflächen

4.1 Im Planungsgebiet sind die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 1 BayBO einzuhalten.

§ 5 Dächer

5.1 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind auf Hauptgebäuden ausschließlich flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung von maximal 10° zulässig, sofern die in § 3.1 festgesetzte Firsthöhe eingehalten wird.

5.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 sind auf Hauptgebäuden ausschließlich Satteldächer mit einer Dachneigung zwischen 22° und 29° zulässig.

5.3 Auf Carports und Garagen sind Satteldächer mit einer Dachneigung zwischen 15° und 29° oder begrünte Flachdächer zulässig. Auf Doppelstockgaragen sind ausschließlich begrünte Flachdächer zulässig.

5.4 Satteldächer sind mittensymmetrisch auszuführen.

5.5 Dachüberstände über die Außenfassade sind bei Hauptgebäuden mit 0,6 m bis maximal 1,0 m auszuführen.

5.6 Die Firstrichtung des jeweiligen Daches ist gleichlaufend zur Längsseite des Gebäudes auszuführen.

5.7 Dacheinschnitte sind unzulässig.

5.8 Flachdächer und flachgeneigte Dächer bis einschließlich 15° Dachneigung sind ab einer Fläche von 10 m² vollflächig zu begrünen. Von der Begrünungsauflage sind ausgenommen:
- Dachterrassen
- Oberlichter und Dachverglasungen
- Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie

§ 6 Zwerchgiebel, Dachaufbauten

6.1 Zwerchgiebel sind auf Hauptgebäuden ab einer Dachneigung von mindestens 27° zulässig.

6.2 Die Länge der Zwerchgiebel darf einzeln und in der Summe maximal 1/3 der Längsseite eines Gebäudes bzw. der Hauslänge (bei Reihenhäusern) einnehmen.

6.3 Der First eines Zwerchgiebels muss mindestens 0,6 m unter dem First des Hauptdaches sein.

6.4 Der Abstand von Zwerchgiebeln zur Giebelwand, zur Nachbargrenze und untereinander muss mindestens 2,0 m betragen.

6.5 Die festgesetzte Traufhöhe darf durch Zwerchgiebel um maximal 2,0 m überschritten werden.

6.6 Außer Zwerchgiebeln sind keine Dachaufbauten zulässig.

§ 7 Stellplatznachweis

7.1 Der Nachweis der pflichtigen Stellplätze richtet sich nach der Stellplatzsatzung der Gemeinde Ainring in der jeweils gültigen Fassung.

7.2 Ein Stellplatz zwischen Garage und der öffentlichen Straßenverkehrsfläche wird auf den Stellplatznachweis angerechnet, sofern der Stellplatz und die Garage der gleichen Wohneinheit zugeordnet sind und es sich bei der Garage um keine Doppelstockgarage handelt.

§ 8 Nebenanlagen

8.1 Auf den Baugrundstücken sind Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen, Carports, Müll- und Gartenhäuschen, Tiefgaragennotausgänge, Brandmeldezentralen, Tiefgaragen und Trafostationen auch außerhalb der Bauräume zulässig, sofern die Obergrenzen der Gesamt-GRZ gemäß § 2.2 und § 2.3 eingehalten werden.

8.2 Abweichend von § 8.1 sind im WA 1 oberirdische Stellplätze nur in den hierfür festgesetzten Flächen zulässig.

8.3 Gartenhäuschen sind mit einer Grundfläche von maximal 4 m² je Hauseinheit zulässig.

§ 9 Werbeanlagen

9.1 Werbeanlagen sind
1. nur an der Stätte der Leistung des Beworbenen,
2. nur in Form von Firmenlogos und/oder Firmennamen,
3. mit einer Höhe von höchstens 0,50 m und einer Länge von höchstens 2,00 m,
4. je Stätte einer Leistung nur in der Einzahl,
5. nur im Erdgeschoss und im Brüstungsbereich des ersten Obergeschosses,
6. nur außerhalb von Fensterflächen,
7. nicht in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselwerbeanlagen oder sich bewegender Werbeanlagen und
8. nicht freistehend zulässig.

9.2 Werbeanlagen müssen sich in Anordnung, Umfang, Größe, Form und Farbgebung sowie Materialwahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßen- und Ortsbild einfügen.

§ 10 Versorgungsleitungen

10.1 Versorgungsleitungen sind nur unterirdisch zulässig. Ausgenommen hiervon ist die bestehende Bahnstromleitung entlang der Bahnlinie Freilassing - Bad Reichenhall.

§ 11 Grünordnung

11.1 Die Begrünung und Bepflanzung der Freiflächen des Geltungsbereichs ist entsprechend der planlichen und textlichen Festsetzungen anzulegen bzw. zu erhalten. Ausfallende Gehölze sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen.

11.2 Je angefangene 300 m² privater Grundstücksfläche ist mindestens ein standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Auf Grundstücken unter 600 m² sind dies mindestens mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10-20 m) oder Obstbäume als Hochstamm. Auf Grundstücken mit mehr als 600 m² sind mindestens 30 % der Bäume als große Laubbäume (Endwuchshöhe > 20 m) zu pflanzen. Baumbestand, der diesen Kriterien entspricht, und planlich festgesetzte Baumpflanzungen können darauf angerechnet werden.

11.3 Für die Pflanzung werden die unter Hinweise Nr. 3 (Pflanzliste) genannten Arten empfohlen.

11.4 Die Mindestpflanzgröße für als zu pflanzen festgesetzte Bäume beträgt:
- Für große Bäume (Endwuchshöhe > 20m) 18/20 cm Stammumfang
- Für mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10 bis 20 m) 16/18 cm Stammumfang

11.5 Die zeichnerisch festgesetzten Bäume können um bis zu 5 m verschoben werden, falls dies aus gestalterischen oder technischen Gründen erforderlich ist.

11.6 Befestigte Flächen sind nur in dem Umfang zulässig, wie sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung notwendig sind.

11.7 Die als „Private Vorzonen" festgesetzten Bereiche sind zu mindestens 50 % als Pflanzflächen, Wiesen- oder Rasenflächen anzulegen bzw. zu erhalten.

11.8 Die als "Straßenbegleitgrün in öffentlichen Straßenverkehrsflächen" festgesetzten Bereiche sind als extensiv gepflegte Pflanz-, Rasen- oder Wiesenflächen anzulegen bzw. zu erhalten.

11.9 Die als „Begrünte Flächen auf Baugrundstücken" festgesetzten Flächen sind als Vegetationsflächen (Pflanzflächen, Wiesen oder Rasen) anzulegen. Sie sind von Über- und Unterbauung freizuhalten

11.10 Öffentliche Durchwegungen, Zufahrten und nicht überdachte Stellplätze sind, soweit es die Nutzung zulässt, mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen (Pflastersystem mit Sickeröffnungen, wassergebundene Wegedecke, Schotterrasen).

11.11 Die Decken von Tiefgaragen außerhalb von Gebäuden, Terrassen, Zufahrten und Zuwegungen sind in einer Höhe von mindestens 60 cm mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.

11.12 Bei Pflanzung von großen Bäumen auf Tiefgaragen ist pro Baum auf einer Fläche von mindestens 10 m² ein fachgerechter Bodenaufbau von mindestens 1,20 m vorzusehen, bei Pflanzung von mittelgroßen Bäumen ist ein fachgerechter Bodenaufbau von mind. 0,80 m auf einer Fläche von 9 m² erforderlich.

11.13 Zu erhaltende Gehölze sind während Baumaßnahmen durch geeignete Schutzmaßnahmen (Baumschutzzäune) vor Beeinträchtigungen, z. B. in Form von Bodenverdichtungen, Abgrabungen oder direkten Schäden, zu schützen. Die Vorgaben der DIN 18 920 und der RAS LP 4 sind zu beachten.

11.14 Die Außenanlagen mit den zugehörigen Pflanzungen sind spätestens ein Jahr nach Bezugsfertigkeit der Gebäude fertig zu stellen.

§ 12 Aufschüttungen und Abgrabungen

12.1 Abgrabungen sind nur in dem Umfang zulässig, wie sie zu Belichtung und Belüftung von Aufenthaltsräumen in Kellergeschossen erforderlich sind. Sie sind auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken.

12.2 Aufschüttungen sind mit Ausnahme geringfügiger Geländemodellierungen ausgeschlossen.

§ 13 Einfriedungen, Zäune, Sichtschutzmauer

13.1 Einfriedungen der Grundstücke sind als offene Zäune aus Holz oder Maschendraht und/oder als laubabwerfende Hecken aus heimischen Laubgehölzen zu gestalten. Einfassungshecken aus immergrünen Nadelgehölzen sind unzulässig.

13.2 Zäune sind ohne durchgehenden Sockel und mit einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm zu gestalten.

13.3 Die Höhe der Einfriedungen ist auf 1,00 m über der Höhe der nächstgelegenen Gehwegoberkante beschränkt.

13.4 Sichtschutzelemente aus Kunststoff sind unzulässig.

§ 14 Schallschutz

14.1 Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen gemäß DIN 4109-1, Januar 2018, Schallschutz im Hochbau, zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagengeräuschen vorzusehen.

14.2 Schutzbedürftige Räume an den in der Planzeichnung gekennzeichneten Fassadenbereichen mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 59/49 dB(A) tags/nachts sind mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung sind beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen. Ausnahmen sind zulässig, wenn diese Räume durch ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Hausseite belüftet werden können.

14.3 Tiefgaragenrampen sind einzuhausen oder in die Gebäude zu integrieren. Die Innenwände (Wand- und Deckenflächen) der Rampen sind schallabsorbierend zu verkleiden (Mindestfläche 200 m²) und haben einen Absorptionskoeffizienten von α500Hz ≥ 0,6 aufzuweisen. Die Einhausung ist mit einer Schalldämmung von mindestens 25 dB auszuführen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen.

D) Hinweise durch Text

1. Bodendenkmäler

Falls Bodendenkmäler bei der Verwirklichung von Bauvorhaben im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans zutage kommen, unterliegen diese der Meldepflicht nach Art. 8 DSchG. Sie sind dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich anzuzeigen.

2. Bestandsschutz

Bestandsgebäude inkl. bestehender Balkone, Terrassen und Anlagen nach § 19 Abs. 4 Nr. 1 - 3 BauNVO, die den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entsprechen, genießen bis zum Abriss und Neubau bzw. bis zu weitgehend substanzverändernden Maßnahmen an einem Gebäude, die einem Neubau gleichkommen, Bestandsschutz.

3. Pflanzliste

Geeignete Arten für die Pflanzung großer Bäume (Endwuchshöhe > 20 m)

Acer platanoides – Spitz-Ahorn
Acer pseudoplatanus – Berg-Ahorn
Gleditsia triacanthos inermis – Gleditschie
Juglans regia – Walnuss
Liriodendron tulipifera - Tulpenbaum
Quercus cerris – Zerr-Eiche
Quercus robur – Stiel-Eiche
Tilia cordata – Winter-Linde
Tilia tomentosa „Brabant" – Brabanter Silber-Linde

Geeignete Arten für die Pflanzung mittelgroßer Bäume (Endwuchshöhe 10 bis 20 m)

Acer campestre – Feld-Ahorn, auch in Sorten
Aesculus carnea „Briotii" – Rotblühende Rosskastanie
Alnus spaethii – Purpur-Erle
Carpinus betulus – Hainbuche
Corlyus colurna – Baum-Hasel
Fraxinus ornus – Blumen-Esche
Liquidambar styraciflua – Amberbaum
Malus tschonoskii – Scharlach-Apfel
Ostrya carpinifolia - Hopfenbuche
Prunus avium – Vogel-Kirsche, auch in Sorten
Pyrus pyraster – Holz-Birne
Sorbus aria – Mehlbeere, auch in Sorten
Sorbus aucuparia – Eberesche, auch in Sorten
Sorbus intermedia „Brouwers" – Schwedische Mehlbeere

4. Versickerung von Niederschlagswasser

Unverschmutztes Niederschlagswasser von Dächern und befestigten Flächen ist auf den Privatgrundstücken oberflächig und unter Einhaltung der „Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser" (TRENGW), der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) und des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versicherung von Niederschlagswasser) in den jeweils aktuellen Versionen zu versickern. Es ist eine breitflächige Versickerung über eine belebte Oberbodenschicht anzustreben. Ist eine flächenhafte Versickerung nicht möglich, ist das Niederschlagswasser über ein Mulden-Rigolen-System zu versickern. Der Bau von Sickerschächten ist nur in Ausnahmefällen zulässig und grundsätzlich zu begründen.

5. Schutzmaßnahmen für Starkregenereignisse

Als Überflutungsschutz für den Fall von Starkregenereignissen wird eine Überhöhung von Rampen zu tiefergelegenen Gebäudeteilen (z.B. Tiefgaragen) im Einfahrtsbereich und eine Überhöhung der Oberkanten von Lichtschächten, Kellerfenstern und Sparteneinführungen empfohlen.

6. Grundwasser

Sollte in das Grundwasser eingegriffen werden, so sind im Vorfeld die entsprechenden wasserrechtlichen Gestattungen einzuholen.

7. Artenschutz

Vor der Durchführung von Einzelvorhaben (z.B. Abriss- oder Umbaumaßnahmen an Gebäuden, Fassadensanierung, Fällung von Bäumen mit Höhlen) ist mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land abzuklären, ob Belange des nationalen und europäischen Artenschutzes berührt sind.
Aus Gründen des Artenschutzes ist auf vogelgefährdende Glasflächen zu verzichtet, insbesondere als Lärmschutzverglasung, an Durchgängen und als Eckverglasung. Es wird empfohlen, Vogelschutzglas der Kategorie A nach ONR 191040 einzusetzen.
Für die Außenbeleuchtung sind streulichtarme und insektenfreundliche Leuchtkörper zu verwenden, z. B. in Form von Natrium-Hochdruckdrucklampen oder modernen LED-Lampen.
Für Baumfällungen ist der grundsätzliche Verbotszeitraum des § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG zu beachten. Demzufolge sind Rodungsarbeiten nur im Winterhalbjahr zwischen 01. Oktober und 28. Februar durchzuführen.

8. Freiflächengestaltungsplan

Mit dem Bauantrag ist ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan einzureichen.

9. Altlasten

Sollten bei den Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt oder das Wasserwirtschaftsamt Traunstein zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art 1 BayBodSchG).

10. Leitungsschutz

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Abschnitt 6 (Ausgabe 2013) zu beachten.

Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Das "Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen" und die "Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas- und Freileitungen" sind zu beachten.

11. Bahnlinie

Das Planen, Errichten und Betreiben geplanter baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 — 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist.

Sollten Neuanpflanzungen in Bahnnähe vorgesehen sein, ist zu beachten, dass Abstand und Art von Bepflanzungen so gewählt werden müssen, dass diese z.B. bei Windbruch nicht auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. So weit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Es wird drauf verwiesen, dass Dach-, Oberflächenwässer und sonstige Abwässer grundsätzlich nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden dürfen. Sie sind ordnungsgemäß zu versickern bzw. in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Bei Planung von Solaranlagen auf Dächern in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind.

12. 110-kV-Freileitung

Teilweise verläuft innerhalb des Geltungsbereiches die planfestgestellte 110-kV-Bahnstromleitung mit einem Schutzstreifen beidseits von je 30 m bezogen auf die Leitungsachse, deren Bestand und Betrieb zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein muss.

Innerhalb des Schutzstreifens muss mit Beschränkungen der Bauhöhen von Bauwerken (wie z.B. Gebäude, Wege, Straßen, Brücken, Entwässerungs-, Sport-, Freizeit-, Beleuchtungs-, Lärmschutz-, Signal-, Werbe-Leitungs- und Bewässerungsanlagen sowie Lagerstätten, -halden usw.) gerechnet werden. Pläne für alle Bauwerke innerhalb des Schutzstreifens müssen deshalb durch den jeweiligen Grundeigentümer zur Überprüfung der Sicherheitsbelange der DB Energie GmbH, Richelstr. 3, 80634 München, vorgelegt werden.

Für eine Spezifizierung der Einschränkungen sind Angaben über die geplanten Bauwerke hinsichtlich ihrer Höhenentwicklung in Meter ü.NN (z.B. für Fahrbahnoberkanten, Erdoberkanten, Gebäudeoberkanten, Endwuchshöhen, Anlagenhöhen usw.) zwingend erforderlich.

Für Bauwerke innerhalb der o.a. Gefährdungsbereiche ist die Zustimmung der für Feuerlöscharbeiten zuständigen Behörde gemäß DIN VDE 0132 erforderlich. Die Dacheindeckung für Gebäude muss in diesem Bereich der DIN 4102 Teil 7 entsprechen.

Änderungen am Geländeniveau - auch temporär - (wie z.B. durch Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien, Stapelungen, Hauffwerke usw.) dürfen innerhalb des o.g. Schutzstreifens nicht ohne weiteres durchgeführt werden. Unter den Leiterseilen muss unter Umständen mit Eisabwurf sowie mit Vogelkot gerechnet werden. Etwaige daraus entstehende direkte und indirekte Schäden werden nicht übernommen.

Einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern kann innerhalb des Schutzstreifens nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlicher Verträge zugestimmt werden. Die Endwuchshöhe der Pflanzungen darf daher ausgehend vom bestehenden Geländeniveau — in der Regel 3,50 m nicht überschreiten.

Im Übrigen gelten die Bestimmungen gemäß DIN VDE 0105 und DIN EN 50341 in der jeweils aktuellen Fassung.

Es wird darauf hingewiesen, dass in unmittelbarer Nähe von Bahnstromleitungen mit Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf elektrische und magnetische Felder empfindlich reagierenden Geräten zu rechnen ist.

Es wird empfohlen, eine Abstimmung der Vorplanung hinsichtlich der durch o.g. Bahnstromleitung innerhalb des o.g. Schutzstreifens ggf. auftretenden Einschränkungen mit Einreichung einer Bauvoranfrage bei der DB Energie GmbH, Richelstr. 3, 80634 München durchzuführen.
Die endgültigen Baupläne sind anschließend vor Erstellung eines Bauwerkes zur Prüfung und Zustimmung im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten vorzulegen.

Der Bauantrag muss einen maßstäblichen amtlichen Lageplan mit dargestelltem Leitungsverlauf (Trassenachse mit Schutzstreifen und ggf. Maststandorte) sowie konkrete, maßstabsgerechte Angaben über die Lage und die ü.NN-Höhen des geplanten Bauwerks einschließlich aller An- und Aufbauten (wie z.B. Kamine, Balkone, Dachständer, Antennen, Reklametafeln, Photovoltaikanlagen, Lichtkuppen, Dachgauben, Absturzsicherungen usw.) beinhalten. Auf dieser Grundlage werden dann im Rahmen der Bauvoranfrage/des Bauantrags die von Personen und Gerätschaften einzuhaltenden Arbeitsgrenzen bekannt gegeben.

13. DIN-Normen und technische Regelwerke

Die in den Festsetzungen zitierten DIN-Normen und technische Regelwerke können bei der Gemeindeverwaltung Ainring zu den üblichen Öffnungszeiten eingesehen werden.

Verfahrenshinweise

1. Der Bauausschuss der Gemeinde Ainring hat in der Sitzung vom 01.07.2019, Beschluss Nummer 70/2019, die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 16.08.2022 im Amtsblatt Nummer 33 für den Landkreis Berchtesgadener Land ortsüblich bekannt gemacht (§ 2 Abs. 1 BauGB).

2. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 BauGB mit öffentlicher Darlegung und Anhörung des Vorentwurfes des Bebauungsplanes in der Fassung vom 26.07.2022 hat in der Zeit vom 17.08.2022 bis 19.09.2022 stattgefunden.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB für den Vorentwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 26.07.2022 fand in der Zeit vom 17.08.2022 bis 19.09.2022 statt.

3. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 17.01.2023 fand in der Zeit vom 14.08.2023 bis 16.09.2023 statt.

Der Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 17.01.2023 wurde mit der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 14.08.2023 bis 16.09.2023 öffentlich ausgelegt.

4. Der Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 17.01.2023 wurde mit der Begründung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB in der Zeit vom 01.10.2024 bis 18.10.2024 erneut und verkürzt öffentlich ausgelegt.

5. Die Gemeinde Ainring hat den Bebauungsplan in der Fassung vom 05.11.2024 mit Beschluss des Bauausschusses Nummer 166/2024 vom 05.11.2024 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen.

Ainring, den 11.11.24 (Siegel)
Martin Öttl
Erster Bürgermeister

Ausgefertigt:
Ainring, den 11.11.24 (Siegel)
Martin Öttl
Erster Bürgermeister

6. Der Satzungsbeschluss zu dem Bebauungsplan wurde im Amtsblatt für den Landkreis Berchtesgadener Land Nummer 46 vom 12.11.2024 gemäß § 10 Abs. 3 Halbsatz 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Mit der Bekanntmachung ist der Bebauungsplan nach § 10 Abs. 3 Satz 4 BauGB in Kraft getreten.

Ainring, den 13.11.24 (Siegel)
Martin Öttl
Erster Bürgermeister

Gemeinde Ainring
Bebauungsplan
Östlich der Kirchenwegstraße

für den Bereich östlich der Kirchenwegstraße,
südlich der Jennerstraße,
westlich der Bahnlinie Freilassing - Bad Reichenhall,
nördlich der Salzburger Straße

Planzeichnung M 1:1000
05.11.2024
Stadtplanung Breunig mit Fisel und König Landschaftsarchitekten

Norden

Gemeinde Ainring

Bebauungsplan
Östlich der Kirchenwegstraße

für den Bereich östlich der Kirchenwegstraße, südlich der Jennerstraße, westlich der Bahnlinien Freilassing – Bad Reichenhall und nördlich der Salzburger Straße

Begründung

(Stand: 05.11.2024)

1. Planungsanlass und Ziele

Die Gemeinde Ainring beabsichtigt für den Bereich östlich der Kirchenwegstraße einen Bebauungsplan aufzustellen. Der größte Teil des Planungsgebietes ist bereits bebaut. Für den Geltungsbereich und darüber hinaus gelten die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Urplans „Bebauungsplan Mitterfelden", der seit dem 12.12.1958 rechtskräftig ist. Darüber hinaus gelten innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans mehrere Änderungen des Urplans.

Im Laufe der Jahre wurden im Planungsgebiet Bauvorhaben errichtet, die mit den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes nicht im Einklang stehen. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll die Bestandssituation planungsrechtlich gefasst werden, und die Festsetzungen sollen an den schon vorhandenen Bestand, soweit dieser städtebaulich verträglich ist, angepasst werden. In diesem Zuge soll geprüft werden, ob und inwieweit eine maßvolle bauliche Entwicklung bzw. Nachverdichtung im Planungsgebiet möglich ist.

Weiterhin ist die Absiedelung eines Gewerbebetriebs in der Kirchenwegstraße vorgesehen. Dies bietet die Chance einer Konversion eines Mischgebietes in ein Allgemeines Wohngebiet. Mit diesem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für diese Baumaßnahme geschaffen werden.

2. Planungsrechtliche Situation, Aufstellungsbeschluss

2.1. Aufstellungsbeschluss

Am 01.07.2019 beschloss der Bauausschuss der Gemeinde Ainring die Aufstellung des Bebauungsplans „Östlich der Kirchenwegstraße", dessen Geltungsbereich den Bereich östlich der Kirchenwegstraße, südlich der Jennerstraße, westlich der Bahnlinie Freilassung – Bad Reichenhall und nördlich der Salzburger Straße abdeckt.

2.2. Verfahren nach § 13a BauGB

Der Bebauungsplan wird im Verfahren nach § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt, jedoch ohne Verzicht auf die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung.

Die maximal zulässige Grundfläche nach § 19 Abs. 2 BauNVO liegt mit einem Wert von 8.860 m² deutlich unter dem in § 13a Abs. 1 Nr. 1 genannten Schwellenwert von 20.000 m².

Es liegen zudem keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter vor.

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens mit Verzicht auf Umweltprüfung und Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist damit möglich.

2.3. Rechtsverbindlicher Bebauungsplan „Mitterfelden" (Urplan)

Für den östlichen Ortsteil Mitterfelden der Gemeinde Ainring gilt der Bebauungsplan „Mitterfelden" (Urplan), der seit 12.12.1958 rechtsverbindlich ist. Der Bebauungsplan ist als einfacher „Bebauungs- und Baulinienplan" aufgestellt, der kein Maß der Nutzung und keine Art der Nutzung festsetzt.

Es werden lediglich Regelungen zu Bauweise, Bauform und Gestaltung getroffen. Innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans ist eine kleinteilige Bebauung festgesetzt, entlang der Salzburger Straße eine geschlossene Bebauung.

Mit den im Urplan getroffenen Festsetzungen sind eine zeitgemäße Bebauung und eine verträgliche Nachverdichtung aus planungsrechtlicher Sicht nicht möglich. Aufgrund der langjährigen Historie ist unklar, welche Rechtsgrundlagen für den Urplan gelten. Deshalb soll ein qualifizierter Bebauungsplan aufgestellt werden, der auf den aktuellen

planungs- und bauordnungsrechtlichen Grundlagen basiert (BauGB, BauNVO, BayBO). Die von der vorliegenden Neuaufstellung des Bebauungsplans „Östlich der Kirchenwegstraße" erfassten Teilbereiche des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Mitterfelden" sollen im vorliegenden Geltungsbereich verdrängt werden.

Der Bereich wird durch drei Straßen erschlossen, die Kirchenwegstraße, die mittig im Gebiet verlaufende Haunsbergstraße und die Salzburger Straße im Süden.

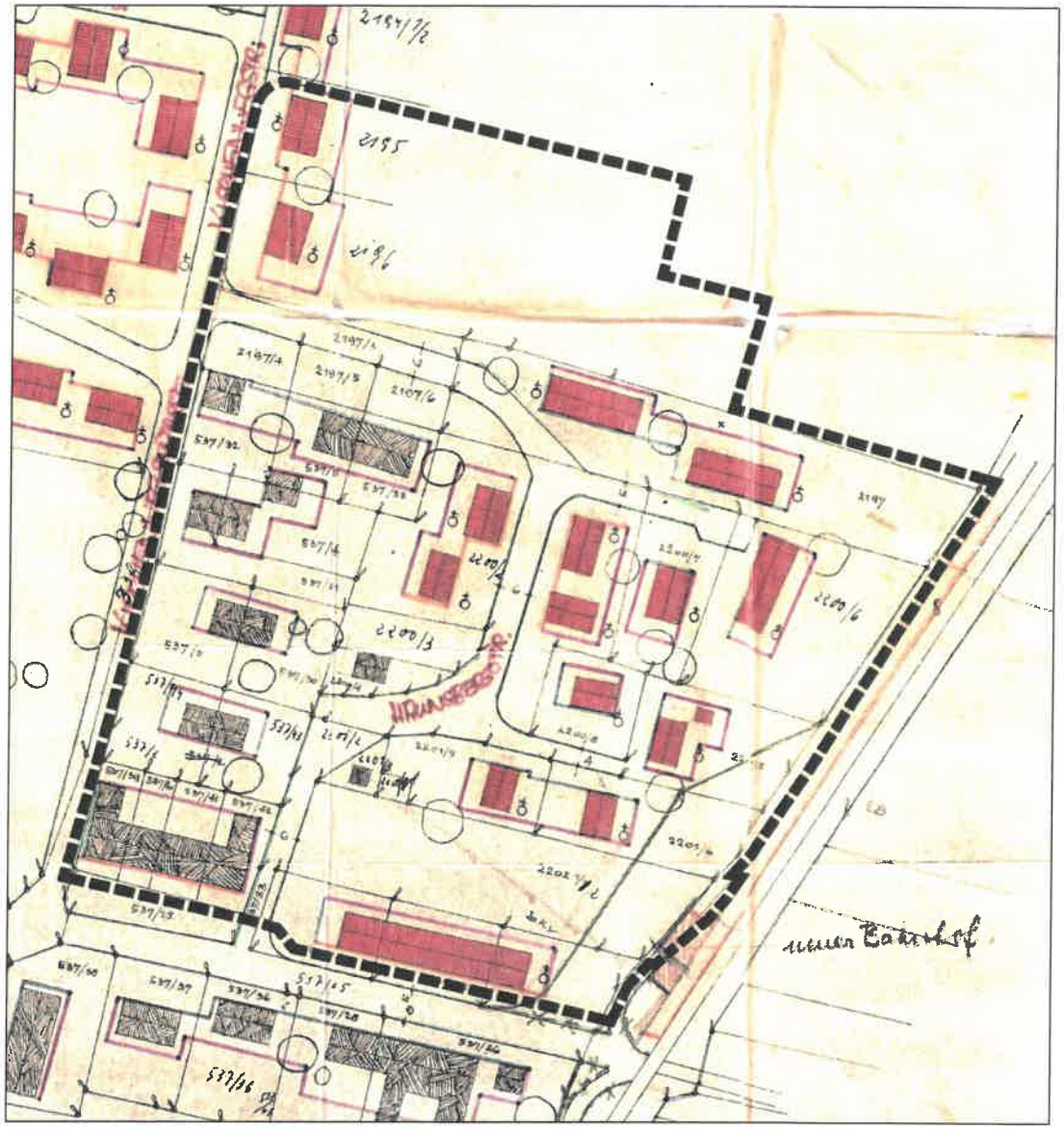


Abbildung: Ainring, Bebauungsplan „Mitterfelden" Urplan (Rechtskraft 12.12.1958, Ausschnitt)

2.4. Änderungen des Bebauungsplans „Mitterfelden"

Nach Rechtskraft des Urplans „Mitterfelden" wurden über die Jahre mehrere Änderungen des Urplans beschlossen.

So wurde am 03.09.1980 ein Straßenbegrenzungsplan rechtsverbindlich, der auch den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans „östlich der Kirchenwegstraße" umfasst. Hier wurden lediglich die öffentlichen Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

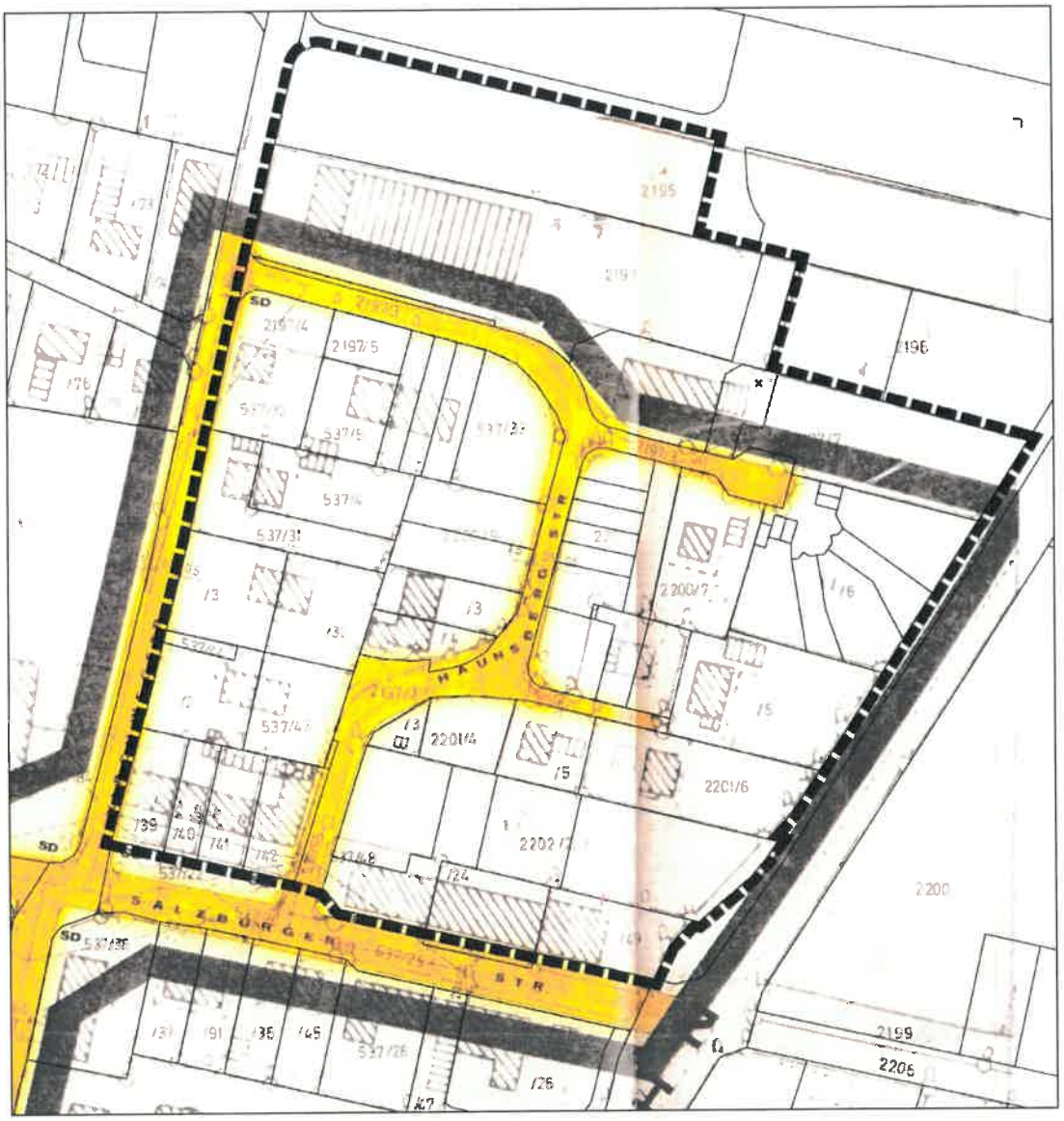


Abbildung: Ainring, „Straßenbegrenzungsplan" (Rechtskraft 03.09.1980, Ausschnitt)

Mit Rechtskraft vom 19.03.1985 wurde der Bebauungsplan „Mitterfelden" dahingehend geändert, dass nun als Art der Nutzung ein „Allgemeines Wohngebiet" nach § 4 BauNVO festgesetzt wurde.

Des Weiteren wurden in den Jahren 1986 bis 1997 mehrere Änderungen, meist sog. „Briefmarkenbebauungspläne" beschlossen, die einzelne Grundstücke betrafen und wohl auf Grundlage konkreter Bauvorhaben beschlossen wurden.

Im Einzelnen sind dies:

21. Änderung, 24. Änderung, 26. Änderung, 27. Änderung, 32. Änderung, 41. Änderung, 54. Änderung, 61. Änderung, 64. Änderung und 84. Änderung.

Insbesondere sei hier die **54. Änderung erwähnt**, die am 17.10.1989 rechtskräftig wurde. In dieser Änderung ist neben der weitgehend umgesetzten Bebauung an der Salzburger Straße auch ein Bauraum im östlichen Teil des Änderungsbereichs festgesetzt. Aufgrund einer zwischenzeitlich erfolgten Teilung der Grundstücke kommt der Bauraum auf der Flurstücksnummer 2202/2 zu liegen. Ein im Bebauungsplan festgesetztes Geh- und Fahrtrecht, das die Erschließung des Flurstücks über die Haunsbergstraße gesichert hatte, wurde auf Betreiben des Grundeigentümers gelöscht.

Aufgrund der beschriebenen Umstände ist die Flurstücksnummer 2202/2 im rechtlichen Sinne nicht erschlossen.

In den Jahren seit Rechtskraft (1989) der 54. Änderung wurde das Baurecht auf dem Flurstück 2202/2 nicht genutzt. Damit ist die sog. „7-Jahres-Regel" im Sinne des § 42 Abs. 3 BauGB überschritten. Das festgesetzte Baurecht auf der Fl.Nr. 2202/2 darf deshalb nur unter der Bedingung ausgeübt werden, dass der Bauwerber eine ordnungsgemäße Erschließung nachweist. Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 7.5 zu Fl.St.Nr. 2202/2 verwiesen.

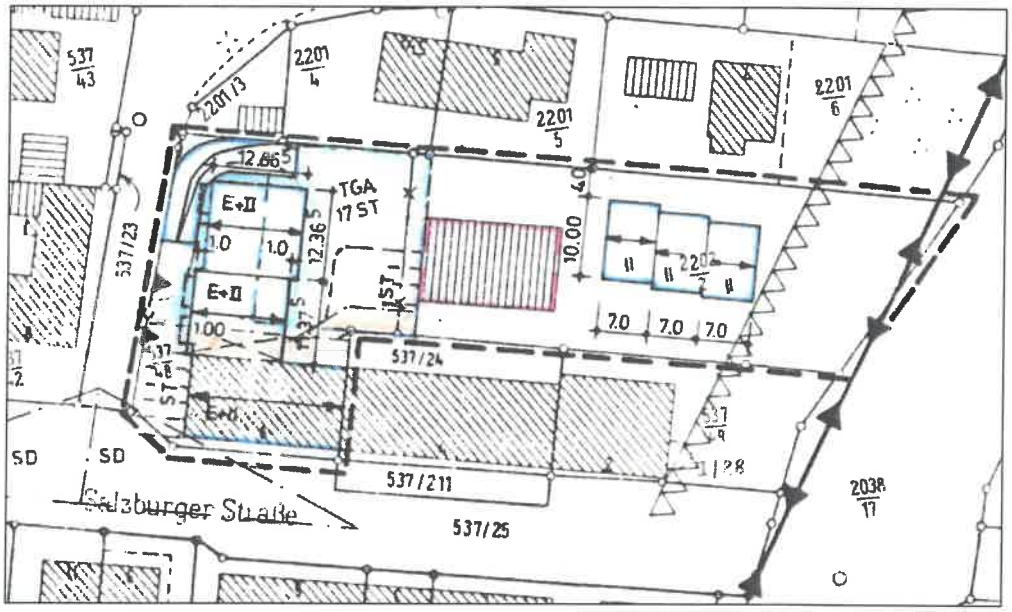


Abbildung: Ainring, 54. Änderung des Urplans (Rechtskraft 17.10.1989, Ausschnitt)

Um eine gewerbliche Nutzung auf den Flurstücken 2195 und 2197 umzusetzen, wurde am 09.11.1993 die **64. Änderung** des Urplan rechtskräftig, die auf den beiden Flurstücken ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO festsetzte.

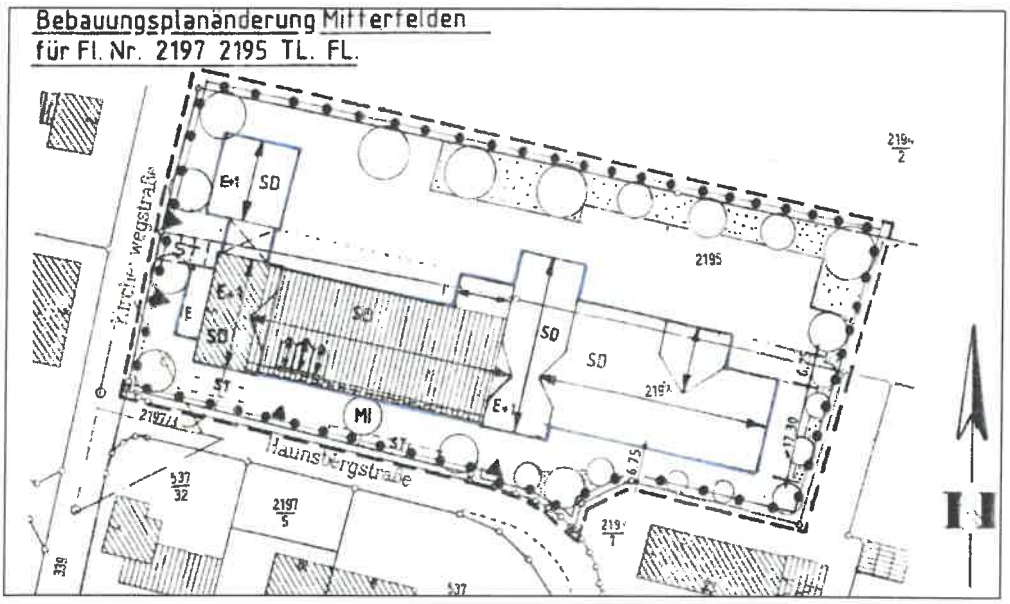


Abbildung: Ainring, 64. Änderung des Urplans (Rechtskraft 09.11.1993, Ausschnitt)

2.5. Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan ist das Planungsgebiet als Allgemeines Wohngebiet (WA) dargestellt.

Die Salzburger Straße, Kirchenwegstraße und die Haunsbergstraße sind als öffentliche Straßenverkehrsfläche dargestellt. Entlang der Haunsbergstraße und eingestreut im Baugebiet sind „bestehende Gehölze" dargestellt, ergänzt durch den Vermerk: „Erhaltung und Ersatz im Falle von Verlust".

Entlang der Bahnlinie ist in Nord-Süd-Richtung im Zusammenhang mit der 110-kV-Bahnstromleitung eine ca. 20 m breite, „sonstige Grünfläche" mit dem Vermerk „für das Ortsbild bedeutsame innerörtliche Grün- und Freifläche, Schutzstreifen um Bau- und Gewerbegebiete" als Ortsrandeingrünung dargestellt.

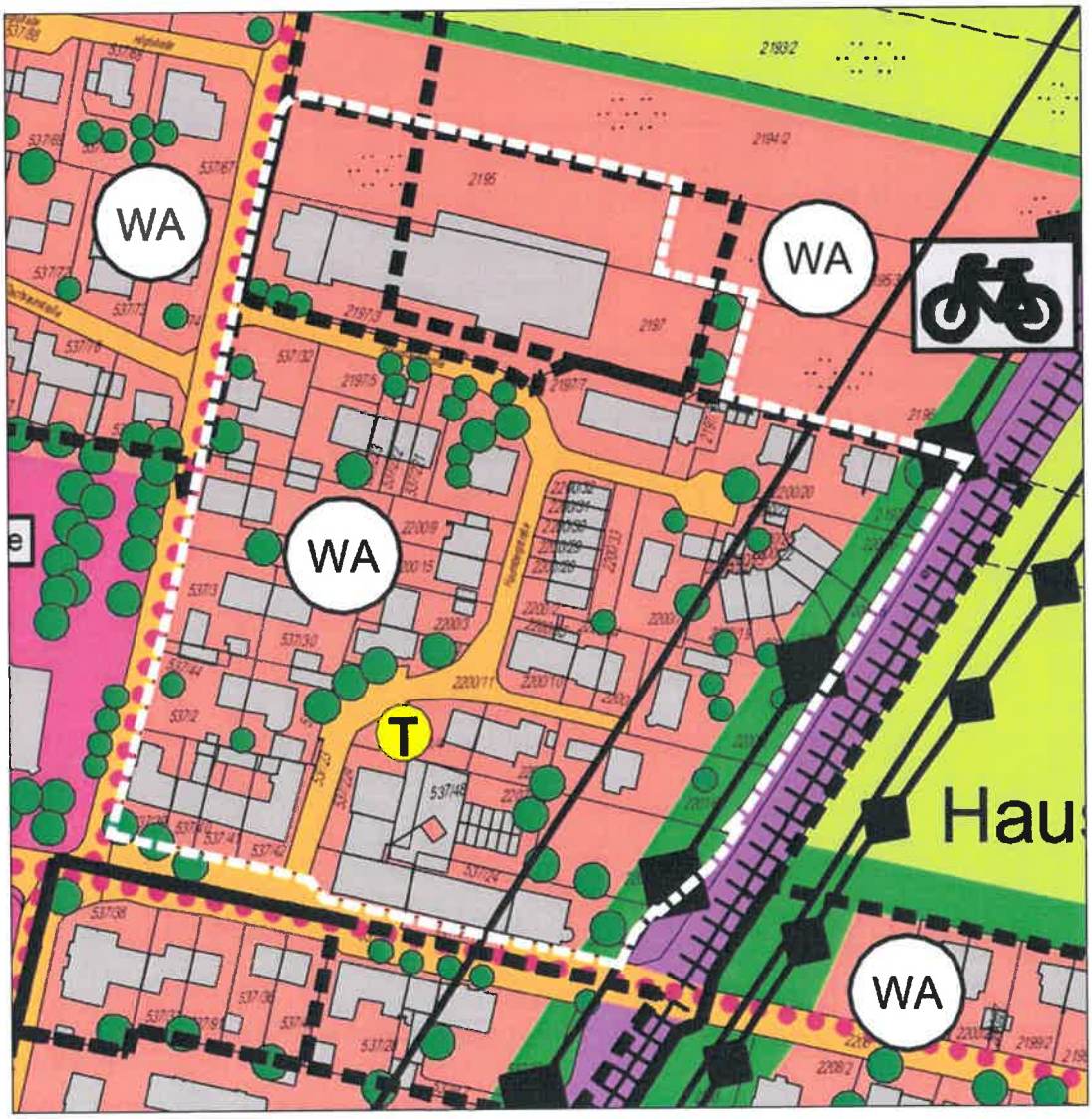


Abbildung: Flächennutzungsplan Ainring (Ausschnitt)

3. Planungsgebiet und Grundbesitz

Das Planungsgebiet hat eine Größe von 3,37 ha.

Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen befinden sich im Eigentum der Gemeinde Ainring. Die bebauten Wohngebietsflächen sind in Privateigentum.

4. Städtebauliche und grünordnerische Situation, Umgebung

Das Planungsgebiet liegt am östlichen Siedlungsrand des Ortsteils Mitterfelden der Gemeinde Ainring.

Die privaten Wohngebietsflächen sind mit Ausnahme der Flurstücksnummer 2202/2 bebaut. Der mittige Geltungsbereich ist geprägt durch ein- bis zweigeschossige Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser sowie vereinzelt Mehrfamilienhäuser.

Entlang der Salzburger Straße besteht eine geschlossene, straßenbegleitende, zwei- bis dreigeschossige Bebauung, teilweise mit Nichtwohnnutzungen in Form von kleinteiligem Einzelhandel, Cafés, Friseur, Blumenladen, etc. im Erdgeschoss.

Im nördlichen Teilbereich (Fl.St.Nrn. 2195 und 2197) ist ein größerer Baukörper situiert, der eine gewerbliche Nutzung beinhaltet. Dieser Betrieb soll abgesiedelt werden. Das Grundstück ist bereits im Eigentum eines Investors, der hier Wohnungsbau errichten möchte.

Im Hinblick auf die Freiräume stellt der Geltungsbereich einen dicht bebauten Siedlungsbereich dar mit bereits im Ausgangszustand umfangreicher Überbauung. Ein besonders
hoher Versiegelungsgrad besteht im Bereich der kleineren Grundstücke östlich der Haunsbergstraße und auf den Flächen des Geschosswohnungsbaus an der östlichen Salzburger Straße.
Die kleineren Vorzonen vor den Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern zu den Erschließungsstraßen hin sind teilweise begrünt.
Einige größere Grundstücke im zentralen westlichen Geltungsbereich weisen etwas größere rückwärtige Gartenbereiche auf, die zusammen eine innenliegende Grünzone mit einigen Obstbäumen bilden. Ebenso bestehen im Gefährdungsbereich der Bahnstromleitung, der nicht bebaut werden darf, zum größten Teil Gartenflächen, in denen einige Obstbäume stehen. Daher ist zur Bahnlinie und zur freien Landschaft hin ein gut eingegrünter Ortsrand vorhanden.

Im gesamten Geltungsbereich sind insgesamt nur wenige größere vitale Einzelbäume vorhanden. Dies sind ein großer Walnussbaum östlich des derzeitigen Gewerbebetriebs, fünf benachbarte Birken, die eine gemeinsame Krone bilden im südlichen Grundstücksbereich dieses Betriebes und mehrere unterschiedlich vitale Bäume (Spitz-Ahorn, Feld-Ahorn, Winter-Linde) entlang der Haunsbergstraße. Letztere weisen großenteils Schädigungen auf durch teils unzureichende Wurzelräume oder den Einsatz von Streusalz. Schließlich bestehen einige Laub- und Nadelbäume entlang des Fußwegs an der Bahnlinie, sie jedoch sind aufgrund der Vorgaben zum Schutz der Bahnstromleitung gekappt und damit in ihrer langfristigen Entwicklung stark eingeschränkt.

Das nördliche, westliche und südliche Umfeld des Geltungsbereichs ist von verschiedenen Siedlungsflächen eingenommen:
Nördlich des Planungsgebietes schließt ein neu errichteter Geschosswohnungsbau an, westlich grenzen Wohnbebauung und die Flächen der Polizeischule an, südlich der Salzburger Straße schließt kleinteiliger Wohnungsbau an.
Direkt östlich wird der Geltungsbereich von der Bahnlinie Berchtesgaden-Freilassing begrenzt, die gleichzeitig den Ortsrand bildet. Östlich davon liegt als Trenngrün zum Ortsteil Hausmoning hin eine offene Feldflur mit ackerbaulich genutzten Flächen.

5. Natürliche Grundlagen

Im Hinblick auf **Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt** unterliegt der Geltungsbereich bereits im Ausgangszustand intensiver menschlicher Nutzung und umfasst keine naturnahen Bereiche. Die überbauten und befestigten Flächen haben keine nennenswerten Lebensraumfunktionen. Die unbebauten Flächen sind weitgehend gärtnerisch genutzt oder werden als Straßenbegleitgrün häufig gemäht. Daher sind sie eher artenarm und aus naturschutzfachlicher Sicht wenig bedeutsam.
Die wenigen etwas größeren Bäume übernehmen für verschiedene eher häufige siedlungstypische Tierarten Biotopfunktionen.
Im Geltungsbereich und seinem Umfeld bestehen keine kartierten Biotope entsprechend der Flachlandbiotopkartierung Bayern.
Insgesamt hat der Geltungsbereich für Arten und ihre Lebensräume sowie für die Biodiversität eine geringe Bedeutung.

Hinsichtlich des **Schutzgutes Boden** hat die intensive menschliche Überprägung im gesamten Geltungsbereich zu einer deutlichen Veränderung der natürlichen Ausgangsbedingungen geführt.
Grundsätzlich sind als geologischer Untergrund spät- bis postglaziale Flussablagerungen mit teils gering mächtigen, bindigen Deckschichten anzunehmen. Darauf entstehende Böden sind häufig Braunerden aus Verwitterungslehmen über Carbonatsandkies bis -schluffkies. Vermutlich ist im Geltungsbereich kaum mehr ein natürlicher Bodenaufbau vorhanden, sondern es ist ein großflächiger Einbau von kiesigen Auffüllungen und sonstigen Auffüllböden anzunehmen.
Sämtliche unversiegelten Flächen erfüllen jedoch weiterhin zahlreiche Bodenfunktionen wie Filter- und Lebensraumfunktionen sowie als Bestandteil des Wasser- und Nährstoffkreislaufes, während die Böden im Bereich der versiegelten Erschließungsflächen und der Gebäude keine dieser Funktionen mehr erfüllen.
Insgesamt ist die Bedeutung des Geltungsbereichs für das Schutzgut Boden gering.

Bezüglich des **Schutzgutes Wasser** ist im Geltungsbereich lediglich das Grundwasser relevant. Fließgewässer sind im Plangebiet und seinem Einflussbereich nicht vorhanden. Im Rahmen von Baugrunderkundungen für das direkt westlich benachbarte Bauvorhaben der Polizeischule Ainring wurde bis zur maximalen Schürftiefe von 3,60 m kein Grund- oder Schichtwasser angetroffen. Auf Basis der Werte der nächstgelegenen Grundwassermessstellen wird von einem mittleren GW-Flurabstand von mindestens 4 m ausgegangen. Aufgrund dieses eher großen Flurabstandes und der bedingten Durchlässigkeit der Deckschichten ist die Empfindlichkeit des Grundwasserkörpers gegenüber Stoffeinträgen als eher gering zu beurteilen. Auch für dieses Schutzgut ist der Geltungsbereich ohne besondere Wertigkeit.

Klimatisch besitzt das Planungsgebiet ebenfalls keine herauszuhebende Bedeutung, da es nicht in einer für die Siedlungsflächen wichtigen Austauschbahn für Kalt- oder Frischluft liegt. Der hohe Überbauungs- und Versiegelungsgrad der privaten Grundstücke und der Erschließung sowie die relativ geringe Anzahl größerer Bäume führen zu sommerlicher Aufheizung und thermischer Belastung.
Die östliche Feldflur wirkt auf den Siedlungsbereich zumindest während der Vegetationsperiode in gewissem Maße thermisch ausgleichend. Ein kleinklimatisch ausgleichend wirkender Gehölzbestand in der Nähe ist nicht vorhanden.

Das **Landschafts- und Ortsbild** wird innerhalb des Plangebiets von einer dichten, relativ heterogenen Bebauung mit wenig Eingrünung geprägt, auch die Straßenräume sind nur an wenigen Stellen durch Bäume oder grüne Vorzonen gegliedert, sondern in vielen Abschnitten von relativ hohen, blickdichten Thujenhecken, geschlossenen Holzzäunen und Stellplätzen gesäumt.
Zur freien Landschaft hin ist das Gebiet gut eingegrünt durch die Gartenflächen entlang der Bahnlinie.

6. Schutzgebiete

Schutzgebiete, z. B. nach nationalem oder europäischem Naturschutzrecht, nach Wasserrecht oder Denkmalschutz sind im Geltungsbereich selbst und seinem Einflussbereich nicht vorhanden.
Das gesamte Gemeindegebiet von Ainring gehört zur Entwicklungszone der Biosphärenregion Berchtesgadener Land mit dem grundsätzlichen Ziel, die biologische Vielfalt zu erhalten, eine nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen zu unterstützen und die Regionalwirtschaft zu stärken. Für den vorliegenden Bebauungsplan ergeben sich hieraus keine rechtlichen Konsequenzen oder spezifische Erfordernisse, jedoch sollte der Umsetzung der grünordnerisch und ökologisch wirksamen Maßnahmen eine hohe Priorität im Bauvollzug zugewiesen werden.

7. Bebauungsplaninhalte

Der Bebauungsplan wird als qualifizierter Bebauungsplan aufgestellt. Er regelt Art und Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen, in erster Linie die Haunsbergstraße.

7.1. Art der Nutzung

Um die im Planungsgebiet schon vorhandene Wohnnutzung auch weiterhin zu ermöglichen, wird als Art der Nutzung ein „Allgemeines Wohngebiet" (WA) nach § 4 BauNVO festgesetzt. Eine Stärkung der Wohnnutzung erfolgt durch die beabsichtigte Absiedelung des bestehenden Gewerbebetriebs und die anschließende Schaffung von Wohnnutzung auf den Flurstücken 2195 und 2197. Hier wird die bisher nach der 64. Änderung des Urplans zulässige Mischgebietsnutzung wieder als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Die Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebiets (WA) entspricht dem übergeordneten Ziel der Gemeinde Ainring, in den Wohngebieten neben der weiterhin bestimmenden Wohnnutzung eine Nutzungsvielfalt zu ermöglichen. Durch die Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes wird dem stadtplanerischen Grundsatz einer „Stadt der kurzen Wege" Rechnung getragen. Einerseits wird die wohnungsnahe Versorgung der Bewohner mit den Dingen des täglichen Bedarfes gestärkt und gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen, Wohnen und Arbeiten miteinander zu verbinden. Dies unterstützt das Ziel, Arbeitswege zu verkürzen und den Mobilitätsaufwand zu reduzieren.

Gleichwohl werden einzelne Nutzungen, die in einem Allgemeinen Wohngebiet ausnahmsweise zulässig wären, ausgeschlossen.

So sind die nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes nicht zulässig, da das vorliegende Wohngebiet dem dauerhaften Wohnen vorbehalten bleiben soll. Zudem sollen die von häufigen An- und Abreisen ausgehenden nachteiligen Auswirkungen vermieden werden. Beherbergungsbetriebe sind an anderen Bereichen des Gemeindegebietes sinnvoller zu situieren, z.B. in den benachbarten Misch- und Gewerbegebieten.

Die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden aufgrund des großen Flächenbedarfes, der von ihnen ausgehenden Emissionen und des mit diesen Nutzungen verbundenen Verkehrsaufkommensausgeschlossen. Darüber hinaus entsprechen diese beiden Nutzungen nicht dem städtebaulichen und funktionalen Charakter des Wohngebietes. Auch diese Nutzungen sind grundsätzlich in den benachbarten Misch- und Gewerbegebieten möglich und sinnvoll. Die Versorgung mit Tankstellen ist außerhalb des Planungsgebietes in ausreichendem Maße sichergestellt.

Die Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes bleibt trotz des Ausschlusses der lediglich ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gewahrt.

7.2. Maß der Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Für die Baugebiete wird das Maß der Nutzung mit der Festsetzung von Baugrenzen und Baulinien in Kombination mit maximal zulässigen Grundflächen (GR) nach § 19 Abs. 2 BauNVO und in Verbindung mit der Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß definiert.

Die durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzten Bauräume berücksichtigen einerseits den Gebäudebestand, lassen aber nach Möglichkeit Spielräume für den möglichen Abriss und anschließenden Neubau. Eine Ausnahme bildet das Allgemeine Wohngebiet WA 1: Da hier bereits konkrete Hochbauentwürfe vorliegen, werden die Bauräume hier relativ eng um die beabsichtigten Gebäude gezogen.

Innerhalb des Geltungsbereichs werden die Bauräume durch Baugrenzen definiert. Entlang der Salzburger Straße werden jedoch Baulinien festgesetzt, um die hier gewünschte bauliche Fassung der Salzburger Straße zu sichern.

Durch die Festsetzung von maximal möglichen Grundflächen (GR) für die einzelnen Bauräume ergeben sich für das Baugebiet folgende städtebauliche Eckdaten:

Baugebiet	Fläche d. Baugebietes	GR § 19 Abs.2 BauNVO	GRZ § 19 Abs.2 BauNVO	GF	GFZ
WA 1	6.560 m²	2.025 m²	**0,31**	ca. 7.400 m²	**1,13**
WA 2	14.562 m²	4.250 m²	**0,29**	ca. 12.445 m²	**0,85**
WA 3	9.794 m²	2.805 m²	**0,29**	ca. 7.461 m²	**0,76**
WA 1/WA 2/ WA 3	30.916 m²	9.080 m²	**0,29**	ca. 27.306 m²	**0,88**

GR nach § 19 Abs.2 BauNVO

Die in Planungsgebiet maximal zulässige Grundfläche nach § 19 Abs.2 BauNVO von 9.080 m² entspricht einer durchschnittlichen Grundflächenzahl (GRZ) von 0,29. Damit wird der Orientierungswert nach § 17 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete von 0,4 eingehalten.

Um qualitätvolle Außenwohnbereiche zu ermöglichen, dürfen die Grundflächen nach § 19 Abs.2 BauNVO und die Baugrenzen durch Terrassen und Balkone überschritten werden.

Die Überschreitungsmöglichkeiten der GR und der Baugrenzen gelten auch für Wintergärten, Dachüberstände, Vordächer und Lichtschächte, da diese Flächen zu den Grundflächen nach § 19 Abs.2 BauNVO zählen und für den konkreten Bauvollzug Spielräume eröffnet werden sollen.

Begrenzt werden die Überschreitungsmöglichkeiten der Grundfläche durch die Festsetzung, dass eine Gesamt-GRZ von 0,6 nicht überschritten werden darf. Ebenso sind für die Überschreitungen der Baugrenzen Maximalwerte zwischen 1,0 m und 3,0 m festgesetzt. Durch die einschränkende Festsetzung, dass die vorgenannten baulichen Anlagen einen Mindestabstand von 3 Metern zu Grundstücksgrenzen einhalten müssen, wird dem Nachbarschutz und dem ausreichenden Sozialabstand Rechnung getragen.

GR nach § 19 Abs.4 BauNVO

Die Begrenzung der Gesamt-GRZ von 0,6 gilt auch für die Flächen nach § 19 Abs.4 BauNVO, zu denen z.B. Kfz-Stellplätze, Fahrradabstellplätze, Carports und die notwendigen Flächen für Nebenanlagen zählen. Dies ermöglicht die funktionsgerechte Nutzung der Baugrundstücke unter der Maßgabe, dass qualitätvolle Freibereiche erhalten bleiben.

Um Anreize für die Unterbringung der nach Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen zu schaffen, dürfen hierfür die Grundflächen bis zu einer Gesamt-GRZ von maximal 0,8 überschritten werden. Damit wird das Ziel verfolgt, Fahrzeuge nach Möglichkeit unterirdisch zu situieren und damit möglichst begrünte, nicht befestigte Freiflächen zu schaffen. Die festgesetzte Überdeckung der Tiefgaragen mit einem fachgerechten Bodenaufbau erlaubt die Entwicklung verschiedener Vegetationsflächen, inklusive Sträuchern und kleinen und mittelgroßen Bäumen, und leistet damit einen ökologischen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Verbesserung des Rückhaltevermögens bei Niederschlagen.

Die maximal mögliche Gesamt-GRZ steht im Einklang mit den Obergrenzen des § 19 Abs.4 BauNVO, der eine maximale GRZ von 0,8 zulässt.

Angrenzend an den Geltungsbereich verläuft im Osten eine 110 kV-Bahnstromleitung. In deren Gefahrenbereich gelten Baubeschränkungen. Um Unfälle durch unzulässige Annäherung an die Bahnstromleitung zu vermeiden, dürfen Gebäude einschließlich aller An- und Aufbauten innerhalb des Gefährdungsbereichs von 2 x 12,5 m (bezogen auf die Leitungsachse) eine Höhe von 446,0 m ü. NN nicht überschreiten. Innerhalb des Geltungsbereichs liegt die Geländehöhe bei ca. 432 bis 433 m ü. NN, sodass in diesem Bereich Bauhöhen zwischen 13 m und 14 m möglich sind.

GF nach § 20 BauNVO

Auf die gesonderte Festsetzung einer maximal möglichen Geschossfläche wird verzichtet, da die Kombination aus der Festsetzung einer maximal möglichen Grundfläche nach § 19 Abs.2 BauNVO und der zulässigen Vollgeschosse das Maß der Nutzung abschließend im Sinne des § 16 Abs.3 BauNVO regelt.

Die erzielbare Geschossfläche im Planungsgebiet wurde dennoch ermittelt. Im Sinne einer umfänglichen Gegenüberstellung der Geschossflächen erfolgt ein Vergleich der bestehenden GF mit der nunmehr maximal möglichen GF. Dabei wird der mögliche Ausbau der Dachgeschosse, die keine Vollgeschosse sind, eingerechnet:

Tabelle GF-Mehrung (Vollgeschosse inkl. Dachgeschosse):

Synoptische Gegenüberstellung	GF Bestand in m²	GF neu in m²	GF-Mehrung in m²	GF-Mehrung in %
WA 1	ca. 2.300 m²	ca. 7.400 m²	ca. 5.100 m²	ca. 222 %
WA 2	ca. 9.992 m²	ca. 12.445 m²	ca. 2.453 m²	ca. 25 %
WA 3	ca. 6.224 m²	ca. 7.461 m²	ca. 1.237 m²	ca. 20 %
WA 1 / WA 2 / WA 3	ca. 18.517 m²	ca. 27.306 m²	ca. 8.790 m²	ca. 47 %

Ergebnis Vergleich GF Bestand mit GF neu:
Die festgesetzten Grundflächen erlauben in Verbindung mit der maximal möglichen Anzahl der Vollgeschosse und unter Berücksichtigung der auch im Bestand schon vorhandenen Dachgeschosse die Umsetzung einer Geschossfläche von rund 18.517 m². Dies entspricht einer GFZ von 0,60. Somit wird auch bei Einbezug der Dachgeschosse der Orientierungswert nach § 17 BauNVO von 1,2 für Allgemeine Wohngebiete eingehalten.

Gegenüber der bestehenden Geschossfläche erhöht sich die mögliche Geschossfläche in den Vollgeschossen um rund 8.790 m² bzw. um 47 %. Die bestehende GFZ von 0,60 erhöht sich auf 0,88. Damit wird der Orientierungswert einer GFZ von 1,2 weiterhin eingehalten.

Dachgeschosse werden bei der Ermittlung mit dem Faktor 0,66 der Grundfläche angesetzt. Dieser Ansatz betrifft nur das WA 2 und WA 3, da nur hier eine Dachneigung

zwischen 22° und 29° Dachneigung zulässig und ein sinnvoller Dachausbau möglich ist. Im WA 1 ist aufgrund der möglichen Höhenentwicklung (Vier Vollgeschosse) und dem vorgesehenen Penthouse eine Dachneigung nur bis maximal 10° zulässig.

Im Ergebnis erlaubt die Planung innerhalb des Geltungsbereichs eine Erhöhung der bestehenden Geschossfläche um rund 47 %. Gleichwohl trägt die Umnutzung im WA 1 von einem klassischen Gewerbebau hin zu einem mehrgeschossigen Wohnungsbau den Hauptanteil an der Geschossflächenmehrung (222 %). In den beiden Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 beträgt die mögliche Geschossflächenmehrung 25 % bzw. 20 %. Dies stellt insgesamt eine merkliche Nachverdichtung dar, die jedoch der gewünschten Nachverdichtung bestehender Quartiere und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung trägt und einer entsprechende Neuversiegelung am Ortsrand entgegenwirkt.

7.3. Gebäudehöhen, Dachformen

Die zulässigen Gebäudehöhen werden über die Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß geregelt. Durch die unterschiedliche bauliche Setzung und im Hinblick auf die vorgesehene bauliche Entwicklung im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 werden die Geschossigkeiten und die Dachformen entsprechend festgesetzt.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 ist eine Bebauung mit bis zu vier Vollgeschossen zulässig. Das oberste Geschoss soll dabei als Penthouse ausgebildet werden. Das entsprechende Zurücktreten der Außenwände des obersten Geschosses um mindestens 1,5 m wird festgesetzt. Vom Zurücktreten des obersten Geschosses ist lediglich das Treppenhaus ausgenommen, um die sinnvolle Erschließung des obersten Geschosses zu ermöglichen.

In den Bestandsgebieten des WA 2 und 3 soll die im Bestand vorhandene Zwei- bis Dreigeschossigkeit beibehalten werden. Demzufolge in den Bestandsgebieten WA 2 und WA 3 eine Dachneigung von 22° bis 29° zulässig, während im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 entsprechend des vorliegenden städtebaulichen Entwurfs eine Dachneigung von maximal 10° zulässig ist. Mit diesen unterschiedlichen Dachneigungen werden die absoluten Gebäudehöhen entsprechend angenähert und das städtebauliche Erscheinungsbild des Quartiers gesichert.

Aufgrund der positiven Wirkungen auf das Kleinklima und aus Gründen der regenrückhaltenden Wirkung sind die flach geneigten Dächer im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 ab einer Größe von 10 m² vollflächig zu begrünen. Von der Begrünungsauflage sind lediglich Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie, Dachterrassen sowie Oberlichter und Dachverglasungen ausgenommen.

Ergänzend zur Festsetzung der Anzahl der Geschosse als Höchstmaß werden die maximal zulässigen Trauf- bzw. Wandhöhen bestimmt in Verbindung mit der Festlegung, dass der fertige Erdgeschossfußboden maximal 0,8 m über der mittleren Höhe der zugeordneten Erschließungsstraße liegen darf. Diese Festsetzungen gewährleisten eine verträgliche Einbindung der Gebäude in die Umgebung.

Durch die Festsetzung eines Dachüberstandes bei Hauptgebäuden zwischen 0,6 m und 1,0 m, den Ausschluss von Dacheinschnitten, die Ausrichtung des Firstes gleichlaufend zur Längsseite des Gebäudes sowie die mittensymmetrische Ausführung von Satteldächern wird die gebietstypische Dachlandschaft des Berchtesgadener Landes gesichert.

Ergänzend dazu werden auf Satteldächern als Dachaufbauten nur die gebietstypischen Zwerchgiebel zugelassen. Durch die diesbezüglichen Festsetzungen, wie z.B. die Lage auf dem Dach, die Dachneigung und die Begrenzung der Länge und Höhe wird eine ruhige Dachlandschaft gewährleistet. Das Zwerchhaus mit seinen entsprechenden Zwerchgiebeln ist ein ein- oder mehrgeschossiger Aufbau in einem geneigten Dach. Es

hat einen Giebel und ein eigenes Dach. Die Bezeichnung rührt von mittelhochdeutsch zwerch = quer her. Der First des Zwerchhauses liegt quer zum First des Hauptdaches

Um Stellplätze möglichst flächensparend auf den Baugrundstücken unterbringen zu können, ist es sinnvoll, die Fahrzeuge auch in gestapelter Form in Doppelstockgaragen unterzubringen. Durch die mögliche Stapelung der Fahrzeuge wird dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung getragen. Diese Form der Garagen bringt jedoch eine Bauhöhe mit sich, die über der nach Art.6 Abs.7 Nr.1 BayBO möglichen Höhe von 3,0 m für grenzständige Garagen liegt. Gleichwohl sollten diese auch in grenzständiger Bauweise möglich sein. Deshalb wird festgesetzt, dass grenzständige Doppelstockgaragen bis zu einer Höhe von 3,8 m zulässig sind. Für reguläre Garagen und für Nebengebäude wird im Einklang mit Art.6 Abs.7 Nr.1 BayBO eine maximale Höhe von 3,0 m festgesetzt, um auch hier eine verträgliche Einbindung zu sichern. Die Dächer von Carports und Garagen sind als Satteldächer mit einer Neigung zwischen 15° und 29° zulässig. Dies ermöglicht die gestalterische Verbindung mit den Hauptgebäuden.

Alternativ sind auf Carports und Garagen begrünte Flachdächer zulässig. Die Begrünung von Flachdächern hat positive Auswirkungen auf das Kleinklima durch eine geringere Aufheizung der Dachflächen und den Rückhalt von Niederschlagswasser.

Grenzständige Doppelstockgaragen sind aufgrund der zulässigen Höhe von 3,8 m jedoch ausschließlich mit einem Flachdach zulässig, Die sonst bei einer Wandhöhe von 3,0 m plus Dachaufbau hinzunehmenden Beeinträchtigungen entsprechen im Wesentlichen den Beeinträchtigungen, die von einer Wandhöhe von 3,8 m mit einem Flachdach ausgehen. Diese Garagen müssen gem. Art. 6 Abs. 1 S. 3 BayBO keine Abstandsflächen zum Nachbargrundstück einhalten. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind durch die zulässigen Höhen nicht beeinträchtigt. Die ausreichende Belichtung, Belüftung und der Sozialabstand bleiben gewahrt, sodass dem Nachbarschutz in ausreichendem Maße Rechnung getragen wird.

7.4. Abstandsflächen

In der Planzeichnung werden für die Baugebiete Bauräume sowie die maximal mögliche Anzahl der Vollgeschosse festgesetzt. Diese Festsetzungen stellen die Obergrenze der Bebauung im Planungsgebiet dar. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten wird festgesetzt, dass im Planungsgebiet die Abstandsflächentiefen nach Art. 6 Abs. 5 Satz 1 BayBO einzuhalten sind.

7.5. Erschließung

Die zentrale Erschließung des Planungsgebietes ist durch die Haunsbergstraße gewährleistet. Von dieser zweigen zwei Erschließungsstiche in den östlichen Bereich des Planungsgebietes ab und übernehmen die Feinerschließung der östlichen Grundstücke. Sowohl die Haunsbergstraße als auch die beiden Stichstraßen sind im Besitz der Gemeinde Ainring.

Die Allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 3 sind zudem über die Kirchenweg- und die Jennerstraße erschlossen, der südliche Bereich des WA 2 auch über die Salzburger Straße. Die Jennerstraße wird zwischen der Einmündung Kirchenwegstraße bis zur TG-Einfahrt im WA 1 um 1,5 m nach Süden verbreitert, um einen Begegnungsverkehr leichter abwickeln zu können.

Zwischen der Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall und dem Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans verläuft ein schmaler Erschließungsweg. Er kann für die Grundstücke am Ostrand des Geltungsbereichs keine Erschließungsfunktion übernehmen. Der Weg ist nur für Fahrzeuge der Bahn und landwirtschaftliche Fahrzeuge freigegeben.

Innerhalb des Geltungsbereichs gibt es mehrere Grundstücke, die nicht unmittelbar an eine öffentliche Straßenverkehrsfläche angebunden sind und damit den Vorgaben des Art. 4 Abs. 1 Nr. 2 BayBO widersprechen:

- Fl.St.Nr. 2202/2,
- Fl.St.Nr. 537/4 (Kirchenwegstraße 11),
- Fl.St.Nr. 537/5 (Haunsbergstr. 17),
- Reihenhausanlage Haunsbergstraße 32, 34, 36, 38, 40 (Fl.St.Nrn. 2200/6 und 2200/16 bis /19)

Fl.St.Nr. 2202/2:
Das Grundstück ist im rechtlichen Sinn nicht erschlossen (siehe dazu Erläuterungen unter Punkt 2.4 dieser Begründung). Eine Erschließung über den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg entlang der Bahn besteht nicht. Gem. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG dienen öffentliche Feld- und Waldwege der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken. Die Erschließung von Wohngrundstücken ist grundsätzlich vom Widmungsumfang nicht gedeckt. Die Zuwegung dient auch nicht in tatsächlicher Hinsicht der Erschließung von Baugrundstücken.

Nachdem das Grundstück – unabhängig von der Erschließungsproblematik – grundsätzlich für eine Bebauung im Sinne einer flächensparenden Nutzung von Innenbereichsflächen geeignet erscheint, wird dennoch ein Baurecht festgesetzt, allerdings gem. § 9 Abs. 2 BauGB unter der Bedingung, dass der Bauwerber eine ordnungsgemäße Erschließung nachweist. In Betracht kämen beispielsweise eine zivilrechtliche Einigung über die Eintragung eines Geh- und Fahrtrechts auf einem geeigneten zwischenliegenden Grundstück oder eine bloß fußläufige Erschließung des Baugrundstücks mit dem Nachweis von Stellplätzen an einer anderen Stelle in der Nähe des Baugrundstücks.

Fl.St.Nr. 537/4 (Kirchenwegstraße 11)**:**
Für das Grundstück besteht auf dem Fl.St.Nr. 537/31 (Haunsbergstraße 9) im Grundbuch ein Geh- und Fahrrecht, sodass die Erschließung der Fl.St.Nr. 537/4 gesichert ist.

Fl.St.Nr. 537/5 (Haunsbergstr. 17)**:**
Auf dem Fl.St. Nr. 2197/5 wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Fl.St.Nr. 537/5 festgesetzt. Damit ist die Erschließung der Fl.St.Nr. 537/5 im rechtlichen Sinn gesichert.

Reihenhausanlage Haunsbergstraße 32, 34, 36, 38, 40
(Fl.St.Nrn. 2200/6 und 2200/16 bis /19):
Die bebauten Fl.St.Nrn. 2200/6 und 2200/16 bis /19 sind nicht unmittelbar an den Erschließungsstich der Haunsbergstraße angebunden. Die Erschließung der einzelnen Hauseinheiten erfolgt jedoch über die Fl.St.Nr. 2200/25, die sich im Gemeinschaftseigentum der Eigentümer der Reihenhausanlage befindet. Auf dem Fl.St. Nr. 2200/25 wird deshalb ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Fl.St.Nrn. 2200/6 und 2200/16 bis /19 festgesetzt. Damit ist die Erschließung der einzelnen Hauseinheiten im rechtlichen Sinn gesichert.

Verkehrliche Auswirkungen
Die verkehrlichen Auswirkungen des vorliegenden Bebauungsplans wurden geprüft (PTV Transport Consult GmbH, Verkehrliche Stellungnahme vom 17.01.2023).

Es zeigt sich, dass der künftig zu erwartende Verkehr auf dem bestehenden Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden kann. Es treten demnach keine Veränderungen an den Qualitätsstufen der Knotenpunkte auf. Zudem wird mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) erreicht, an drei von vier Knotenpunkten wird eine sehr gute Qualitätsstufe erreicht (QSV A). Der Neuverkehr hat an den relevanten Knotenpunkten zur B20 (Ost), BGL18 (West) und am Kreisverkehr BGL18 – Salzstraße (Nord) nur einen sehr geringen Anteil am Gesamtverkehr von 1 bis 3 % der

Knotensummen. Am Knotenpunkt Süd (Salzburger Straße – Kirchenwegstraße) beträgt die Steigerung bis 7 %, der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist bei gleichbleibender sehr guter Qualitätsstufe (QSV A) weiterhin leistungsfähig.

7.6. Stellplätze

Im Planungsgebiet findet der Nachweis der nach Stellplatzsatzung pflichtigen Stellplätze weitgehend auf den jeweiligen Grundstücken statt, meist in Form von offenen Stellplätzen, Carports oder Garagen. Auf vereinzelten Grundstücken (z.B. im südlichen WA 2, Fl.St.Nr. 537/48) wurden bereits Tiefgaragen erbaut.

Der Entwurf für das Allgemeine Wohngebiet WA 1 sieht aufgrund der verdichteten Bauweise vor, den überwiegenden Anteil der Stellplätze in einer Tiefgarage nachzuweisen. Um Konflikte zwischen Ein- und Ausfahrt zu vermeiden, sind diese getrennt vorzusehen und entsprechend zeichnerisch festgesetzt. Die Zufahrt erfolgt über die Jennerstraße, die Ausfahrt über die Kirchenwegstraße. Für die Besucher des WA 1 werden oberirdische Stellplätze an der Haunsberg-, Kirchenweg- und der Jennerstraße vorgesehen. Diese Stellplätze im WA 1 sind nur in den entsprechend festgesetzten Flächen zulässig. Dies sichert die Unterbringung von straßennahen Besucherstellplätzen in Verbindung mit geordneten und autofreien Freiflächen im Innern des Gebiets.

Durch Festsetzungen zu Doppelstockgaragen, der Anrechenbarkeit der Fläche zwischen Garage und öff. Straße als Stellplatz und der Möglichkeit für Tiefgaragen eine GRZ von max. 0,8 umzusetzen werden ausreichende Möglichkeiten zum Nachweis der notwendigen Stellplätze geschaffen.

7.7. Nebenanlagen

Auf den Baugrundstücken sind Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen, Carports, Müll- und Gartenhäuschen, Tiefgaragen und deren Notausgänge, Brandmeldezentralen und Trafostationen auch außerhalb der Bauräume zulässig, um die alltagsgerechte Nutzung des Grundstückes zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund, dass das Baugebiet weitgehend bebaut ist, sind entsprechende Spielräume für den konkreten Bauvollzug wichtig.

Eingeschränkt werden die Spielräume durch die Festsetzung, dass die Gesamt-GRZ im Gebiet maximal 0,6 betragen darf, bei Umsetzung von Tiefgaragen maximal 0,8.

7.8. Werbeanlagen

Damit ein stadtgestalterisch negatives Erscheinungsbild durch zu große oder an ungeeigneten Stellen angeordnete Werbeanlagen vermieden wird, werden solche Anlagen nur in einem eingeschränkten Umfang zugelassen. Die Wirkung der Gebäude soll nicht durch eine Überfrachtung von Werbeanlagen geschwächt werden. Zudem soll ein störender Einfluss auf die Wohnnutzung vermieden werden.

So sind Werbeanlagen in allen Baugebieten nur am Ort der Leistung in Form von Firmenlogos und/oder Firmennamen zulässig. Diese müssen sich in ihrer Anordnung, Umfang, Größe, Form und Farbgebung sowie Materialwahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßen- und Ortsbild einfügen. Werbeanlagen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, sich bewegende Werbeanlagen (wie zum Beispiel Light-Boards, Videowände) sind unzulässig, da diese die Gebäudearchitektur dominieren und negative Auswirkungen auf das Ortsbild haben.

Um zu vermeiden, dass Gebäude als Werbemedium missbraucht werden und die Architektur nicht mehr wahrgenommen wird, wird die Größe und die Anzahl der

Werbeanlagen eingeschränkt und ergänzend festgesetzt, dass Werbeanlagen nur im Erdgeschoss und im Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses zulässig sind.

Um abweisende Fassadengestaltungen und Beeinträchtigungen für das Ortsbild zu verhindern, sind Fensterflächen von Werbeanlagen freizuhalten.

Im Sinne eines geordneten Erscheinungsbildes von Wohngebieten sind freistehende Werbeanlagen unzulässig.

7.9. Grünordnung

Das wesentliche grünordnerische Ziel für den Bebauungsplan ist die räumliche Gliederung des Plangebiets mit Bäumen und eine gute Durchgrünung zur Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität und als Beitrag zum Schutz des Naturhaushaltes.

Wie bereits dargestellt, weisen die Siedlungsflächen des Plangebiets eine geringe Anzahl vitaler und erhaltungswürdiger Bäume auf. Daher ist es im vorliegenden Geltungsbereich ein erklärtes Ziel, die Durchgrünung des Siedlungsgebiets mit Bäumen zu verbessern, da Bäume in vielfältiger Weise positiv für Mensch und Natur wirksam sind.
Gerade im Hinblick auf die Herausforderungen des Klimawandels tragen sie einerseits dazu bei, ein Voranschreiten der Klimaerwärmung zu minimieren (= Klimaschutz), insbesondere indem sie Kohlendioxid binden und dem Humusabbau entgegenwirken. Andererseits machen sie für den Menschen die Auswirkungen des Klimawandels erträglicher (= Klimaanpassung), z.B. durch Verschattung, Rückhalt von Niederschlagswasser, Milderung sommerlicher Überhitzung und Erhöhung der Luftfeuchtigkeit.
In ökologischer Hinsicht haben sie wesentliche Lebensraumfunktionen, z.B. bieten sie Nahrung und Lebensstätten für eine große Zahl von Vögeln im Siedlungsbereich. Schließlich sorgen sie im Hinblick auf das Orts- und Landschaftsbild für eine optische Einbindung der Bebauung und verbessern gerade in dicht bebauten Siedlungsbereichen die Aufenthalts- und Erholungsqualität in den Freiräumen.

Da die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung hier nicht anzuwenden ist und damit auch kein ökologischer Ausgleich für die durch den Bebauungsplan zulässige Flächeninanspruchnahme bisher nicht bebauter Flächen stattfindet, kommt der Umsetzung dieser Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu.

Die durch Planzeichen und textlich dargestellten grünordnerischen Festsetzungen konkretisieren das genannte Ziel, sichern eine Mindestdurchgrünung des Plangebiets mit Gehölzen und Grünflächen und tragen der Ortsrandsituation Rechnung. So wird am östlichen Ortsrand eine „begrünte Fläche auf Baugrundstücken" festgesetzt. Diese Festsetzung folgt der Vorgabe aus dem Flächennutzungenplan. Mit dieser Fläche kann eine naturnahe, optisch und ökologisch wirksame Gestaltung des Ortsrandes erreicht werden. Wünschenswert für diese privaten Freiflächen sind aufgrund der randlichen Lage schwerpunktmäßig Wiesenflächen mit Gehölzpflanzungen in Form freiwachsender Hecken oder niedriger Obstgehölze, wie sie teilweise bereits vorhanden sind.

Eine Über- und Unterbauung, auch z.B. mit Stellplätzen oder Erschließungen, wird ausgeschlossen, um eine naturnahe Bodenentwicklung mit ungestörtem Wasserhaushalt und gute Wuchsbedingungen für Gehölze zu fördern.

Für Gehölze sind Höhenbeschränkungen durch die Nähe zur benachbarten 110-kV-Bahnstromleitung zu beachten. Darauf wird im Bebauungsplan hingewiesen.

Die wenigen als zu erhalten festgesetzten Bäume übernehmen eine gewisse optische und ökologische Funktion im Siedlungsraum. Falls bei einzelnen Bäumen aufgrund von

Alters- und Vitalitätseinschränkungen die Verkehrssicherheit künftig nicht mehr gegeben ist, sind sie entsprechend der hinweislich dargestellten Pflanzliste und der hier genannten Mindestqualität nachzupflanzen. Während Baumaßnahmen in ihrem Umfeld sind sie fachgerecht entsprechend der anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der in der DIN 18 920 genannten Vorgaben, zu schützen.

Zur Verbesserung der Durchgrünung entlang der Verkehrswege werden beidseitig der Erschließungswege zusätzlich zu den wenigen bestehenden Bäumen weitere Baumpflanzungen festgesetzt, teils auf öffentlichem Grund, teils auf Privatgrund festgesetzt werden.
Dabei bedeutet die zeichnerische Festsetzung „Mittelgroßer oder großer Baum zu pflanzen", dass mindestens ein mittelgroßer Baum zu pflanzen ist. Wenn es die standörtlichen Bedingungen und die Gestaltung erlauben, ist ein großer Baum wünschenswert.

Insbesondere die vier festgesetzten Baumpflanzungen auf den kommunalen Flächen an der Haunsbergstraße sollten zeitnah umgesetzt werden, da die Gemeinde Ainring damit eine Vorbildfunktion übernimmt und zudem die vielfältigen positiven Wirkungen von Baumpflanzungen erst mittelfristig zum Tragen kommen.
Bei sämtlichen Neupflanzungen ist sicherzustellen, dass durch ausreichenden Wurzelraum und ideal vorbereitetes Bodensubstrat optimale Wuchsbedingungen geschaffen werden, damit die Bäume langfristige Entwicklungschancen haben.

Auf den Privatgrundstücken wird die grünordnerische Zielsetzung durch die Festsetzung umgesetzt, dass pro angefangener 300 m² Grundstücksfläche je ein standortgerechter Laubbaum zu pflanzen ist.
In Abhängigkeit von der Grundstücksgröße wurde neben der flächenbezogenen Anzahl auch ein Mindestanteil an Großbäumen festgesetzt, der für ausreichend große Grundstücke, nämlich solche mit einer Fläche über 600 m², greift.
Als mittelgroße Bäume ist die Pflanzung von Obstbäumen ist besonders empfehlenswert. Hier ist zu beachten, dass aus ökologischen und optischen Gründen ausreichend große Bäume in Form von Hochstämmen zu pflanzen sind.
Vorhandene Bäume, die standörtlich gut geeignet sind, eine gute Vitalität aufweisen und günstige Wuchsbedingungen haben, können selbstverständlich hierauf angerechnet werden.

Die hinweisliche Empfehlung von geeigneten Baumarten umfasst standortgerechte, stadtklimaverträgliche Arten und soll den Eigentümerinnen und Bauherrn als Orientierung dienen. Sie beinhaltet einerseits heimische Arten, die besonders wertvoll für die ortstypische Fauna sind und beispielsweise als Futterquelle für Bienen und Schmetterlinge dienen. Zudem entsprechen sie visuell dem anzustrebenden Landschaftsbild des Alpenvorlandes. Andererseits enthält die Liste einige ursprünglich in wärmeren Regionen beheimatete Arten wie die Zerr-Eiche oder die Blumen-Esche, die mit der zunehmenden Hitze und Trockenheit gerade in dicht bebauten Siedlungsgebieten besser zurechtkommen. Eine Mischung verschiedener Arten ist auch im Hinblick auf die zunehmende Anfälligkeit vieler heimischer Baumarten gegenüber Krankheiten und Schädlingen zu empfehlen (z.B. Rotfäule bei der Fichte, Eschentriebsterben bei der Gemeinen Esche).
Die Liste ist nicht abschließend und kann sinngemäß um standörtlich geeignete Bäume erweitert werden.

Mindestgrößen für die zu pflanzenden Bäume sichern eine wirksame Durchgrünung in einem angemessenen Zeitraum.

Die Verschiebbarkeit der festgesetzten Bäume um bis zu 5 m erlaubt eine Flexibilität in der konkreten Gestaltung mit Rücksicht auf technische und gestalterische Rahmenbedingungen.

Die Festsetzungen zur Minimierung der Versiegelung und der Verwendung versickerungsfähiger Beläge sollen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, insbesondere der Grundwasser- und Bodenschutzfunktionen, mindern.

Die „privaten Vorzonen" werten das Straßenbild auf und sind im Bestand bereits stellenweise in guter Ausprägung vorhanden, zum Beispiel südöstlich des Kreuzungsbereichs Haunsbergstraße / Kirchenwegstraße. Die „privaten Vorzonen" müssen im Gegensatz zu den „begrünten Flächen auf Baugrundstücken" nicht vollflächig begrünt werden.
Mit einer Mindestbegrünung von 50 % bleibt es weiterhin möglich, in den straßenzugewandten Bereichen Zugänge oder Zufahrten zu situieren oder Fahrräder und in untergeordnetem Umfang Kraftfahrzeuge abzustellen.

Mit einer naturnahen und extensiv gepflegten Gestaltung der öffentlichen straßenbegleitenden Grünflächen leistet die Gemeinde Ainring einen ökologischen Beitrag und zeigt beispielhaft, wie mit einfachen Mitteln die Biodiversität verbessert werden kann.

Damit Bäume auch auf Tiefgaragen gute Wuchsbedingungen erhalten, wurden entsprechende Mindestflächen für ihre Wurzelräume und Mindestüberdeckungen festgesetzt.

Falls Bauarbeiten erforderlich werden, die den Wurzel- oder Kronenraum bestehender Bäume beeinträchtigen könnten, sind die diesbezüglich geltenden anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Diese fordern während der gesamten Bauphase den wirksamen Schutz der Gehölzbestände.

Damit die Begrünungsmaßnahmen zeitnah umgesetzt werden, wurde festgesetzt, dass die Außenanlagen inklusive der Baumpflanzungen spätestens im Folgejahr der Bezugsfertigkeit anzulegen sind.

7.10. Aufschüttungen / Abgrabungen

Für möglicherweise in Kellerräumen vorgesehene Nutzungen soll die Zulassung von Abgrabungen eine ausreichende natürliche Belichtung und Belüftung ermöglichen. Sonstige Abgrabungen oder Aufschüttungen werden ausgeschlossen, um ein landschaftsgerechtes Erscheinungsbild der Freiflächen zu sichern.
Geländemodellierungen zur Anbindung an bestehende und benachbarte Nutzungen oder im Bereich von Lichtschächten sind möglich.

7.11. Einfriedungen, Zäune, Sichtschutzmauer

Die als offene Zäune oder Hecken aus Laubgehölzen zu errichtenden Einfriedungen mit einer maximalen Höhe von 1,0 m erlauben Blickbeziehungen zwischen Plangebiet und Umgebung.
Die Verwendung von Laubgehölzen anstelle der in Ainring häufig anzutreffenden immergrünen Nadelgehölze oder blickdichten Holzzäune ist optisch und ökologisch vorzuziehen. Thujenhecken sind zwar meistens grün (im Winter eher braun) und dicht, der Natur jedoch weitgehend abträglich. Sie bieten heimischen Insekten und Vögeln keine Nahrung und dienen Vögeln nur selten als Nistplatz, da ein Eindringen in eine häufig geschnittene Hecke fast unmöglich ist. Wegen Trockenheit und der schwer verrottbaren abgestorbenen Pflanzenteile der Thuja herrscht auch unter Hecke kaum bodennahes Leben. Sie leiden oft besonders unter Trockenheit und verbraunen, da durch die dichte Außenschicht kein nennenswerter Niederschlag zum Wurzelbereich der Hecke vordringt. Im Vergleich hierzu leisten Laubhecken einen signifikant höheren Beitrag zur biologischen Vielfalt in unseren Siedlungsgebieten.

Der Verzicht auf durchgängig betonierte Sockelbereiche und ein Mindestabstand zum Boden gewährleisten, dass die Zäune für am Boden lebende Kleintiere durchlässig bleiben.

Sichtschutzelemente aus Kunststoff werden aus optischen und ökologischen Gründen ausgeschlossen.

7.12. Schallschutz

In einer schalltechnischen Untersuchung (Möhler + Partner Ingenieure AG, Bericht Nr. 700-6032 vom September 2023) wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche sowie dem Sportanlagenlärm auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, 16. BImSchV, TA Lärm und 18. BImSchV beurteilt.

Verkehrsgeräusche

Auf das Planungsgebiet wirken die Verkehrsgeräusche der Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall sowie der öffentlichen Straßenverkehrsflächen ein.

Es werden Beurteilungspegel von bis zu (aufgerundet) 64/59 dB(A) Tag/Nacht prognostiziert. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden insbesondere im Nachtzeitraum an fast allen Gebäuden entlang der Salzburger Straße, der Kirchenwegstraße sowie entlang der Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall (Bahnstrecke 5470) überschritten. Lediglich an den Gebäuden entlang der Haunsbergstraße und in Plangebietsmitte können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/ Nacht werden dabei aber nicht überschritten.

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i.d.R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Reine Wohngebiete (WR) und Allgemeine Wohngebiete (WA) 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Misch- und Kerngebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht.

Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 70/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden können. An allen Plangebäuden wird der gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht unterschritten.

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau" ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO ist der/die Bauherr(in) verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 7 der DIN 4109, Januar 2018 im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen. Die Lärmpegelbereiche werden nicht festgesetzt, sondern lediglich die Anwendung der DIN 4109, Januar 2018. In den Bereichen des Plangebietes mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/-oder mit Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel sind weitergehende aktive und/ oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109 hinausgehen.

Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm

In den Bereichen ohne bzw. mit geringen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 von bis zu 4 dB(A) ist ein baulicher Schallschutz ausreichend: Die Mindestanforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) ergeben sich aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau". Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind bei der Dimensionierung des Schalldämm-Maßes der Außenbauteile die Nebenbestimmungen zu berücksichtigen.

An den Fassaden der Gebäude mit Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 von mehr als 4 dB(A) ist neben einem ausreichenden Schalldämm-Maß der Außenbauteile zusätzlich eine schallgedämmte Lüftungseinrichtung bzw. andere geeignete Einrichtungen zur fensterunabhängigen Belüftung notwendig. Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die durch eine geeignete Grundrissorientierung über Fenster an einer lärmgeschützten Fassadenseite belüftet werden können, kann auf schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere geeignete Belüftungssysteme verzichtet werden.

Neben den Aufenthaltsräumen innerhalb der Gebäude sind auch Außenwohnbereiche (Privatgärten, Terrassen, Dachterrassen, Balkone, Loggien usw.) schutzbedürftige Räume im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Als Anforderung an die Lärmvorsorge bei der Neuplanung von Außenwohnbereichen im Rahmen der Bauleitplanung sollten auf Außenwohnbereichen zumindest die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Tagzeitraum eingehalten werden. Da auf Außenwohnbereichen die Nutzung auf den Tagzeitraum (6-22 Uhr) beschränkt ist, ist die nächtliche Verkehrslärmbelastung nicht beurteilungsrelevant. Sofern auf Außenwohnbereichen mit höheren Verkehrslärmpegel (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) gerechnet werden muss, so sind diese durch planerische oder baulich-technische Maßnahmen zu schützen (z. B. Abrücken, Verlegen, Loggien- / Balkonverglasungen, Abschirmwände, geschlossene Brüstungen für Dachterrassen usw.).

Maßgeblich für die hohen Verkehrslärmpegel im östlichen Plangebiet ist die bestehende eingleisige Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall, die am östlichen Rand des Planungsgebiets verläuft. Des Weiteren liegen Bestandsbebauungen vor, die in der bestehenden Lärmsituation Außenwohnbereiche entlang der Bahnstrecke realisiert haben. Durch die vorliegende Planung wird an der Bahnstrecke 5470 nichts geändert, sodass die vorliegende Situation nicht verändert wird.

Der aktuelle Bebauungsplan setzt ein Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO fest, d.h. der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV liegt demzufolge bei 59 dB(A) tags. Die Ermittlung des Verkehrslärms wurde entsprechend der aktuellen geltenden Regelwerke für den Straßenverkehrslärm nach RLS-19 und für den Schienenverkehrslärm nach Schall 03 durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im Bereich der Salzburger Straße und der Kirchenwegstraße an den lärmzugewandten Fassadenseiten Beurteilungspegel größer als 59 dB(A) tags auftreten. Somit sollten hier Balkone, Loggien etc. mit aktiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Loggien-/Balkonverglasungen) geschützt werden. An den Grundstücken entlang der Bahnstrecke 5740 sind die ersten ca. 16 m der Freiflächen westlich der Bahnstrecke von Überschreitungen der 59 dB(A) betroffen.

Eine Ermittlung des Schienenverkehrslärms nach der „alten" Schall03 zeigt in der vorliegenden Situation, dass ein Beurteilungspegel > 59 dB(A) tags nur im Nahbereich der Schienentrasse auftritt. Somit werden im gesamten Plangebiet die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Reine und Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags zuverlässig eingehalten. Infolgedessen waren bei der Errichtung der bestehenden Wohnbebauung mit Außenwohnbereichen in Richtung Bahntrasse vor der Änderung der Berechnungsvorschrift (vor 2015) keine Überschreitungen ermittelt worden.

In der Bauleitplanung können städtebauliche Abwägungen getroffen werden. Eine absolute Grenze, die im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung zu setzen ist, ist erst erreicht, wenn die verfassungsrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung oder zu Eingriffen in die Substanz des Eigentums überschritten wird. Gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht werden im vorliegenden Fall nicht überschritten.

Die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr liegen für Allgemeine Wohngebiete bei 64/54 dB(A) Tag/Nacht. Diese Werte entsprechen zudem den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete. Bei einem Verkehrslärmpegel von bis zu 64 dB(A) tags (IGW 16. BImSchV für Mischgebiete) ist aus immissionsschutzfachlicher Sicht eine Aufenthaltsqualität auf Außenwohnbereichen gegeben.

Da im vorliegenden Fall ~~eine~~ Bestandsbebauungen vorliegt, ~~welche~~ die in der bestehenden Lärmsituation Außenwohnbereiche entlang der Bahnstrecke realisiert ~~hat~~ haben und unter Berücksichtigung der oben genannten Argumentation ist es im Rahmen der Abwägung zumutbar ~~in der Abwägung~~ hinsichtlich dem Schutz der Außenwohnbereiche auf den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete (64 dB(A) tags) abzustellen.

Im östlichen Plangebiet verbleibt demnach ein Randstreifen von 4 m zur östlichen Plangebietsgrenze mit Überschreitungen von 64 dB(A) tags. Aktuell befinden sich in diesem Bereich Grenzbepflanzungen wie Hecken, Sträucher und Bäume, sodass ein dauerhafter Aufenthalt in diesem Bereich nicht gegeben und zukünftig auch nicht vorgesehen ist. Festsetzungen werden für die Freibereiche daher nicht formuliert. Zudem sind die Grundstücke am östlichen Planungsgebiet ausreichend groß, sodass sich die Bewohner auch auf Freiflächen aufhalten können, die den Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) einhalten bzw. unterschreiten.

Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft

Die schalltechnischen Auswirkungen des Planvorhabens für die betroffene Nachbarschaft wurden in einem schalltechnischen Gutachten im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation hilfsweise nach den Maßgaben der 16. BImSchV bewertet. Im Sinne der 16. BImSchV gelten Änderungen des Verkehrslärms von weniger als 2,1 dB(A) als nicht wesentlich, sofern die Grenzwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht sind.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Ziel-/Quellverkehrs führt teilweise zu Pegelerhöhungen um bis zu 1 dB(A) in der Nachbarschaft. Da sich die Pegelerhöhung somit unter 2,1 dB(A) belaufen und das Beurteilungspegelniveau unter 70/60 dB(A) Tag/Nacht liegt, führt das Planvorhaben zu keinen negativen Auswirkungen in der Nachbarschaft.

Anlagenlärm

Anlagengeräusche innerhalb des Planungsgebiets

Innerhalb des Plangebiets befindet sich lediglich wohnverträgliches Gewerbe, wie z.B. ein Kosmetikstudio und ein kleines Eiscafé, ohne relevante Geräuschentwicklungen. Somit kommt es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft ausgehend von dem Plangebiet.

Anlagengeräusche außerhalb des Planungsgebiets

Außerhalb des Plangebiets befinden sich in unmittelbarer Nähe lediglich wohnverträgliches Gewerbe und ~~führen~~ führt somit zu keinen Lärmkonflikten. Im weiterem Umgriff liegen im Norden die Gewerbebetriebe innerhalb des Bebauungsplans „Mitterfelden A". Aufgrund des Abstandes von über 380 m bis zur Plangebietsgrenze ist hier ebenfalls mit keinen Lärmkonflikten zu rechnen.

Sportanlagenlärm

Innerhalb des Plangebiets ist mit keinem Sportanlagenlärm zu rechnen. Es befindet sich lediglich außerhalb des Plangebiets eine Sportanlage. Diese gehen vom Sportplatz des Fortbildungsinstitutes der Bayrischen Polizei südwestlich des Plangebiets aus. Es wurde davon ausgegangen, dass dieser ausschließlich im Tagzeitraum und außerhalb der

Ruhezeiten genutzt wird. Durch die Sportanlage werden Beurteilungspegel von bis zu (gerundet) 55 dB(A) tags im Plangebiet prognostiziert. Somit werden die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für ein WA eingehalten.

Tiefgaragenzu- und ausfahrten

Um die Nachbarschaft in den Allgemeinen Wohngebieten vor dem Lärm ein- und ausfahrender Fahrzeuge zu schützen, werden mehrere Festsetzungen hinsichtlich der Tiefgaragenzu- und ausfahrten getroffen. So wird festgesetzt, dass Tiefgaragenzu- und -ausfahrten einzuhausen sind und diese Einhausung eine Schalldämmung von mind. 25 dB aufweisen muss. Die Innenwände der Rampen sind schallabsorbierend zu verkleiden und müssen einen Absorptionskoeffizienten von α500Hz ≥ 0,6 zu aufweisen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen.

Im Ergebnis werden durch die getroffenen Festsetzungen im gesamten Planungsgebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert.

7.13. Altlasten

Im Planungsgebiet sind keine Altlastenverdachtsflächen bekannt. Falls dennoch bei den Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt oder das Wasserwirtschaftsamt Traunstein zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art 1 BayBodSchG).

7.14. Ver- und Entsorgung

Alle relevanten Ver- und Entsorgungsleitungen liegen am Gebiet an. Das Gebiet ist durch die örtliche Fernwärme erschlossen.

Innerhalb des Planungsgebietes müssen Versorgungsleitungen unterirdisch verlegt werden.

Hiervon ausgenommen ist die bestehende 110-kV-Bahnstromleitung am östlichen Geltungsbereich. Um die Verträglichkeit der Leitung mit der angrenzenden Wohnnutzung zu gewährleisten, sind der 12,5-m-Gefahrenbereich und der 30-m-Schutzstreifen nachrichtlich in der Planzeichnung eingetragen. Innerhalb des 12,5-m-Gefahrenbereichs dürfen Gebäude sowie An- und Aufbauten eine Höhe von 446,0 m. ü. NN nicht überschreiten. Auch innerhalb des 30-m-Schutzstreifens muss mit Einschränkungen der Bauhöhen von Bauwerken gerechnet werden. Pläne für alle Bauwerke innerhalb des Schutzstreifens müssen deshalb durch den jeweiligen Grundeigentümer zur Überprüfung der Sicherheitsbelange der DB Energie GmbH, Richelstr. 3, 80634 München, vorgelegt werden. (Siehe Anlage 3 an dieser Begründung: Stellungnahme der DB Energie GmbH)

7.15. Bodendenkmäler

Innerhalb des Planungsgebietes oder der näheren Umgebung sind keine Bodendenkmäler bekannt. Um dennoch den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung zu tragen wird darauf hingewiesen, dass bei der Verwirklichung von Bauvorhaben im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes Bodendenkmäler zutage kommen können. Diese unterliegen der Meldepflicht nach Art. 8 DSchG und sind dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich anzuzeigen.

7.16. Versickerung von Niederschlagswasser, Schutz bei Starkregenereignissen

Unverschmutztes Niederschlagswasser von Dächern und befestigten Flächen ist auf den Privatgrundstücken oberflächig und unter Einhaltung der „Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser" (TRENGW), die Vorgaben der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV)

und des Arbeitsblattes DWA-A 138 (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versicherung von Niederschlagswasser) in den jeweils aktuellen Versionen zu versickern. Eine Versickerung über eine belebte Oberbodenschicht ist bevorzugt, um die Reinigungsleistung dieser Schicht zu nutzen als Beitrag zum Grundwasserschutz. Ist eine flächenhafte Versickerung nicht möglich, ist das Niederschlagswasser über ein Mulden-Rigolen-System zu versickern. Der Bau von Sickerschächten ist nur in Ausnahmefällen zulässig und grundsätzlich zu begründen.

Um einen Überflutungsschutz im Fall von Starkregenereignissen zu erreichen, wird eine Überhöhung von Rampen zu tiefergelegenen Gebäudeteilen (z.B. Tiefgaragen) im Einfahrtsbereich und eine Überhöhung der Oberkanten von Lichtschächten, Kellerfenstern und Sparteneinführungen empfohlen.

7.17. Artenschutz

Für gefährdete Tier- und Pflanzenarten und ihre Habitate hat der Geltungsbereich aufgrund der intensiven baulichen und gärtnerischen Inanspruchnahme grundsätzlich keine nennenswerte Bedeutung.
Es ist jedoch der europäische Artenschutz nach § 44 ff. BNatSchG zu beachten. Diesem zufolge sind Tötungen oder Störungen europarechtlich geschützter Arten sowie eine Beschädigung oder Zerstörung ihrer Lebensstätten nicht zulässig.
Als entsprechend geschützte Tiergruppen können im Geltungsbereich siedlungsbewohnende Fledermaus- und Vogelarten vorkommen, die zum einen Ritzen und Spalten an Gebäuden oder deren Dachböden nutzen und andererseits in Gehölzen Quartiere bzw. Brutplätze haben können. Höhlenbrütende Vogelarten können in größeren Höhlen alter Bäume vorkommen, Freibrüter bauen ihre Nester in Kronen und Geäst von Bäumen und Sträuchern. Europarechtlich geschützte Fledermausarten können ebenfalls in Baumhöhlen oder –spalten oder in und an Gebäuden vorkommen.
Da die Verwirklichung des zukünftig zulässigen Baurechts eine Rodung von Bäumen und Sträuchern sowie den Umbau oder Abriss von Gebäuden mit sich bringen kann, ist die Auslösung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG nicht vollständig ausgeschlossen.
Für den Geltungsbereich liegen keine Kenntnisse oder Verdachtsfälle vor, dass entsprechende Arten vorkommen. Daher erfolgt zum jetzigen Zeitpunkt keine detaillierte artenschutzrechtliche Untersuchung mit Kartierung vorkommender Arten.
Spätestens mit der Stellung des Bauantrags bzw. bei Freistellung vor Beginn der Bauarbeiten ist jedoch zu prüfen, ob artenschutzrechtlich relevante Lebensräume und Arten betroffen sein können.
Des Weiteren gibt es einige Vermeidungsmaßnahmen, die vor allem eine zeitliche Befristung für Rodungs- und Abrissarbeiten beinhalten, damit möglicherweise vorkommende Arten nicht geschädigt werden. Da damit ein Großteil artenschutzrechtlicher Konflikte von vornherein ausgeschlossen werden kann, sind diese Maßnahmen zu beachten:

- Rodung von Bäumen ohne Höhlen und von Sträuchern außerhalb der Brutzeit von Vögeln (also nicht zwischen 1. März und 30. September),
- Rodung von Bäumen mit Höhlen im Zeitraum zwischen Oktober bis Mitte November. Hier wird eine Begutachtung durch einen Fledermaus-/ Vogelkundler dringend empfohlen.
- Abriss von Gebäuden (insbesondere solche mit älteren Verkleidungen, Spalten, Einschlupfen) im Zeitraum September bis November.

Der Hinweis, dass im Zuge des Bauantrags ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan vorzulegen ist, soll eine angemessene Gestaltung der Außenanlagen sicherstellen.

8. Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

- Umsetzung eines Bebauungsplanes der Innenentwicklung
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Sicherung der bestehenden Bebauung in Kombination mit einer maßvollen Nachverdichtung und der Umstrukturierung eines gewerblichen Areals in Wohnungsbau
- Sicherung der verträglichen Einbindung der Bebauung in die bauliche und landschaftliche Umgebung
- Gliederung der Straßenräume, Verbesserung der Durchgrünung des Baugebiets mit Bäumen und Sicherung der bereits vorhandenen vitalen Bäume.

9. Natur- und Umweltschutz, Eingriffsregelung

Die Neuaufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes führt zu keiner Inanspruchnahme unbebauter Bereiche am Ortsrand oder in der freien Landschaft. Durch das Verfahren nach § 13a BauGB ist eine Umweltprüfung bzw. ein Umweltbericht nicht erforderlich und die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nicht anzuwenden.

10. Klimaschutz

Nach § 1a Abs. 5 BauGB soll bei der Aufstellung von Bauleitplänen den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden.

Diese Ziele wurden im Bebauungsplan durch folgende Festsetzungen berücksichtigt:

- Eine Zunahme der Bebauungsdichte (Innenentwicklung vor Außenentwicklung) bedeutet ein flächensparendes Bauen und den Erhalt unversiegelter und klimatisch ausgleichender Freiflächen.
- Die Begrünungsvorgaben gewährleisten eine Mindestausstattung des Plangebiets mit klimawirksamen Vegetationsflächen und Gehölzen. Ein zusammenhängendes Netz aus Baumpflanzungen, Ortsrandeingrünung und begrünten privaten Vorzonen wirkt sommerlicher Überhitzung entgegen und trägt zu (Fein-)Staubbindung und Frischluftbildung bei. Diese Ziele werden auch durch die vorgesehenen Straßenbäume und durch Dachbegrünung unterstützt.
- Die gestalterischen Anforderungen mit einfachen Dachformen wirken auf kompakte Baukörper hin und sind damit hinsichtlich möglicher Wärmeverluste als günstig einzustufen. Zudem unterstützt die Ausrichtung der Bauräume geneigter Dachflächen die Nutzung der Sonnenenergie.

11. Daten zum Bebauungsplan

	Fläche	Anteil
Umgriff gesamt	33.680 m²	100 %
davon:		
Öffentliche Verkehrsfläche	2.764 m²	8 %
Allgemeines Wohngebiet (WA 1, WA 2, WA 3)	30.916 m²	92 %

Siegel

Ainring, den 11. 11. 24 .....

Martin Öttl, Erster Bürgermeister

Anlage 1:
Gegenüberstellung Baurecht

		Bestand					Planung				
Fl.St.Nr.	Grundstücks-größe in m2	GR Bestand	GRZ Bestand	Geschosse	GF (inkl. DG)	GFZ (inkl. DG)	GR Planung	GRZ Planung	Geschosse	GF (inkl. DG)	GFZ (inkl. DG)
2195	2.684										
2197	3.876	2.300	0,35		2300	0,35	2.025	0,31	4	7.400	1,13
2197/7	1.102	256	0,23	2	681	0,62	280	0,25	2	745	0,68
2197/10	246	70	0,28	2	186	0,76	80	0,33	2	213	0,87
2197/9	1.449	279	0,19	2	742	0,51	300	0,21	2	798	0,55
2200/6	487	87	0,18	2	231	0,48	95	0,20	2	253	0,52
2200/16	237	85	0,36	2	226	0,95	95	0,40	2	253	1,07
2200/17	383	107	0,28	2	285	0,74	120	0,31	2	319	0,83
2200/18	182	86	0,47	2	229	1,26	95	0,52	2	253	1,39
2200/19	357	86	0,24	2	229	0,64	95	0,27	2	253	0,71
2200/20-25	299	0	0,00	0	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00
2200/7	802	104	0,13	2	277	0,34	170	0,21	2	452	0,56
2200/33	272	0	0,00	2	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00
2200/32	147	64	0,44	2	170	1,16	70	0,48	2	186	1,27
2200/31	101	62	0,61	2	165	1,63	70	0,69	2	186	1,84
2200/30	103	62	0,60	2	165	1,60	70	0,68	2	186	1,81
2200/29	105	62	0,59	2	165	1,57	70	0,67	2	186	1,77
2200/28	106	61	0,58	2	162	1,53	70	0,66	2	186	1,76
2200/2	210	64	0,30	2	170	0,81	70	0,33	2	186	0,89
2200/10	371	160	0,43	2	426	1,15	160	0,43	2	426	1,15
2200/34	211	83	0,39	2	221	1,05	100	0,47	2	266	1,26
2200/8	259	61	0,24	2	162	0,63	100	0,39	2	266	1,03
2200/5	1.261	133	0,11	2	354	0,28	240	0,19	2	638	0,51
2201/4	364	77	0,21	2	205	0,56	120	0,33	2	319	0,88
2201/5	430	160	0,37	2	426	0,99	160	0,37	2	426	0,99
2201/6	1.081	100	0,09	2	266	0,25	240	0,22	2	638	0,59
537/224	659	292	0,44	3	1.069	1,62	320	0,49	3	1.171	1,78
537/48	659	234	0,36	3	856	1,30	240	0,36	3	878	1,33
2202/3	537	0	0,00	0	0	0,00	0	0,00	0	0	0,00
2202/2	1.085	0	0,00	0	0	0,00	240	0,22	2	638	0,59
537/24	496	321	0,65	3	1.175	2,37	330	0,67	3	1.208	2,44
537/49	561	205	0,37	3	750	1,34	250	0,45	3	915	1,63
537/32	865	208	0,24	2	553	0,64	260	0,30	2	692	0,80
2197/5	243	0	0,00		0	0,00	0	0,00	0	0	0,00
537/5	470	113	0,24	2	301	0,64	150	0,32	2	399	0,85
537/223	212	64	0,30	2	170	0,80	70	0,33	2	186	0,88
537/222	208	62	0,30	2	165	0,79	70	0,34	2	186	0,90
537/221	263	63	0,24	2	168	0,64	70	0,27	2	186	0,71
537/33	736	189	0,26	2	503	0,68	190	0,26	2	505	0,69
537/31	678	109	0,16	2	290	0,43	150	0,22	2	399	0,59
537/4	664	71	0,11	2	189	0,28	150	0,23	2	399	0,60
2200/9	405	93	0,23	2	247	0,61	100	0,25	2	266	0,66
2200/15	398	95	0,24	2	253	0,63	100	0,25	2	266	0,67
2200/3	410	100	0,24	2	266	0,65	120	0,29	2	319	0,78
2200/4	322	121	0,38	2	322	1,00	120	0,37	2	319	0,99
537/30	623	107	0,17	2	285	0,46	150	0,24	2	399	0,64
537/3	660	118	0,18	2	314	0,48	150	0,23	2	399	0,60
537/2	658	70	0,11	2	186	0,28	150	0,23	2	399	0,61
537/43	560	143	0,26	2	380	0,68	150	0,27	2	399	0,71
537/39	382	158	0,41	2	420	1,10	160	0,42	2	426	1,11
537/40	250	119	0,48	2	317	1,27	120	0,48	2	319	1,28
537/41	353	133	0,38	2	354	1,00	175	0,50	2	466	1,32
537/42	434	204	0,47	2	543	1,25	200	0,46	2	532	1,23
	30.916	8.001	0,26		18.517	0,60	9.080	0,29		27.306	0,88

Anlage 2:
Stellungnahme DB Immobilien und DB Energie GmbH
- Zur Beachtung im Bauvollzug -

Anlage 3:
Stellungnahme DB Energie GmbH
- Zur Beachtung im Bauvollzug -

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan östlich der Kirchenwegstraße im Ortsteil Mitterfelden, Gmd. Ainring

Bericht Nr. 700-6032

im Auftrag der

Gemeinde Ainring
83404 Ainring

München, im September 2023

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan östlich der Kirchenwegstraße im Ortsteil Mitterfelden, Gmd. Ainring

Bericht-Nr.: 700-6032

Datum: 12.09.2023

Auftraggeber:

Gemeinde Ainring
Salzburger Str. 48
83404 Ainring

Auftragnehmer:

Möhler + Partner Ingenieure AG
Beratung in Schallschutz + Bauphysik
Landaubogen 10
D-81373 München
T + 49 89 544 217 - 0
F + 49 89 544 217 - 99
www.mopa.de
info@mopa.de

Bearbeiter:

B. Eng. A. Schlecht
Dipl.-Ing. (FH) M. Rasch

Inhaltsverzeichnis:

1. Aufgabenstellung 8

2. Örtliche Gegebenheiten 8

3. Grundlagen 9

4. Verkehrslärm 11

4.1 Prognose-Nullfall 11

4.2 Prognose-Planfall 13

4.3 Abwägung von Schallschutzmaßnahmen und Lösungsvorschläge 15

4.4 Auswirkungen auf die Nachbarschaft 18

5. Anlagenlärm 19

5.1 Anlagenlärm außerhalb des Plangebiets - Vorbelastung 19

5.2 Anlagenlärm innerhalb des Plangebiets – Zusatzbelastung 19

6. Sportanlagenlärm 20

6.1 Schallemissionen 20

6.2 Schallimmissionen und Beurteilung 20

7. Formulierungsvorschläge für den Bebauungsplan 21

7.1 Satzung 21

7.2 Begründung 22

8. Anlagen 26

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Darstellung der Orientierungswerte, Immissionsgrenzwerte, -richtwerte 10

Abbildung 2: Konfliktpegelkarte Außenwohnbereiche (h= 2 m üGOK) Tagzeitraum (6-22 Uhr) .. 17

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Schallemissionen Straßenverkehr gemäß RLS-19 - Nullfall 11

Tabelle 2: Schallemissionen Straßenverkehr gemäß RLS-19 - Planfall 13

Tabelle 3: Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten - Verkehrslärm 14

Tabelle 4: Sportanlagenlärm - Beurteilungspegel nach 18.BImSchV 20

Grundlagenverzeichnis:

[1] Entwurf des Bebauungsplans „Östlich der Kirchenwegstraße", Gemeinde Ainring, 17.01.2023

[2] Neuaufstellung des Bebauungsplanes/Grünordnungsplanes „Am Bahnhof in Mitterfelden", Gemeinde Ainring, zuletzt geändert am 18.09.2018

[3] Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan, Gemeinde Ainring, Entwurf, 25.09.2019

[4] Bebauungsplan mit Grünordnung „Mitterfelden A" der Gemeinde Ainring, 21.12.1970

[5] Verkehrliche Stellungnahme „Neuaufstellung Bebauungsplan Mitterfelden – östlich der Kirchenwegstraße" von PTV Group, 15.11.2022

[6] Baysis (Bayrisches Straßeninformationssystem) Kartenfenster, Straßenverkehrszählung 2021 B20 in Ainring

[7] Verflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr; https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html; aufgerufen am 15.01.2023

[8] Verkehrszahlen übermittelt per Mail von Hr. A. Clouth (PVT Transport), 16.01.2023

[9] Ortsbesichtigung durchgeführt durch einen Mitarbeiter von Möhler + Partner Ing. am 16.12.2022

[10] Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren Nr. II B 8-4641.1-001/87 des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, 3. August 1988

[11] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist

[12] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Juli 2002

[13] Beiblatt 1 zu DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Mai 1987

[14] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

[15] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, 2019

[16] Anlage 2 zu §4 der 16. BImSchV, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014, Teil 1, S. 2271-2313, ausgegeben zu Bonn am 23. Dezember 2014, seit 01.01.2015 in Kraft getreten

[17] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017

[18] DIN ISO 9613-2, Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, Oktober 1999

[19] Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV) vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4644) geändert worden ist

[20] VDI 3770, Emissionskennwerte von Schallquellen: Sport- und Freizeitanlagen, September 2012

[21] Parkplatzlärmstudie, 6. überarbeitete Auflage, Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen, Bayerisches Landesamt für Umwelt, August 2007

[22] DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, November 1989

[23] IMMI Version 2020 EDV Programm zur Schallimmissionsprognose, Wölfel Meßsystem

[24] Zugzahlen der Bahnstrecke 5740 für den Bereich Ainring, Prognose 2030, Deutsche Bahn AG

[25] VDI 2720, Blatt 1, Schallschutz durch Abschirmung im Freien, März 1997

[26] VDI 2714, Schallausbreitung im Freien, Januar 1988

[27] VDI 2571 Schallabstrahlung von Industriebauten, August 1976 (zurückgezogen)

[28] Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03). Ausgabe 1990

[29] Artikel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenwegen; <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>; zuletzt aufgerufen am 23.06.2023

[30] Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshof vom15.03.2017, Az. 2 N 15.619

Zusammenfassung:

Die Gemeinde Ainring beabsichtigt die Aufstellung eines Bebauungsplans östlich der Kirchenwegstraße im Ortsteil Mitterfelden. Der Großteil des Plangebietes ist bereits bebaut und liegt im Geltungsbereich des Urplans „Mitterfelden". Innerhalb des Plangebietes befinden sich hauptsächlich Wohnbebauungen mit gewerblichen Nutzungen entlang der Salzburger Straße. Eine Nachverdichtung soll geprüft werden. Das Plangebiet ist Lärm aus Verkehr, Gewerbe und Sport ausgesetzt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Aufgrund der Nähe des Plangebiets zur Salzburger Straße, der Kirchenwegstraße und der Bahnstrecke 5740 werden Beurteilungspegel an den verkehrszugewandten Fassaden von bis zu 64/59 dB(A) Tag/Nacht prognostiziert. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete mit 55/45 dB(A) Tag/Nacht um bis zu 6/14 dB(A) Tag/Nacht überschritten.
- An den Fassaden der Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht ist neben einem ausreichenden Schalldämm-Maß der Außenbauteile zusätzlich eine schallgedämmte Lüftungseinrichtung bzw. andere geeignete Einrichtungen zur fensterunabhängigen Belüftung notwendig.
- Innerhalb sowie außerhalb des Plangebiets befindet sich lediglich wohnverträgliches Gewerbe ohne relevante Geräuschentwicklungen. Somit kommt es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft ausgehend von dem Plangebiet als auch von den umliegenden Betrieben auf das Plangebiet.
- Durch die Sportanlage des Fortbildungsinstituts der Bayrischen Polizei werden Beurteilungspegel von bis zu (aufgerundet) 55 dB(A) tags prognostiziert. Somit werden die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für WA außerhalb der Ruhezeiten mit 55 dB(A) tags eingehalten.

Es wurden Festsetzungen und Formulierungen für die textliche Fassung des Bebauungsplans vorgeschlagen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind bei konsequenter Umsetzung der Festsetzungen sichergestellt.

1. Aufgabenstellung

Die Gemeinde Ainring beabsichtigt die Aufstellung eines Bebauungsplans östlich der Kirchenwegstraße im Ortsteil Mitterfelden. Der Großteil des Plangebietes ist bereits bebaut und liegt im Geltungsbereich des Urplans „Mitterfelden". Innerhalb des Plangebietes befinden sich hauptsächlich Wohnbebauungen mit gewerblichen Nutzungen entlang der Salzburger Straße. Eine Nachverdichtung soll geprüft werden. Westlich des Planungsgebietes ist der Bebauungsplan für das Fortbildungsinstitut der Bayerischen Polizei mit seinem (nicht öffentlich nutzbaren) Sportplatz zu berücksichtigen. Das Plangebiet ist Lärm aus Verkehr, Gewerbe und Sport ausgesetzt.

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung sind die auf das Plangebiet einwirkenden Schallimmissionen (jeweils Anlagen-, Sport- und Verkehrslärm) rechnerisch zu prognostizieren und nach den einschlägigen Regelwerken zu beurteilen. Erforderlichenfalls sind Schallschutzmaßnahmen zu erarbeiten.

Für die Satzung und Begründung des Bebauungsplans sind Formulierungsvorschläge auszuarbeiten. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in einem Bericht zusammenzufassen.

Mit der Durchführung der Untersuchung wurde die Möhler + Partner Ingenieure AG am 13.06.2019 von der Gemeinde Ainring beauftragt.

2. Örtliche Gegebenheiten

Der Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans befindet sich östlich der Kirchenwegstraße im Ortsteil Mitterfelden der Gemeinde Ainring. Der Großteil des Plangebietes ist bereits bebaut. Innerhalb des Plangebietes befinden sich hauptsächlich Wohnbebauungen mit gewerblichen Nutzungen entlang der südlich angrenzenden Salzburger Straße. An der Kirchenwegstraße 5 ist eine Absiedlung des Gewerbetriebs vorgesehen, an dessen Stelle ein Neubau von Wohngebäuden geplant ist. Östlich des Plangebietes verläuft die Bahnstrecke 5740 und die Bundesstraße 20. Westlich des Planungsgebietes ist der Bebauungsplan für das Fortbildungsinstitut der Bayerischen Polizei mit seinem Sportplatz zu berücksichtigen. Südlich und westlich befinden sich weitere Wohngebiete, die laut dem Flächennutzungsplan [3] als allgemeine Wohngebiete ausgewiesen sind. Nördlich des Plangebietes sowie östlich der Bahntrasse sind gemäß Flächennutzungsplan landwirtschaftliche Flächen ausgewiesen.

Das Plangebiet und der weitere Umgriff sind im Wesentlichen eben. Die genauen örtlichen Gegebenheiten können den Übersichtslageplänen (Anlage 1) entnommen werden.

3. Grundlagen

Grundlage zur Ermittlung und Beurteilung der Schallimmissionen im Rahmen der städtebaulichen Planung ist die mit der Bekanntmachung Nr. II B 8-4641.1-001/87 [10] des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren eingeführte DIN 18005 Teil 1, Schallschutz im Städtebau [12] mit dem zugehörigen Beiblatt 1 [13]. Wenngleich die Bekanntmachung auf die datierte Fassung der Norm aus dem Jahr 1987 verweist, wird im Weiteren auf die aktuelle Fassung der Norm aus dem Jahr 2002 Bezug genommen. Die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005 Teil 1 [13] als Maßstab für die Beurteilung der festgestellten Lärmimmissionen beziehen sich auf den Rand der Bauflächen und sind ein in der Planung zu berücksichtigendes Ziel, von dem im Rahmen der städtebaulichen Abwägung im Einzelfall nach oben (jedenfalls bei Verkehrslärmeinwirkungen) und unten abgewichen werden kann.

Die 16. BImSchV wurde aufgrund der Änderungsverordnung [14] zum 1. März 2021 geändert. Dabei wurde insbesondere folgende Änderung vorgenommen: Das Berechnungsverfahren für den Straßenverkehrslärm, die RLS-90, ist seit Erlass der 16. BImSchV am 12. Juni 1990 für die Ermittlung des Beurteilungspegels verbindlich anzuwenden. Seitdem haben sich die Geräuschemissionen von Fahrzeugen zum Teil deutlich geändert, sodass eine Anpassung der Emissionsannahmen an den aktuellen Stand im Berechnungsverfahren erforderlich ist. Hierzu werden die RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 [15] für die Lärmvorsorge verbindlich eingeführt. Die RLS-19 wurden am 31. Oktober 2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur amtlich bekannt gemacht (VkBl. 2019 S. 698).

Nach DIN 18005 werden die unterschiedlichen Schallquellen (Straßenverkehr, Schienenverkehr, gewerbliche Anlagen, Sport- und Freizeitanlagen usw.) nach den jeweils einschlägigen Vorschriften ermittelt und beurteilt.

Entsprechend den in DIN 18005 -1: 2002-07 angegebenen Verfahren werden die *Schallemissionen und –immissionen des Straßenverkehrs* nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 19 [15] ermittelt und nach Beiblatt 1 der DIN 18005 [13] beurteilt.

Der Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV [14] zu beurteilen. Die 16. BImSchV gilt gemäß § 1 Abs. 1 unmittelbar nur für den Bau bzw. die wesentliche Änderung von öffentlichen Verkehrswegen. Gleichwohl werden die Wertungen der 16. BImSchV auch im Rahmen der Bauleitplanung (hilfsweise) zur Beurteilung der Verkehrslärmeinwirkungen auf die Planung und zur Beurteilung der Verkehrslärmauswirkungen auf die Nachbarschaft herangezogen. In der 16. BImSchV ist festgelegt, bis zu welcher Grenze Verkehrslärmimmissionen und Pegelerhöhungen entschädigungslos hinzunehmen sind. Im Rahmen der Bauleitplanung wird deshalb der Maßstab der 16. BImSchV regelmäßig für eine Abwägung der Belange des Lärmschutzes herangezogen.

Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich von gewerblichen Anlagen werden nach TA Lärm [17] in Verbindung mit DIN ISO 9613-2 [18] berechnet und beurteilt. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärmeinwirkungen entsprechen hinsichtlich ihrer Zahlenwerte überwiegend den Immissionsrichtwerten der TA Lärm. Um im Zuge der Bauleitplanung spätere Lärmkonflikte zu vermeiden, erfordert der Belang des Schallimmissionsschutzes bei Gewerbe- und Anlagenlärmimmis-

sionen einen Nachweis der Einhaltung der einschlägigen Orientierungswerte. Überschreitungen können, anders als bei Verkehrslärmeinwirkungen, nicht mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden. Die Beurteilung der Schallimmissionen ergibt sich aus der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm, [17]) in der geänderten Fassung vom Juni 2017.

Die Immissionsrichtwerte gelten während des Tages für eine Beurteilungszeit von 16 Stunden. Maßgebend für die Beurteilung während der Nacht ist die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt (sog. lauteste Nachtstunde).

Für Sportanlagen ist die Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV [19] einschlägig.

In der folgenden Tabelle werden die Orientierungswerte der DIN 18005, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm, 16. BImSchV und18. BImSchV [19] für die Wohngebiete dargestellt:

Anwendungsbereich	Bauleitplanung			Verkehrslärm		Gewerbelärm				Sportlärm				
Regelwerk	DIN 18005			16. BImSchV		TA Lärm				18. BImSchV				
Beschreibung				Straße + Schiene		gen. und nichtgenehmigungsbed. Anlagen				z.B. Sportplätze, Fußballstadien etc				
Beurteilungszeit	Tag[1]	Nacht[1] Verkehr	Nacht[1] Gewerbe	Tag[1]	Nacht[1]	Tag[3]	Nacht[4] volle lauteste Stunde	Tag Spitzenpegel	Nacht Spitzenpegel	Tag außerhalb/innerhalb Ruhezeit[5]	Tag innerhalb Ruhezeit am Morgen[6]	Nacht[7] lauteste Stunde	Tag[8] Spitzenpegel	Nacht Spitzenpegel
Nutzungsgebiet	Orientierungswert [dB(A)]			Immissionsgrenzwert [dB(A)]		Immissionsrichtwert [dB(A)]								
Reines Wohngebiet (WR)	50	40	35	59	49	50	35	80	55	50	45	35	80/75	55
Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	45	40	59	49	55	40	85	60	55	50	40	85/80	60
Kleinsiedlungsgebiete (WS)	55	45	40	59	49	55	40	85	60	55	50	40	85/80	60
Besonderes Wohngebiet (WB)	60	45	40	*Für diese Nutzungsarten gibt es weder Immissionsgrenzwerte noch Immissionsrichtwerte.*										
[illegible]	60	50	45	64	54	60	45	90	65	60	55	45	90/85	65
[illegible]	60	50	45	64	54	60	45	90	65	60	55	45	90/85	65
[illegible]	65	55	50	64	54	60	45	90	65	60	55	45	90/85	65
[illegible]	keine Orientierungswerte			64	54	63	45	93	65	63	58	45	93/88	65
Gewerbegebiet (GE)	65	55	50	69	59	65	50	95	70	65	60	50	95/90	70

[1] Beurteilungszeit tags 06:00 bis 22:00 Uhr (16 h) und nachts 22:00 bis 06:00 Uhr (8 h)

[2] Beurteilungszeit tags 06:00 bis 22:00 Uhr mit Ruhezeiten (Zuschlag K_R = 6 dB) werktags 6-7 und 20-22 Uhr sowie sonn-/feiertags 6-9, 13-15 und 20-22 Uhr

[4] Beurteilungszeit nachts lauteste volle Stunde zwischen 22:00 bis 06:00 Uhr (z. B. 22-23 Uhr oder 5-6 Uhr)

[5] Beurteilungszeit oRZ werktags 8-20 Uhr sowie sonn-/feiertags 9-13 und 15-20 Uhr; iRZ 20-22 Uhr und sonn-/feiertags 13-15 Uhr

[6] Beurteilungszeiten iRZ werktags 6-8 Uhr sowie sonn-/feiertags 7-9 Uhr

[7] Beurteilungszeit nachts lauteste volle Stunde werktags 22-6 Uhr und sonn-/feiertags 22-7 Uhr (z. B. 22-23 Uhr oder 5-6 Uhr)

[8] oRZ / iRZ

Abbildung 1: Darstellung der Orientierungswerte, Immissionsgrenzwerte, -richtwerte

Die erforderlichen Schallausbreitungsrechnungen für Verkehrslärm (Straße) werden gemäß DIN 18005 [12] und 16. BImSchV [14] entsprechend der RLS-19 [15] für den Straßenverkehr und nach Schall03 [16] für den Schienenverkehr durchgeführt. Die Ermittlung und Beurteilung von Anlagenlärm erfolgt nach TA Lärm [17] entsprechend den Regelwerken VDI 2571 [27] und DIN ISO 9613- 2 [18], die Ermittlung und Beurteilung von Sportnutzungen nach 18. BImSchV [19] entsprechend den Regelwerken VDI 2714 [26] und VDI 2720 [25] mit dem EDV-Programm IMMI [23].

4. Verkehrslärm

Im Folgenden werden die Schallemissionen der relevanten Straßen- und Schienenverkehrswege beschrieben. Die vollständigen Eingabedaten der Verkehrsgeräusche können der Anlage 2 entnommen werden. Die genaue Lage der Straßen und Gleisanlagen sind aus den Lageplänen in Anlage 1 ersichtlich. Das Plangebiet unterliegt hauptsächlich dem Verkehrslärm der Bahnstrecke 5740 Ainring – Freilassing, der Bundesstraße B20 und der südlich vom Plangebiet angrenzenden Salzburger Straße.

4.1 Prognose-Nullfall

4.1.1 Schallemissionen

Straßenverkehr

Die für die Schallemissionen relevanten Straßen sind die Salzburger Straße, Hausmoning, Haunsbergstraße, Kirchenwegstraße, Höglstraße, Jennerstraße sowie die Bundesstraße B20 südlich des Planungsgebiets.

Die Verkehrsmengenangaben wurden aus der Verkehrsuntersuchung [5] bzw. den Angaben des Verkehrsgutachter aus [8] entnommen und wurden gemäß der BDMV Verflechtungsprognose 2030 [7] auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet. Die Aufteilung von DTV auf die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht erfolgte entsprechend der Straßengattung nach RLS-19 [15].

Aus den Baysis Verkehrsdaten 2021 [6] wurden die Verkehrsmengen der B20 ebenfalls gemäß der BDMV Verflechtungsprognose 2030 auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet und entsprechend für Bundesstraßen nach RLS-19 [15] der Schwerverkehrsanteil auf Lkw1 und Lkw2 aufgeteilt.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden aufgrund einer Ortsbesichtigung [9] und in Abstimmung mit der Gemeinde Ainring festgelegt. Für die Fahrbahnoberfläche wurde ein nicht geriffelter Gussasphalt angesetzt.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Schallemissionen des Straßenverkehrs aufgelistet.

Tabelle 1: Schallemissionen Straßenverkehr gemäß RLS-19 - Nullfall

Straße	DTV [Kfz/Tag]	Lkw-Anteil [%]				Motorrad-Anteil [%]		Geschw. v [km/h]	Schallleistungspegel $L_{WA'}$ [dB(A)]	
		Lkw_1		Lkw_2						
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht
Salzburger Str A	2.161	2,4%	2,4%	0,2%	0,2%	1,7%	1,7%	30	71,9	64,3
Salzburger Str B	2.712	1,5%	1,5%	0,2%	0,2%	2,1%	2,1%	30	72,9	65,3
Salzburger Str C	3.625	1,6%	1,6%	0,2%	0,2%	1,4%	1,4%	30	73,9	66,3
Hausmoning	3.625	1,6%	1,6%	0,2%	0,2%	1,4%	1,4%	50	77,1	69,5
Kirchenwegstr A	1.273	3,2%	3,2%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	30	69,0	61,4
Kirchenwegstr B	1.010	3,2%	3,2%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	30	68,2	60,6
Haunsbergstr	150	3,3%	3,3%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	30	59,9	52,3

Tabelle 1: Schallemissionen Straßenverkehr gemäß RLS-19 - Nullfall

Straße	DTV [Kfz/Tag]	Lkw-Anteil [%]				Motorrad-Anteil [%]		Geschw. v [km/h]	Schallleistungspegel $L_{WA'}$ [dB(A)]	
		Lkw_1		Lkw_2						
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht
Höglstr	216	5,1%	5,1%	2,3%	2,3%	0,0%	0,0%	30	62,4	54,9
Jennerstr	477	3,8%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	30	64,7	57,1
B20	13.398	2,0%	4,7%	4,7%	8,8%	0,0%	0,0%	70	86,5	79,9

Die vollständigen Eingabedaten des Verkehrslärms sind in Anlage 2 dargestellt. Die genaue Lage der Straßen ist in Anlage 1 einzusehen.

Schienenverkehr

Ein Teil des Verkehrslärms geht von Schienenverkehr aus (DB-Streckennummer 5740). Die Verkehrsmengen der Schienenstrecke wurden einem Schreiben der DB AG [24] entnommen. Die Zugzahlen sind Prognosewerte für das Jahr 2030. Die Berechnung der Schallemissionspegel erfolgte nach Schall 03 [16] Als Fahrbahnart wurde Schotterbett-Betonschwelle angesetzt. Die Zuschläge für die höhere Geräuschabstrahlung in Bereichen von Bahnübergängen und Brücken wurden bei der schalltechnischen Modellbildung nach Schall 03, Tabelle 9, ggf. berücksichtigt.

4.1.2 Schallimmissionen und Beurteilung

Ausgehend von den Schallemissionen wurden die Schallimmissionen durch Ausbreitungsberechnung für den Straßenverkehrslärm nach RLS-19 [15] und für den Schienenverkehrslärm nach Schall 03 [16] bestimmt. Die berechneten Schallimmissionen des Verkehrslärms sind in den Zeiträumen Tag und Nacht für die Aufpunkthöhe von h=6 m in Anlage 4.1 und 4.2 dargestellt.

Die höchsten Beurteilungspegel treten am Plangebietsrand entlang an der Bahnstrecke (IO Haunsbergstr 42) mit bis zu (gerundet) 62/58 dB(A) Tag/Nacht und an der Salzburger Straße (IO Salzburger Str. 4) mit bis zu (gerundet) 62/55 dB(A) Tag/Nacht auf. Entlang der Kirchenwegstraße (IO Kirchenwegstr 9) kommt es zu Beurteilungspegel von bis zu (gerundet) 58/51 dB(A) Tag/Nacht.

4.2 Prognose-Planfall

4.2.1 Schallemissionen

Straßenverkehr

Die Verkehrsmengenangaben des entstehenden Ziel-/Quellverkehr durch das Planvorhaben wurden aus der Verkehrsuntersuchung [5] entnommen und wurden gemäß der BDMV Verflechtungsprognose 2030 [7] auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet. Die Aufteilung von DTV auf die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht, wie in Kap.41.1, nach RLS-19 [15]. Die prozentualen Schwerverkehrsanteile wurden über den Faktor ($DTV_{Bestand}/DTV_{zukünft.Verkehr}$) berechnet. Die Verkehrsmenge der B20 bleibt aufgrund der bereits hohen Frequentierung unverändert zum Prognose Nullfall. Die Ansätze der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und zur Fahrbahnoberfläche bleiben gegenüber des Nullfalls ebenfalls unverändert.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Schallemissionen des Straßenverkehrs aufgelistet.

Tabelle 2: Schallemissionen Straßenverkehr gemäß RLS-19 - Planfall

Straße	DTV [Kfz/Tag]	Lkw-Anteil [%]				Motorrad-Anteil [%]		Geschw. v [km/h]	Schallleistungspegel $L_{WA'}$ [dB(A)]	
		Lkw_1		Lkw_2						
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht
Salzburger Str A	2.319	2,4%	2,4%	0,2%	0,2%	1,7%	1,7%	30	72,2	64,6
Salzburger Str B	2.865	1,5%	1,5%	0,2%	0,2%	2,1%	2,1%	30	73,2	65,6
Salzburger Str C	3.819	1,6%	1,6%	0,2%	0,2%	1,4%	1,4%	30	74,1	66,6
Hausmoning	3.819	1,6%	1,6%	0,2%	0,2%	1,4%	1,4%	50	77,4	69,8
Kirchenwegstr A	1.541	3,2%	3,2%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	30	69,8	62,2
Kirchenwegstr B	1.046	3,2%	3,2%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	30	68,4	60,8
Haunsbergstr	159	3,3%	3,3%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	30	60,2	52,6
Höglstr	216	5,1%	5,1%	2,3%	2,3%	0,0%	0,0%	30	62,4	54,9
Jennerstr	615	3,8%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	30	65,8	58,2
B20	13.398	2,0%	4,7%	4,7%	8,8%	0,0%	0,0%	70	86,5	79,9

Die vollständigen Eingabedaten des Verkehrslärms sind in Anlage 2 dargestellt. Die genaue Lage der Straßen ist in Anlage 1 einzusehen.

Schienenverkehr

Die Ansätze des Schienenverkehrs bleiben gegenüber des Nullfalls unverändert.

4.2.2 Schallimmissionen und Beurteilung

Ausgehend von den Schallemissionen wurden die Schallimmissionen durch Ausbreitungsberechnung für den Straßenverkehrslärm nach RLS-19 [15] und für den Schienenverkehrslärm nach Schall 03 [16] bestimmt. Die Ausbreitungsrechnung erfolgte unter Berücksichtigung der Abschirmwirkung und Reflexionen der Gebäude. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion (Mitwindwetterlage); bei anderen Witterungsbedingungen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen des Verkehrslärms sind in den Zeiträumen Tag und Nacht für die Aufpunkthöhe von h = 6 m für die Gebäude in Anlage 4.3 und 4.4 flächenhaft dargestellt.

Zusätzlich wurden die Verkehrslärmimmissionen an den maßgebenden Immissionsorten als Einzelpunkte berechnet. Die vollständigen Ergebnislisten der Einzelpunktberechnung sind in Anlage 3 enthalten. Die genaue Lage der betrachteten Immissionsorte kann dem Lageplan in Anlage 1 entnommen werden.

Tabelle 3: Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten - Verkehrslärm

Immissionsort	Beurteilungspegel [dB(A)]		DIN 18005 (WA)		Überschreitungen [dB(A)]	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IO Haunsbergstr 42 OG2	**62,2**	**57,9**	55	45	7,2	12,9
IO Haunsbergstr 12 OG2	**60,0**	**55,4**	55	45	5,0	10,4
IO Salzburger Str. 4 OG2	**62,0**	**55,0**	55	45	7,0	10,0
IO Salzburger Str. 8 OG2	**58,7**	**51,2**	55	45	3,7	6,2
IO Salzburger Str. 14 EG	**60,7**	**53,2**	55	45	5,7	8,2
IO Haunsbergstr 16 EG	51,2	44,1	55	45	-	-
IO Haunsbergstr 26 OG2	50,3	43,3	55	45	-	-
IO Kirchenwegstr 9 EG	**59,0**	**51,5**	55	45	4,0	6,5
IO Plangeb 4 EG	**57,5**	**49,9**	55	45	2,5	4,9
IO Plangeb 2 EG	**55,9**	**48,7**	55	45	0,9	3,7
IO Haunsbergstr 42 OG2	**61,9**	**57,5**	55	45	6,9	12,5
IO Fl.-Nr. 2002/2	**63,1**	**58,4**	55	45	8,1	13,4

Fett: Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Wohngebiete (WA)

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass es an fast allen Immissionsorten zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Wohngebiete (55/45 dB(A) Tag/Nacht) kommt. Es werden Beurteilungspegel von bis zu (aufgerundet) 64/59 dB(A) Tag/Nacht prognostiziert. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden insbesondere im Nachtzeitraum an fast allen Gebäuden entlang der Salzburgerstraße, der Kirchenwegstraße sowie entlang der Bahnstrecke überschritten. Lediglich an den Gebäuden entlang der Haunsbergstraße und in Plangebietsmitte können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Der Immissionsgrenzwert für Misch- und Kerngebiete im Tagzeitraum von 64 dB(A) kann jedoch überall eingehalten werden. Gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht treten demnach ebenfalls an keinem Gebäude auf.

4.3 Abwägung von Schallschutzmaßnahmen und Lösungsvorschläge

Aufgrund der Nähe des Plangebietes zur Salzburger Straße, der Kirchenwegstraße und der Bahnstrecke 5740 treten z.T. hohe Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (WA) auf. An den Gebäudefassaden entlang der oben genannten Verkehrswege werden zusätzlich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete überschritten. An den Gebäuden im Plangebiet entlang der Haunsbergstraße kommt es zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete.

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [14] i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und (noch) gesunde Wohnverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für reine und allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Misch- und Kerngebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht.

Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 70/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden. Gerade im Nachtzeitraum sollte der gesundheitsgefährdende Lärmpegelwert von 60 dB(A) keinesfalls überschritten werden. Diese Lärmpegel werden auch in zahlreichen Gemeinden/Städten in Bayern für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen (Wohnräume, Schlaf- und Kinderzimmer) herangezogen. Gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht werden im vorliegenden Fall nicht überschritten.

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau" ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO und der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB), Ausgabe April 2021, ist der/die Bauherr(in) verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 7 der DIN 4109-1, Januar 2018 [22] im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen. Die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 werden nicht festgesetzt, sondern lediglich die Anwendung der DIN 4109. Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind bei der Dimensionierung des Schalldämm-Maßes der Außenbauteile die Nebenbestimmungen, insb. beim Zusammenwirken von Gewerbe- und Verkehrslärm zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Fall kommt es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) (Tag/Nacht) an den verkehrszugewandten Fassaden der Gebäuden entlang Salzburger Straße, der Kirchenwegstraße und der Bahnstrecke 5740.

In diesen Bereichen der betroffenen Plangebäude, kann der notwendige Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen (Kinder-, Schlaf-, Wohnzimmer) durch passive Maßnahmen, d. h. durch ein ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile wie Fenster, Dach usw., in Verbindung mit fensterunabhängigen Lüftungen hergestellt werden. Fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten werden notwendig, da die Schalldämmung der Außenbauteile nur wirksam ist, solange

die Fenster geschlossen sind. Insbesondere während der Nacht, in der Stoßlüftung nicht möglich ist, muss eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenen Fenstern gewährleistet sein, wenn die Höhe des Außenlärmpegels auch ein zumindest teilweises Öffnen der Fenster unmöglich macht. Ausnahmen hiervon können zulässig sein, wenn die betroffenen Räume über ein Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.

Außenwohnbereiche an den Gebäuden (Balkone, Loggien, Freibereiche)

Neben den Aufenthaltsräumen innerhalb der Gebäude sind auch Außenwohnbereiche (Privatgärten, Terrassen, Dachterrassen, Balkone, Loggien usw.) schutzbedürftige Räume im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Als Anforderung an die Lärmvorsorge bei der Neuplanung von Außenwohnbereichen im Rahmen der Bauleitplanung sollten auf Außenwohnbereichen zumindest die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Tagzeitraum eingehalten werden. Da auf Außenwohnbereichen die Nutzung auf den Tagzeitraum (6-22 Uhr) beschränkt ist, ist die nächtliche Verkehrslärmbelastung nicht beurteilungsrelevant. Sofern auf Außenwohnbereichen mit höheren Verkehrslärmpegel (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) gerechnet werden muss, so sind diese durch planerische oder baulich-technische Maßnahmen zu schützen (z. B. Abrücken, Verlegen, Loggien-/Balkonverglasungen, Abschirmwände, geschlossene Brüstungen für Dachterrassen usw.).

Maßgeblich für die hohen Verkehrslärmpegel im östlichen Plangebiet ist die bestehende eingleisige Bahnstrecke 5740. Des Weiteren liegt eine Bestandsbebauung vor, welche in der bestehenden Lärmsituation Außenwohnbereiche entlang der Bahnstrecke realisiert haben. Durch die vorliegende Planung wird an der Schienenstrecke 5470 nichts geändert, sodass die vorliegende Situation nicht verändert wird.

Der aktuelle Bebauungsplan wird ein allgemeines Wohngebiet festsetzen, d.h. die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen demzufolge bei 59 dB(A) tags. Die Ermittlung des Verkehrslärms wurde entsprechend der aktuellen geltenden Regelwerke für den Straßenverkehrslärm nach RLS-19 [15] und für den Schienenverkehrslärm nach Schall 03 [16] durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im Bereich der Salzburger Straße und der Kirchenwegstraße an den lärmzugewandten Fassadenseiten Beurteilungspegel größer als 59 dB(A) tags auftreten. Somit sollten hier Balkone, Loggien etc. mit aktiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Loggien-/Balkonverglasungen) geschützt werden. An den Grundstücken entlang der Bahnstrecke 5740 sind die ersten ca.16 m der Freiflächen westlich der Bahnstrecke von Überschreitungen der 59 dB(A) betroffen.

Eine Ermittlung des Schienenverkehrslärms nach der „alten" Schall03 [28] zeigt in der vorliegenden Situation, dass ein Beurteilungspegel > 59 dB(A) tags nur im Nahbereich der Schienentrasse auftritt und somit werden im gesamten Plangebiet die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags zuverlässig eingehalten. Folge dessen waren bei der Errichtung der bestehenden Wohnbebauung mit Außenwohnbereichen in Richtung Bahntrasse vor der Änderung der Berechnungsvorschrift (vor 2015) keine Überschreitungen ermittelt worden.

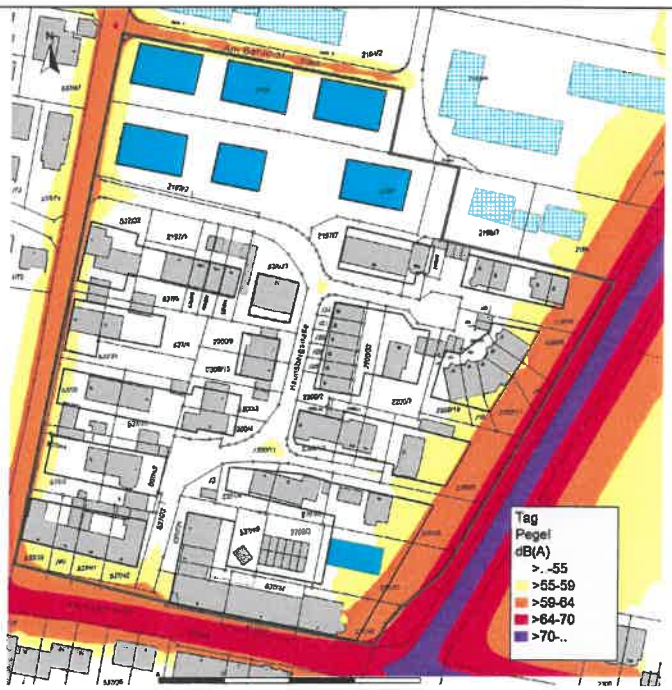
In der Bauleitplanung können städtebauliche Abwägungen getroffen werden. Eine absolute Grenze, die im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung zu setzen ist, ist erst erreicht, wenn die verfassungsrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung oder zu Eingriffen in die Substanz des Eigentums überschritten wird [30]. Gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht werden im vorlie-

genden Fall nicht überschritten. Die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr [29] liegen für allgemeine Wohngebiete bei 64/54 dB(A) Tag/Nacht. Diese Werte entsprechen zudem den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete. Bei einem Verkehrslärmpegel von bis zu 64 dB(A) tags (IGW 16. BImSchV für Mischgebiete) ist aus immissionsschutzfachlicher Sicht ebenfalls noch eine Aufenthaltsqualität auf Außenwohnbereichen gegeben.

Da im vorliegenden Fall eine Bestandsbebauung vorliegt, welche in der bestehenden Lärmsituation Außenwohnbereiche entlang der Bahnstrecke realisiert haben und unter den oben genannten Punkten, ist es im Rahmen der Abwägung zumutbar den Schutz der Außenwohnbereiche auf den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete (64 dB(A) tags) festzulegen.

Im östlichen Plangebiet verbleibt demnach ein Randstreifen von 4 m zur östlichen Plangebietsgrenze mit Überschreitungen von 64 dB(A) tags. Aktuell befinden sich in diesem Bereich Grenzbepflanzungen wie Hecken, Sträucher und Bäume, sodass ein dauerhafter Aufenthalt in diesem Bereich nicht gegeben und zukünftig auch nicht vorgesehen ist. Festsetzungen werden für die Freibereiche daher nicht formuliert.

Nachfolgende Abbildung stellt den Bereich, an denen eine Nutzung des Außenwohnbereichs ohne Maßnahmen möglich ist (orange, gelb und weiß markierter Bereich), dar. Im roten Bereich innerhalb des Plangebietes liegt derzeit kein dauerhafter Aufenthaltsbereich vor.



© eigene Darstellung mit Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Abbildung 2: Konfliktpegelkarte Außenwohnbereiche (h= 2 m üGOK) Tagzeitraum (6-22 Uhr)

4.4 Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Im Rahmen der Umweltprüfung ist die verkehrliche Auswirkung der Planung auf die Nachbarschaft darzustellen und zu bewerten. Das Planvorhaben führt durch Fassaden- und Wandreflexionen, durch Abschirmungen aufgrund der Planbebauung sowie aufgrund des Ziel-/Quellverkehrs zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft. Dabei wurde für die Berechnungen auf der sicheren Seite für die Planbebauung ein Absorptionsverlust von D_{refl} = 1 dB angesetzt, wenngleich der tatsächliche Absorptionsverlust vsl. höher ist.

Die DIN 18005 enthält keine Regelungen zum Umgang mit Pegelerhöhungen infolge eines Bebauungsplans. Die Auswirkungen des Planvorhabens werden im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation für die betroffene Nachbarschaft hilfsweise nach den Maßgaben einer Gesundheitsgefährdung (70/ 60 dB(A) Tag/ Nacht) bzw. der 16. BImSchV bewertet. Im Sinne der 16. BImSchV gelten Änderungen des Beurteilungspegels aus Verkehrslärm von weniger als 2,1 dB(A) als nicht wesentlich, sofern (mit Ausnahme von Gewerbegebieten) Verkehrslärmpegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht bzw. weitergehend überschritten werden.

Die Schallimmissionen des Verkehrslärms sind in der Nachbarschaft flächenhaft für den jeweiligen Prognose-Nullfall (ohne Realisierung des Planvorhabens) und den jeweiligen Prognose-Planfall (nach Realisierung des Planvorhabens) berechnet worden. In der Anlage 4.5 und 4.6 sind die Differenzpegelkarten zwischen Prognose-Planfall und Prognose-Nullfall (Relativpegel) dargestellt. Die Einzelpunktberechnung der Immissionsorte in der Nachbarschaft sind in Anlage 3 dargestellt.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen führt teilweise zu Pegelerhöhungen um bis zu 1 dB(A) in der Nachbarschaft. Da sich die Pegelerhöhungen unter 2,1 dB(A) bei einem Beurteilungspegelniveau unter 70/60 dB(A) Tag/Nacht belaufen, kommt es zu keinen negativen Auswirkungen in der Nachbarschaft durch das Planvorhaben.

5. Anlagenlärm

5.1 Anlagenlärm außerhalb des Plangebiets - Vorbelastung

Außerhalb des Plangebiets befinden sich in unmittelbarer Nähe lediglich wohnverträgliche Gewerbe (kleiner Imbiss, Versicherungsfirma o.ä.) ohne relevante Geräuschentwicklungen. Im Weiterem Umgriff liegen im Norden die Gewerbebetriebe innerhalb des Bebauungsplans „Mitterfelden A" [4]. Aufgrund des Abstandes von über 380 m bis zur Plangebietsgrenze und im Hinblick auf bestehende nähergelegene Wohngebäude in der nördlichen Nachbarschaft kann eine gewerbliche Vorbelastung hier ebenfalls vernachlässigt werden.

Östlich des Plangebiets befindet sich in ca. 150 m Entfernung zwei landwirtschaftliche Betriebe. Bei einer Ortsbesichtigung konnten keine besonderen lärmrelevanten Vorgänge auf den Betrieben festgestellt werden [8]. Zudem besteht bereits direkt angrenzend an die Betriebe ein allgemeines Wohngebiet innerhalb des Bebauungsplans „Hausmoning", sodass aufgrund der Entfernung zum Plangebiet mit keinen relevanten Anlagenlärm zu rechnen ist. Diese Annahme wurde ebenfalls in dem Bebauungsplan „Am Bahnhof in Mitterfelden" getroffen, der sich unmittelbar nördlich des Plangebiets befindet, da die beiden landwirtschaftlichen Betriebe hierin nicht erwähnt werden.

5.2 Anlagenlärm innerhalb des Plangebiets – Zusatzbelastung

Innerhalb des Plangebiets befindet sich lediglich wohnverträgliche Gewerbe wie ein Kosmetikstudio und ein kleines Eiscafé [9], ohne relevante Geräuschentwicklungen. Somit kommt es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft ausgehend von dem Plangebiet.

6. Sportanlagenlärm

Im vorliegenden Fall befindet sich lediglich außerhalb des Plangebiets eine Sportanlage. Innerhalb des Plangebiets ist mit keinem Sportanlagenlärm zu rechnen. Bei der Beurteilung der Anlagengeräusche ist die Vorbelastung von Sportanlagen nach 18. BImSchV zu berücksichtigen. Im Rahmen der Bauleitplanung ist zudem aus Gründen der Lärmvorsorge eine Summenbetrachtung von Gewerbe-, Sport- und Freizeitanlagen nach TA Lärm [17] durchzuführen.

Andere Sportanlagen i. S. der 18. BImSchV sind nicht vorhanden, so dass die Geräusche außerhalb des Plangebiets unmittelbar mit den Richtwerten nach § 2 der 18. BImSchV zu beurteilen sind. Eine Summenbetrachtung nach TA Lärm ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich.

6.1 Schallemissionen

Ausgehend von dem Sportplatz des Fortbildungsinstituts der Bayrischen Polizei südöstlich des Plangebiets sind mit Schallemissionen zu rechnen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Sportplatz nur Werktags und außerhalb der Ruhezeiten (6:00 - 8:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr) genutzt wird. Aufgrund fehlender Datengrundlage, wird als Emissionsansatz hilfsweise die Geräuschemissionen eines Bolzplatz gemäß VDI 3770 [20] mit L_{WA}= 96 dB(A) und einem Impulshaltigkeitszuschlag von 5 dB(A) für den Sportplatz angesetzt.

6.2 Schallimmissionen und Beurteilung

Ausgehend von den Schallemissionen wurden die Schallimmissionen durch Ausbreitungsberechnungen gemäß 18. BImSchV [19] nach VDI 2714 [26] und VDI 2720 [25] ermittelt. Erforderliche Pegelzuschläge sind bereits in den Emissionsansätzen enthalten, so dass die berechneten Schallimmissionen den Beurteilungspegeln entsprechen.

Die Beurteilung erfolgt anhand der maßgeblichen Immissionsorte. In der nachfolgenden Tabelle sind diese den Immissionsrichtwerten (IRW) der 18. BImSchV gegenübergestellt. Die Lage der Immissionsorte ist aus Anlage 1 ersichtlich.

Tabelle 4: Sportanlagenlärm - Beurteilungspegel nach 18.BImSchV

Immissionsort	Beurteilungspegel [dB(A)]	IRW 18. BImSchV	Überschreitungen [dB(A)]
IO Kirchenwegstr 13 OG1	54,7	55	-
IO Kirchenwegstr 9 OG1	52,8	55	-
IO Kirchenwegstr 17 OG2	53,6	55	-

Durch die Sportanlage werden Beurteilungspegel von bis zu (aufgerundet) 55 dB(A) tags prognostiziert. Somit werden die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (WA) mit 55dB(A) Tag eingehalten.

7. Formulierungsvorschläge für den Bebauungsplan

7.1 Satzung

[1] Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen gemäß der DIN 4109-1, Januar 2018, Schallschutz im Hochbau zum Schutz vor Verkehrs- und Anlagengeräuschen vorzusehen.

[2] Schutzbedürftige Räume an den in nachfolgender Abbildung blau gekennzeichneten Fassadenbereichen mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 59/49 dB(A) tags/nachts sind mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung sind beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen. Ausnahmen sind zulässig, wenn diese Räume durch ein weiteres Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Hausseite belüftet werden können.

[3] Tiefgaragenrampen sind einzuhausen oder in die Gebäude zu integrieren. Die Innenwände (Wand- und Deckenflächen) der Rampen sind schallabsorbierend zu verkleiden (Mindestfläche 200 m²) und haben einen Absorptionskoeffizienten von $\alpha_{500Hz} \geq 0{,}6$ aufzuweisen. Die Einhausung ist mit einer Schalldämmung von mindestens 25 dB auszuführen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen.

7.2 Begründung

In einer schalltechnischen Untersuchung (Möhler + Partner Ingenieure AG, Bericht Nr. 700-6032 vom September 2023) wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche sowie den Sportanlagenlärm auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, 16. BImSchV, TA Lärm und 18. BImSchV beurteilt.

<u>Verkehrslärm</u>

Es werden Beurteilungspegel von bis zu (aufgerundet) 64/59 dB(A) Tag/Nacht prognostiziert. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden insbesondere im Nachtzeitraum an fast allen Gebäuden entlang der Salzburgerstraße, der Kirchenwegstraße sowie entlang der Bahnstrecke 5740 überschritten. Lediglich an den Gebäuden entlang der Haunsbergstraße und in Plangebietsmitte, können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht werden nicht überschritten.

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i.d.R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für reine und allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Misch- und Kerngebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht.

Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 70/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden können. An allen Plangebäuden wird der gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht unterschritten.

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau" ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO ist der/die Bauherr(in) verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 7 der DIN 4109, Januar 2018 im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen. Die Lärmpegelbereiche werden nicht festgesetzt, sondern lediglich die Anwendung der DIN 4109, Januar 2018. In den Bereichen des Plangebietes mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/ oder mit Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel sind weitergehende aktive und/ oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109 hinausgehen.

Maßnahmen zum Verkehrslärm

In den Bereichen ohne bzw. mit geringen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 von bis zu 4 dB(A) ist baulicher Schallschutz ausreichend: Die Mindestanforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) ergeben sich aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau". Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind bei der Dimensionierung des Schalldämm-Maßes der Außenbauteile die Nebenbestimmungen zu berücksichtigen.

An den Fassaden der Gebäude mit Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 von mehr als 4 dB(A) ist neben einem ausreichenden Schalldämm-Maß der Außenbauteile zusätzlich eine schall-gedämmte Lüftungseinrichtung bzw. andere geeignete Einrichtungen zur fensterunabhängigen Belüftung notwendig. Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die durch eine geeignete Grundrissorientierung über Fenster an einer lärmgeschützten Fassadenseite belüftet werden können, kann auf schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere geeignete Belüftungssysteme verzichtet werden.

Neben den Aufenthaltsräumen innerhalb der Gebäude sind auch Außenwohnbereiche (Privatgärten, Terrassen, Dachterrassen, Balkone, Loggien usw.) schutzbedürftige Räume im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Als Anforderung an die Lärmvorsorge bei der Neuplanung von Außenwohnbereichen im Rahmen der Bauleitplanung sollten auf Außenwohnbereichen zumindest die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Tagzeitraum eingehalten werden. Da auf Außenwohnbereichen die Nutzung auf den Tagzeitraum (6-22 Uhr) beschränkt ist, ist die nächtliche Verkehrslärmbelastung nicht beurteilungsrelevant. Sofern auf Außenwohnbereichen mit höheren Verkehrslärmpegel (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) gerechnet werden muss, so sind diese durch planerische oder baulich-technische Maßnahmen zu schützen (z. B. Abrücken, Verlegen, Loggien-/Balkonverglasungen, Abschirmwände, geschlossene Brüstungen für Dachterrassen usw.).

Maßgeblich für die hohen Verkehrslärmpegel im östlichen Plangebiet ist die bestehende eingleisige Bahnstrecke 5740. Des Weiteren liegt eine Bestandsbebauung vor, welche in der bestehenden Lärmsituation Außenwohnbereiche entlang der Bahnstrecke realisiert haben. Durch die vorliegende Planung wird an der Schienenstrecke 5470 nichts geändert, sodass die vorliegende Situation nicht verändert wird.

Der aktuelle Bebauungsplan wird ein allgemeines Wohngebiet festsetzen, d.h. die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen demzufolge bei 59 dB(A) tags. Die Ermittlung des Verkehrslärms wurde entsprechend der aktuellen geltenden Regelwerke für den Straßenverkehrslärm nach RLS-19 und für den Schienenverkehrslärm nach Schall 03 durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im Bereich der Salzburger Straße und der Kirchenwegstraße an den lärmzugewandten Fassadenseiten Beurteilungspegel größer als 59 dB(A) tags auftreten. Somit sollten hier Balkone, Loggien etc. mit aktiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Loggien-/Balkonverglasungen) geschützt werden. An den Grundstücken entlang der Bahnstrecke 5740 sind die ersten ca.16 m der Freiflächen westlich der Bahnstrecke von Überschreitungen der 59 dB(A) betroffen.

Eine Ermittlung des Schienenverkehrslärms nach der „alten" Schall03 zeigt in der vorliegenden Situation, dass ein Beurteilungspegel > 59 dB(A) tags nur im Nahbereich der Schienentrasse auftritt und somit werden im gesamten Plangebiet die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und all-

gemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags zuverlässig eingehalten. Folge dessen waren bei der Errichtung der bestehenden Wohnbebauung mit Außenwohnbereichen in Richtung Bahntrasse vor der Änderung der Berechnungsvorschrift (vor 2015) keine Überschreitungen ermittelt worden.

In der Bauleitplanung können städtebauliche Abwägungen getroffen werden. Eine absolute Grenze, die im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung zu setzen ist, ist erst erreicht, wenn die verfassungsrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung oder zu Eingriffen in die Substanz des Eigentums überschritten wird. Gesundheitsgefährdende Pegel von 70/60 dB(A) Tag/Nacht werden im vorliegenden Fall nicht überschritten.

Die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr liegen für allgemeine Wohngebiete bei 64/54 dB(A) Tag/Nacht. Diese Werte entsprechen zudem den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete. Bei einem Verkehrslärmpegel von bis zu 64 dB(A) tags (IGW 16. BImSchV für Mischgebiete) ist aus immissionsschutzfachlicher Sicht ebenfalls noch eine Aufenthaltsqualität auf Außenwohnbereichen gegeben.

Da im vorliegenden Fall eine Bestandsbebauung vorliegt, welche in der bestehenden Lärmsituation Außenwohnbereiche entlang der Bahnstrecke realisiert haben und unter den oben genannten Punkten, ist es im Rahmen der Abwägung zumutbar den Schutz der Außenwohnbereiche auf den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete (64 dB(A) tags) festzulegen.

Im östlichen Plangebiet verbleibt demnach ein Randstreifen von 4 m zur östlichen Plangebietsgrenze mit Überschreitungen von 64 dB(A) tags. Aktuell befinden sich in diesem Bereich Grenzbepflanzungen wie Hecken, Sträucher und Bäume, sodass ein dauerhafter Aufenthalt in diesem Bereich nicht gegeben und zukünftig auch nicht vorgesehen ist. Festsetzungen werden für die Freibereiche daher nicht formuliert.

Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft

Die schalltechnischen Auswirkungen des Planvorhabens für die betroffene Nachbarschaft wurden in einem schalltechnischen Gutachten im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation hilfsweise nach den Maßgaben der 16. BImSchV bewertet. Im Sinne der 16. BImSchV gelten Änderungen des Verkehrslärms von weniger als 2,1 dB(A) als nicht wesentlich, sofern die Grenzwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht sind.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Ziel-/Quellverkehrs führt teilweise zu Pegelerhöhungen um bis zu 1 dB(A) in der Nachbarschaft. Da sich die Pegelerhöhung unter 2,1 dB(A) belaufen und das Beurteilungspegelniveau unter 70/60 dB(A) Tag/Nacht liegt, führt das Planvorhaben zu keinen negativen Auswirkungen in der Nachbarschaft.

Anlagenlärm

Anlagenlärm außerhalb des Planungsgebiets

Außerhalb des Plangebiets befinden sich in unmittelbarer Nähe lediglich wohnverträgliche Gewerbe und führen somit zu keinen Lärmkonflikten. Im Weiterem Umgriff liegen im Norden die Gewerbebetriebe innerhalb des Bebauungsplans „Mitterfelden A". Aufgrund des Abstandes von über 380 m bis zur Plangebietsgrenze ist hier ebenfalls mit keinen Lärmkonflikten zu rechnen.

Anlagenlärm innerhalb des Planungsgebiets

Innerhalb des Plangebiets befindet sich lediglich wohnverträgliche Gewerbe wie ein Kosmetikstudio und ein kleines Eiscafé, ohne relevante Geräuschentwicklungen. Somit kommt es zu keinen negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft ausgehend von dem Plangebiet.

Sportanlagenlärm

Innerhalb des Plangebiets ist mit keinem Sportanlagenlärm zu rechnen. Es befindet sich lediglich außerhalb des Plangebiets eine Sportanlage. Diese gehen vom Sportplatz des Fortbildungsinstitutes der Bayrischen Polizei südöstlich des Plangebiets aus. Es wurde davon ausgegangen, dass dieser ausschließlich im Tagzeitraum und außerhalb der Ruhezeiten genutzt wird. Durch die Sportanlage werden Beurteilungspegel von bis zu (gerundet) 55 dB(A) tags im Plangebiet prognostiziert. Somit werden die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für WA eingehalten.

Dieses Gutachten umfasst 26 Seiten und 5 Anlagen. Die auszugsweise Vervielfältigung des Gutachtens ist nur mit Zustimmung der Möhler + Partner Ingenieure AG gestattet.

München, den 12. September 2023

Möhler + Partner
Ingenieure AG

i.A. B. Eng. A. Schlecht

i.V. Dipl.-Ing. (FH) Manuel Rasch

8. Anlagen

Anlage 1:	Lagepläne mit Immissionsorten
Anlage 2:	Ausgabeprotokoll der Schallquellen
Anlage 3:	Einzelpunktberechnungen
Anlage 4:	Beurteilungspegelkarte – Verkehrslärm
Anlage 5:	Beurteilungspegelkarte – Sportanlagenlärm

Schalltechnische Untersuchung

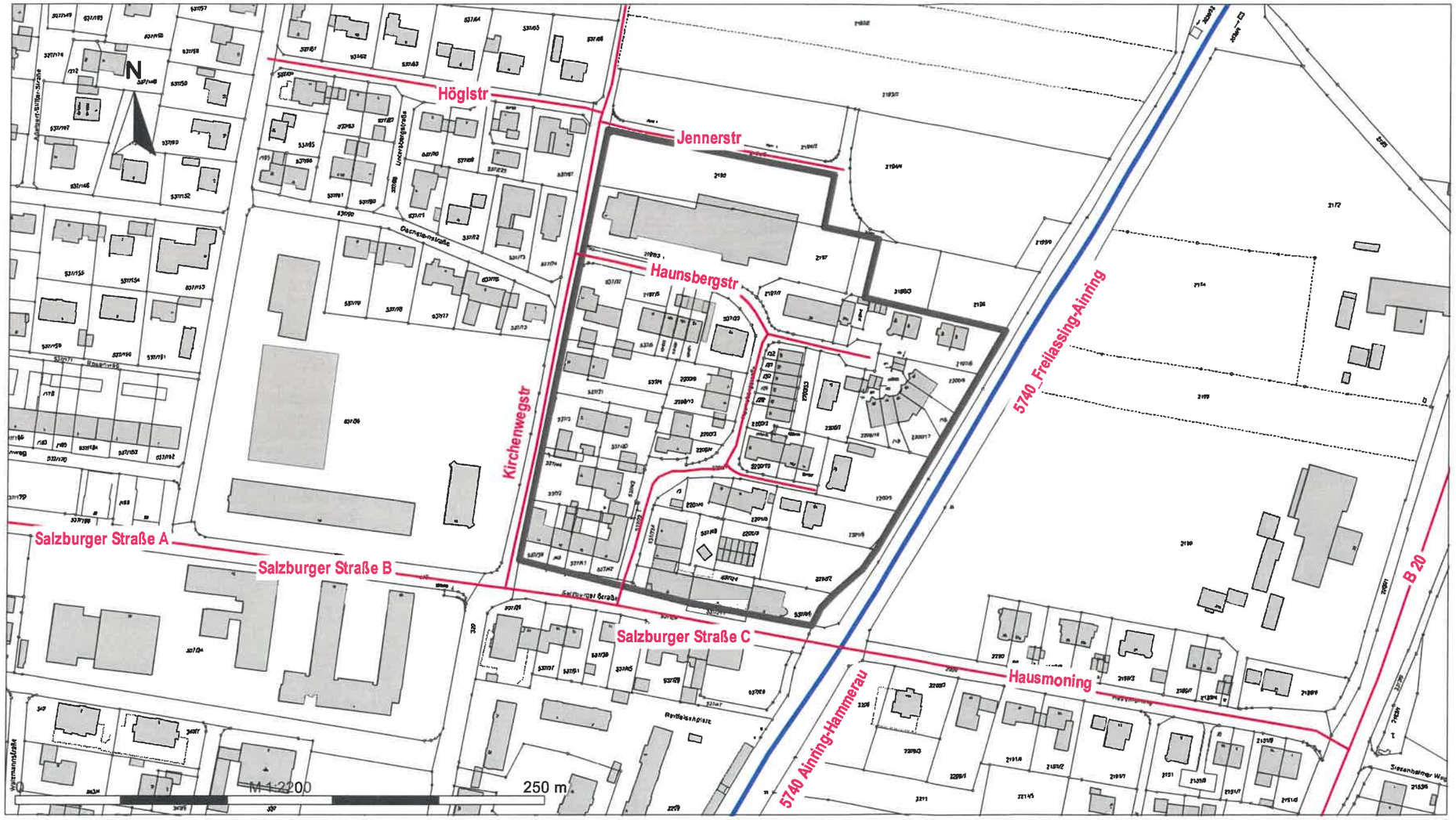
Bebauungsplan

"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 1.1 zu Bericht 700-6032

Übersichtslageplan mit Straßen und Schienen

Prognose Nullfall



Legende

- Plangebiet
- Bestandsgebäude
- Plangebäude (innerhalb)
- Plangebäude (außerhalb)
- Straße /RLS-19
- Schiene /Schall03

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

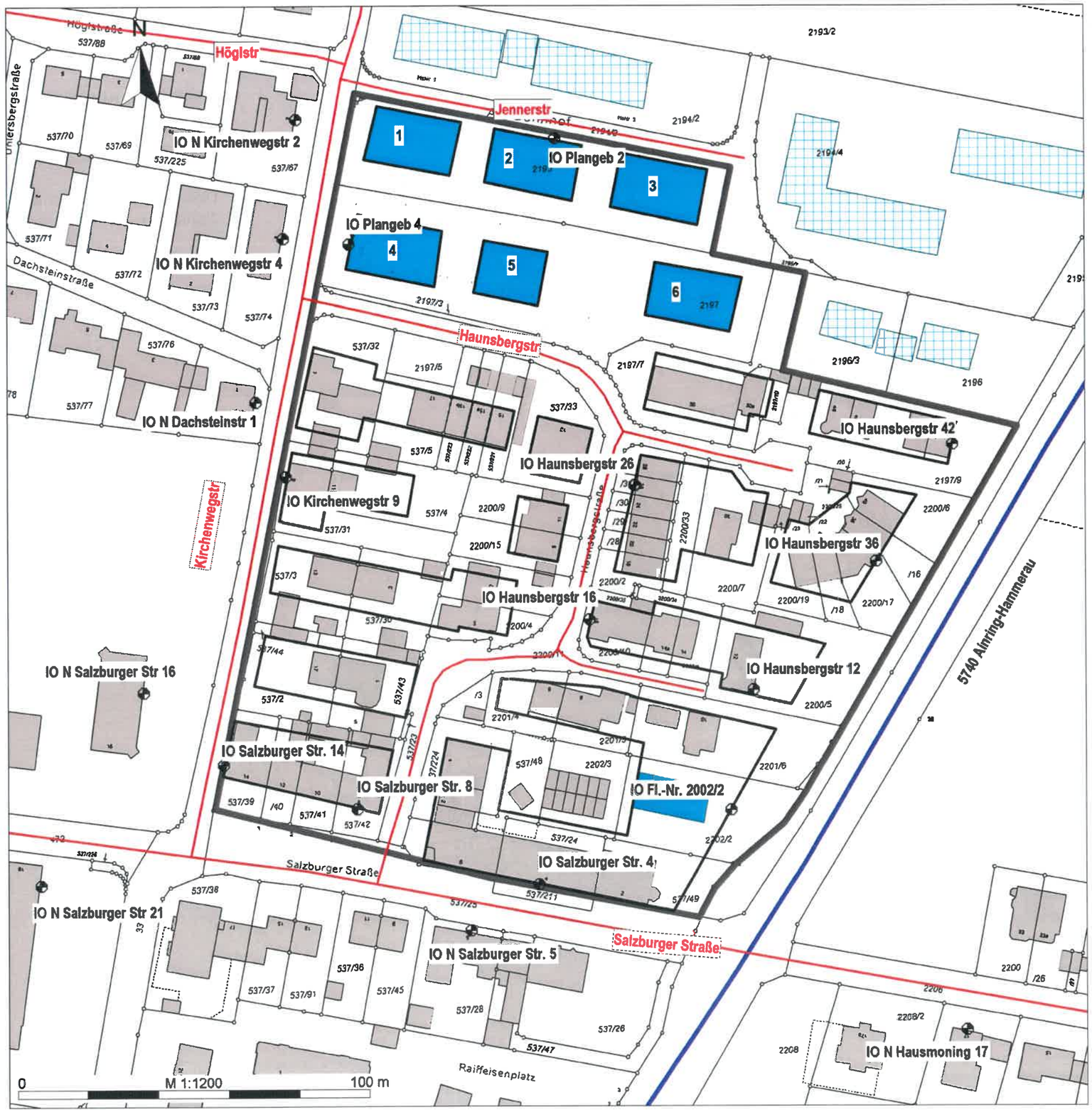
Bebauungsplan

"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 1.2 zu Bericht 700-6032

Übersichtslageplan mit Straßen und Schienen und Immissionsorten

Prognose-Planfall



Legende

- Plangebiet
- Baugrenze
- Bestandsgebäude
- Plangebäude (innerhalb)
- Plangebäude (außerhalb)
- Straße /RLS-19
- Schiene /Schall03
- Immissionspunkt

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 1.3 zu Bericht 700-6032

Sportanlagenlärm mit Immissionsorten

Legende

- Plangebiet
- Baugrenzen
- Bestandsgebäude
- Flächen-SQ /ISO 9613
- Plangebäude (innerhalb)
- Plangebäude (außerhalb)
- Immissionspunkt

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Anlage 2: Ausgabeprotokoll der Schallquellen

Allgemein

Berechnungseinstellung	**Referenzeinstellung: RLS-19**			
Rechenmodell	**Punktberechnung**	**Rasterberechnung**		
Gleitende Anpassung des Erhebungsgebietes an die Lage des IPKT				
L /m				
Geländekanten als Hindernisse	Ja	Ja		
Verbesserte Interpolation in den Randbereichen	Ja	Ja		
Freifeld vor Reflexionsflächen /m				
für Quellen	1.0	1.0		
für Immissionspunkte	1.0	1.0		
Haus: weißer Rand bei Raster	Nein	Nein		
Zwischenausgaben	Keine	Keine		
Art der Einstellung	Referenzeinstellung	Referenzeinstellung		
Reichweite von Quellen begrenzen:				
* Suchradius /m (Abstand Quelle-IP) begrenzen:	Nein	Nein		
* Mindest-Pegelabstand /dB:	Nein	Nein		
Projektion von Linienquellen	Ja	Ja		
Projektion von Flächenquellen	Ja	Ja		
Beschränkung der Projektion	Nein	Nein		
* Radius /m um Quelle herum:				
* Radius /m um IP herum:				
Mindestlänge für Teilstücke /m	1.0	1.0		
Variable Min.-Länge für Teilstücke:				
* in Prozent des Abstandes IP-Quelle	Nein	Nein		
Zus. Faktor für Abstandskriterium	1.0	1.0		
Einfügungsdämpfung abweichend von Regelwerk:	Nein	Nein		
* Einfügungsdämpfung begrenzen:				
* Grenzwert /dB für Einfachbeugung:				
* Grenzwert /dB für Mehrfachbeugung:				
Berechnung der Abschirmung bei VDI 2720, ISO9613				
* Seitlicher Umweg	Ja	Ja		
* Seitlicher Umweg bei Spiegelquellen	Nein	Nein		
Reflexion				
Reflexion (max. Ordnung)	2	2		
Suchradius /m (Abstand Quelle-IP) begrenzen:	Nein	Nein		
* Suchradius /m				
Reichweite von Refl.Flächen begrenzen:				
* Radius um Quelle oder IP /m:	Nein	Nein		
* Mindest-Pegelabstand /dB:	Nein	Nein		
Spiegelquellen durch Projektion	Ja	Ja		
Keine Refl. bei vollständiger Abschirmung	Ja	Ja		
Strahlen als Hilfslinien sichern	Nein	Nein		
Mehrfachreflexion	Ja	Ja		
Winkelschrittweite (x-y)°	1,00	1,00		
Winkelschrittweite (z)°	1,00	1,00		
maximale Reflexionsweglänge				
* in Vielfachen des direkten Abstandes	10,00	10,00		
Strahlverzweigung an Refl.Flächen	Nein	Nein		
Teilstück-Kontrolle				
Teilstück-Kontrolle nach Schall 03:	Ja	Ja		
Teilstück-Kontrolle auch für andere Regelwerke:	Nein	Nein		
Beschleunigte Iteration (Näherung):	Nein	Nein		
Geforderte Genauigkeit /dB:	0.1	0.1		
Zwischenergebnisse anzeigen:	Nein	Nein		

Verkehr

Straßenverkehr

Prognose-Nullfall

Straße /RLS-19 (12)										Verkehr Null
SR19020	Bezeichnung		Hausmoning		Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		3			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		246,12		Tag	77,68	-	-	101,05	77,14
	Länge /m (2D)		246,12		Nacht	70,24	-	-	93,45	69,54
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	208,40	1,55	0,19	1,43				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00				77,14
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	36,20	1,55	0,19	1,43				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00				69,54
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							
SR19018	Bezeichnung		Salzburgertsr B		Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		2			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		150,58		Tag	74,16	-	-	94,69	72,91
	Länge /m (2D)		150,58		Nacht	66,99	-	-	87,09	65,31
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	155,90	1,52	0,18	2,07				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				72,91
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	27,10	1,52	0,18	2,07				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				65,31
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							
SR19022	Bezeichnung		Kirchenwegstr B		Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		3			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)

	Länge /m		61,56		Tag	71,96	-	-	86,09	68,19
	Länge /m (2D)		61,56		Nacht	64,35	-	-	78,49	60,59
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	58,10	3,18	0,70	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				68,19
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	10,10	3,18	0,70	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				60,59
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							
SR19028	Bezeichnung		B20		Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Null		Eml.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		7			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		504,58		Tag	86,49	-	-	113,52	86,49
	Länge /m (2D)		504,58		Nacht	79,88	-	-	106,91	79,88
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	770,40	2,00	4,70	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	70,00	70,00	70,00	50,00				86,49
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	134,00	4,70	8,80	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	70,00	70,00	70,00	50,00				79,88
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							
SR19019	Bezeichnung		Salzburgertsr C		Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Null		Eml.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		7			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		165,99		Tag	74,52	-	-	96,12	73,91
	Länge /m (2D)		165,99		Nacht	67,19	-	-	88,51	66,31
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	208,40	1,55	0,19	1,43				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				

			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			73,91
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	36,20	1,55	0,19	1,43			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			66,31
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19021	Bezeichnung		Kirchenwegstr A		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		6			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		223,62		Tag	74,66	-	-	92,48	68,98
	Länge /m (2D)		223,62		Nacht	67,05	-	-	84,87	61,38
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	73,20	3,15	0,24	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			68,98
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	12,70	3,15	0,24	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			61,38
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19023	Bezeichnung		Jennerstr		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		4			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		116,89		Tag	69,83	-	-	85,38	64,70
	Länge /m (2D)		116,89		Nacht	62,24	-	-	77,81	57,13
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	27,40	3,79	0,00	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			64,70
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	4,80	3,79	0,00	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			57,13

	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19017	Bezeichnung		Salzburgertsr A		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		5			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		320,70		Tag	72,68	-	-	96,99	71,93
	Länge /m (2D)		320,70		Nacht	65,43	-	-	89,39	64,33
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	124,30	2,37	0,23	1,75				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				71,93
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	21,60	2,37	0,23	1,75				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				64,33
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19024	Bezeichnung		Haunsbergstr		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		12			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		152,76		Tag	64,14	-	-	81,75	59,91
	Länge /m (2D)		152,76		Nacht	56,63	-	-	74,16	52,32
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	8,60	3,35	0,67	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				59,91
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	1,50	3,35	0,67	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				52,32
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19027	Bezeichnung		Höglstr		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		6			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		160,10		Tag	68,56	-	-	84,42	62,37
	Länge /m (2D)		160,10		Nacht	60,96	-	-	76,91	54,86
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				

	Tag	-	12,40	5,10	2,32	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		62,37
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Nacht	-	2,20	5,10	2,32	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		54,86
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt					
SR19025	Bezeichnung		Haunsbergstr		Wirkradius /m			99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		19			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		159,98		Tag	64,14	-	-	81,95	59,91
	Länge /m (2D)		159,98		Nacht	56,63	-	-	74,36	52,32
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Tag	-	8,60	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		59,91
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Nacht	-	1,50	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		52,32
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt					
SR19026	Bezeichnung		Haunsbergstr		Wirkradius /m			99999,00
	Gruppe		Straße Null		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		6			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		43,58		Tag	64,14	-	-	76,30	59,91
	Länge /m (2D)		43,58		Nacht	56,63	-	-	68,72	52,32
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Tag	-	8,60	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		59,91
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Nacht	-	1,50	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		

			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		52,32
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt					

Prognose-Planfall

Straße /RLS-19 (12)									Verkehr Plan
SR19006	Bezeichnung		Hausmoning	Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Plan	Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		3		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		246,12	Tag	77,90	-	-	101,28	77,37
	Länge /m (2D)		246,12	Nacht	70,47	-	-	93,68	69,77
	Fläche /m²		—	Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
				Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
				Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
				d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	219,60	1,55	0,19	1,43			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00			77,37
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	38,20	1,55	0,19	1,43			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00			69,77
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19009	Bezeichnung		Salzburgertsr B	Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Plan	Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		2		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		150,58	Tag	74,40	-	-	94,93	73,15
	Länge /m (2D)		150,58	Nacht	67,22	-	-	87,32	65,55
	Fläche /m²		—	Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
				Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
				Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
				d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	164,70	1,52	0,18	2,07			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			73,15
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	28,60	1,52	0,18	2,07			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			65,55
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19010	Bezeichnung		Kirchenwegstr B	Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Plan	Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'

	Knotenzahl		3			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		61,56		Tag	72,10	-	-	86,24	68,35
	Länge /m (2D)		61,56		Nacht	64,49	-	-	78,66	60,76
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	60,20	3,18	0,70	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				68,35
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	10,50	3,18	0,70	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	30,00	30,00	30,00	30,00				60,76
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							
SR19029	Bezeichnung		B20		Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Plan		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		7			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		504,58		Tag	86,49	-	-	113,52	86,49
	Länge /m (2D)		504,58		Nacht	79,88	-	-	106,91	79,88
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	770,40	2,00	4,70	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	70,00	70,00	70,00	50,00				86,49
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	134,00	4,70	8,80	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad				
		-	70,00	70,00	70,00	50,00				79,88
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							
SR19007	Bezeichnung		Salzburgertsr C		Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe		Straße Plan		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		7			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		165,99		Tag	74,75	-	-	96,34	74,14
	Länge /m (2D)		165,99		Nacht	67,42	-	-	88,75	66,55
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	219,60	1,55	0,19	1,43				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad				
			0,00	0,00	0,00	0,00				

			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			74,14
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	38,20	1,55	0,19	1,43			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			66,55
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19011	Bezeichnung		Kirchenwegstr A		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Plan		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		6			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		223,62		Tag	75,49	-	-	93,31	69,81
	Länge /m (2D)		223,62		Nacht	67,89	-	-	85,71	62,21
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	88,60	3,15	0,24	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			69,81
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	15,40	3,15	0,24	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			62,21
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19012	Bezeichnung		Jennerstr		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Plan		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		4			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		116,89		Tag	70,94	-	-	86,49	65,81
	Länge /m (2D)		116,89		Nacht	63,32	-	-	78,92	58,24
	Fläche /m²		—		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	35,40	3,79	0,00	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			65,81
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	6,20	3,79	0,00	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			

		-	30,00	30,00	30,00	30,00			58,24
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19008	Bezeichnung		Salzburgertsr A		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Plan		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		5			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		320,70		Tag	72,99	-	-	97,29	72,23
	Länge /m (2D)		320,70		Nacht	65,74	-	-	89,70	64,64
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	133,30	2,37	0,23	1,75			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			72,23
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	23,20	2,37	0,23	1,75			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			64,64
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19013	Bezeichnung		Haunsbergstr		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Plan		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		12			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		152,76		Tag	64,32	-	-	81,99	60,15
	Länge /m (2D)		152,76		Nacht	56,83	-	-	74,44	52,60
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	9,10	3,35	0,67	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			60,15
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	1,60	3,35	0,67	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00			52,60
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt						
SR19016	Bezeichnung		Höglstr		Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Plan		Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		6			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		160,10		Tag	68,56	-	-	84,42	62,37
	Länge /m (2D)		160,10		Nacht	60,96	-	-	76,91	54,86
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00
					Fahrtrichtung					2 Richt. /Rechtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte					1,38
					d/m(Emissionslinie)					1,38

	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Tag	-	12,40	5,10	2,32	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		62,37
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Nacht	-	2,20	5,10	2,32	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		54,86
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt					
SR19014	Bezeichnung		Haunsbergstr	Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Plan	Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		19		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		159,98	Tag	64,32	-	-	82,19	60,15
	Länge /m (2D)		159,98	Nacht	56,83	-	-	74,64	52,60
	Fläche /m²		—	Steigung max. % (aus z-Koord.)				0,00
				Fahrtrichtung				2 Richt. /Rechtsverkehr
				Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte				1,38
				d/m(Emissionslinie)				1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Tag	-	9,10	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		60,15
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Nacht	-	1,60	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		52,60
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt					
SR19015	Bezeichnung		Haunsbergstr	Wirkradius /m				99999,00
	Gruppe		Straße Plan	Emi.Vari-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		6		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		43,58	Tag	64,32	-	-	76,54	60,15
	Länge /m (2D)		43,58	Nacht	56,83	-	-	69,00	52,60
	Fläche /m²		—	Steigung max. % (aus z-Koord.)				0,00
				Fahrtrichtung				2 Richt. /Rechtsverkehr
				Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte				1,38
				d/m(Emissionslinie)				1,38
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Tag	-	9,10	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		60,15
	Emiss.-Vari-	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor		
	Nacht	-	1,60	3,35	0,67	0,00		
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1)	DSD LKW (2)	DSD Motorrad		

			0,00	0,00	0,00	0,00		
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1)	DLN LKW (2)	DLN Motorrad		
			0,00	0,00	0,00	0,00		
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1)	v LKW (2)	v Motorrad		
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		52,60
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt					

Schienenverkehr

Züge (S03Z001 5740_Ainring-Hammerau															
Zug-	Zugname	v	n/16h	n/8h		Fz-	Fz-	Kat	Z/V	U.-	Fz-	Ach-	Lw',A*/d	Lw',A*/d	
Nr.		km/h	Tag	Nach		Nr.	Typ				Anz.		Tag	Nacht	
1	IC-E	90	2,00	0,00		1	1	7	Z5	2	1	4	58,48		
						2	1	9	Z5	2	12	4	68,51		
2	RV-ET 1	90	62,00	6,00		1	1	5	Z5	2	2	10	77,87	70,74	
3	RV-ET 2	90	2,00	2,00		1	1	5	Z5	2	1	10	59,95	62,96	
4	GZ-E 1	90	2,00	1,00		1	1	7	Z5	2	1	4	58,48	58,48	
						2	1	10	Z5	2	30	4	72,64	72,64	
						3	1	10	Z18	6	8	4	67,30	67,30	
5	GZ-E 2	90	2,00	0,00		1	1	7	Z5	2	1	4	58,48		
						2	1	10	Z5	2	10	4	67,87		
	Alle Züge		70,00	9,00									80,06	75,83	

Züge (S03Z002 5740_Freilassing-Ainring															
Zug-	Zugname	v	n/16h	n/8h		Fz-	Fz-	Kat	Z/V	U.-	Fz-	Ach-	Lw',A*/d	Lw',A*/d	
Nr.		km/h	Tag	Nach		Nr.	Typ				Anz.		Tag	Nacht	
1	IC-E	90	2,00	0,00		1	1	7	Z5	2	1	4	58,48		
						2	1	9	Z5	2	12	4	68,51		
2	RV-ET 1	90	62,00	6,00		1	1	5	Z5	2	2	10	77,87	70,74	
3	RV-ET 2	90	2,00	2,00		1	1	5	Z5	2	1	10	59,95	62,96	
4	GZ-E 1	90	2,00	2,00		1	1	7	Z5	2	1	4	58,48	61,49	
						2	1	10	Z5	2	30	4	72,64	75,65	
						3	1	10	Z18	6	8	4	67,30	70,31	
5	GZ-E 2	90	2,00	0,00		1	1	7	Z5	2	1	4	58,48		
						2	1	10	Z5	2	10	4	67,87		
	Alle Züge		70,00	10,00									80,06	77,97	

Sportanlagen

Flächen-SQ /ISO 9613 (1)								Sport
FLQI169	Bezeichnung	Sportfläche Polizei*	Wirkradius /m					99999,00
	Gruppe	sport	D0					0,00
	Knotenzahl	7	Hohe Quelle					Nein
	Länge /m	287,32	Emission ist					Schallleistungspegel (Lw)
	Länge /m (2D)	287,32	Emi.Varl-	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw*
	Fläche /m²	4923,73		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
			Tag	96,00	-	5,00	101,00	64,08
			Nacht	-	-	-	-	

Anlage 3: Einzelpunktberechnungen

Verkehrslärm

Prognose-Nullfall

Verkehr Null		Einstellung: Referenzeinstellung: RLS-19							
		Tag		Nacht					
		IRW	L r,A	IRW	L r,A				
		/dB	/dB	/dB	/dB				
IPkt008	IO Haunsbergstr 42 EG		60,4		56,1				
IPkt009	IO Haunsbergstr 42 OG1		62,0		57,7				
IPkt010	IO Haunsbergstr 42 OG2		62,2		57,8				
IPkt011	IO Haunsbergstr 12 EG		57,9		53,3				
IPkt012	IO Haunsbergstr 12 OG1		59,1		54,5				
IPkt013	IO Haunsbergstr 12 OG2		60,0		55,4				
IPkt014	IO Salzburger Str. 4 EG		62,2		54,9				
IPkt015	IO Salzburger Str. 4 OG1		62,2		55,1				
IPkt016	IO Salzburger Str. 4 OG2		62,0		55,0				
IPkt017	IO Salzburger Str. 4 OG3		61,7		54,9				
IPkt020	IO Salzburger Str. 8 EG		56,9		49,4				
IPkt019	IO Salzburger Str. 8 OG1		57,7		50,2				
IPkt018	IO Salzburger Str. 8 OG2		58,0		50,5				
IPkt021	IO Salzburger Str. 14 EG		60,0		52,4				
IPkt022	IO Salzburger Str. 14 OG1		58,9		51,3				
IPkt023	IO Salzburger Str. 14 OG2		58,7		51,3				
IPkt024	IO Haunsbergstr 16 EG		51,0		43,9				
IPkt025	IO Haunsbergstr 16 OG1		50,7		43,6				
IPkt026	IO Haunsbergstr 16 OG2		50,4		43,5				
IPkt027	IO Haunsbergstr 26 EG		49,0		41,7				
IPkt028	IO Haunsbergstr 26 OG1		49,5		42,3				
IPkt029	IO Haunsbergstr 26 OG2		50,1		43,1				
IPkt030	IO Kirchenwegstr 9 EG		58,2		50,6				
IPkt031	IO Kirchenwegstr 9 OG1		57,4		49,8				
IPkt032	IO Plangeb 4 EG		56,6		49,1				
IPkt033	IO Plangeb 4 OG1		56,7		49,2				
IPkt034	IO Plangeb 4 OG2		56,6		49,4				
IPkt035	IO Plangeb 4 OG3		55,5		48,6				
IPkt037	IO Plangeb 2 EG		55,5		49,0				
IPkt038	IO Plangeb 2 OG1		54,9		48,6				
IPkt039	IO Plangeb 2 OG2		54,5		48,4				
IPkt040	IO Plangeb 2 OG3		54,1		48,1				
IPkt064	IO Haunsbergstr 36 EG		59,9		55,4				
IPkt065	IO Haunsbergstr 36 OG1		61,6		57,2				
IPkt066	IO Haunsbergstr 36 OG2		61,9		57,5				
IPkt067	IO Fl.-Nr. 2002/2 OG1		62,2		57,6				

Prognose-Planfall

Verkehr Plan		Einstellung: Referenzeinstellung: RLS-19							
		Tag		Nacht					
		IRW	L r,A	IRW	L r,A				
		/dB	/dB	/dB	/dB				
IPkt008	IO Haunsbergstr 42 EG		60,5		56,1				
IPkt009	IO Haunsbergstr 42 OG1		62,0		57,7				
IPkt010	IO Haunsbergstr 42 OG2		62,2		57,9				
IPkt011	IO Haunsbergstr 12 EG		58,0		53,3				
IPkt012	IO Haunsbergstr 12 OG1		59,1		54,5				
IPkt013	IO Haunsbergstr 12 OG2		60,0		55,4				
IPkt014	IO Salzburger Str. 4 EG		62,4		55,1				
IPkt015	IO Salzburger Str. 4 OG1		62,4		55,3				
IPkt016	IO Salzburger Str. 4 OG2		62,2		55,1				
IPkt017	IO Salzburger Str. 4 OG3		61,9		55,0				
IPkt020	IO Salzburger Str. 8 EG		57,1		49,6				
IPkt019	IO Salzburger Str. 8 OG1		57,9		50,4				
IPkt018	IO Salzburger Str. 8 OG2		58,2		50,7				
IPkt021	IO Salzburger Str. 14 EG		60,7		53,1				
IPkt022	IO Salzburger Str. 14 OG1		59,6		52,0				
IPkt023	IO Salzburger Str. 14 OG2		59,3		51,8				
IPkt024	IO Haunsbergstr 16 EG		51,2		44,1				
IPkt025	IO Haunsbergstr 16 OG1		50,9		43,9				
IPkt026	IO Haunsbergstr 16 OG2		50,6		43,6				
IPkt027	IO Haunsbergstr 26 EG		49,2		42,0				
IPkt028	IO Haunsbergstr 26 OG1		49,7		42,5				
IPkt029	IO Haunsbergstr 26 OG2		50,3		43,2				
IPkt030	IO Kirchenwegstr 9 EG		59,0		51,5				
IPkt031	IO Kirchenwegstr 9 OG1		58,2		50,6				
IPkt032	IO Plangeb 4 EG		56,3		48,7				
IPkt033	IO Plangeb 4 OG1		56,2		48,6				
IPkt034	IO Plangeb 4 OG2		55,7		48,2				
IPkt035	IO Plangeb 4 OG3		55,2		47,7				
IPkt037	IO Plangeb 2 EG		55,9		48,7				
IPkt038	IO Plangeb 2 OG1		55,0		47,9				
IPkt039	IO Plangeb 2 OG2		54,3		47,6				
IPkt040	IO Plangeb 2 OG3		53,6		47,0				
IPkt064	IO Haunsbergstr 36 EG		59,9		55,5				
IPkt065	IO Haunsbergstr 36 OG1		61,6		57,2				
IPkt066	IO Haunsbergstr 36 OG2		61,9		57,5				
IPkt067	IO Fl.-Nr. 2002/2 OG1		63,1		58,4				

Auswirkung auf die Nachbarschaft

Gesamtverkehrslärm	Kriterium		grundet Nullfall		gerundet Planfall		Differenz Planfall - Nullfall		Konflikt	Anspruch Schallschutz
IO-Nr.	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	ja/nein	ja/nein
IO N Kirchenwegstr 4 EG	70	60	57	49	58	50	0,9	0,7	nein	nein
IO N Kirchenwegstr 4 OG1	70	60	57	49	57	50	0,9	0,7	nein	nein
IO N Kirchenwegstr 4 OG2	70	60	56	49	57	50	0,8	0,6	nein	nein
IO N Kirchenwegstr 2 EG	70	60	56	49	56	49	0,8	0,3	nein	nein
IO N Kirchenwegstr 2 OG1	70	60	56	49	56	49	0,8	0,3	nein	nein
IO N Dachsteinstr 1 EG	70	60	58	50	58	51	0,8	0,8	nein	nein
IO N Dachsteinstr 1 OG1	70	60	57	50	58	51	0,8	0,7	nein	nein
IO N Dachsteinstr 1 OG2	70	60	57	50	58	50	0,6	0,6	nein	nein
IO N Salzburger Str 16 EG	70	60	53	45	53	46	0,6	0,6	nein	nein
IO N Salzburger Str 16 OG1	70	60	54	47	54	47	0,6	0,6	nein	nein
IO N Salzburger Str 16 OG2	70	60	55	47	55	48	0,6	0,5	nein	nein
IO N Salzburger Str. 5 EG	70	60	62	55	63	55	0,2	0,2	nein	nein
IO N Salzburger Str. 5 OG1	70	60	62	55	63	55	0,2	0,2	nein	nein
IO N Salzburger Str. 5 OG2	70	60	62	55	62	55	0,3	0,2	nein	nein
IO N Hausmoning 17 EG	70	60	64	56	64	57	0,2	0,2	nein	nein
IO N Hausmoning 17 OG1	70	60	64	57	64	57	0,2	0,2	nein	nein
IO N Hausmoning 17 OG2	70	60	64	57	64	57	0,2	0,2	nein	nein
IO N Salzburger Str 21 EG	70	60	56	48	56	48	0,2	0,2	nein	nein
IO N Salzburger Str 21 OG1	70	60	56	48	56	49	0,3	0,3	nein	nein
IO N Salzburger Str 21 OG2	70	60	56	48	56	49	0,2	0,2	nein	nein
IO N Salzburger Str 21 OG3	70	60	56	48	56	49	0,3	0,2	nein	nein
	Überschreitung der 70/60 dB(A) tags/nachts									
	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahme									

Sportanlagenlärm

Sport		Einstellung: Referenzeinstellung							
		Tag		Nacht					
		IRW	L r,A	IRW	L r,A				
		/dB	/dB	/dB	/dB				
IPkt001	IO Kirchenwegstr 13 EG		53,9						
IPkt002	IO Kirchenwegstr 13 OG1		54,7						
IPkt003	IO Kirchenwegstr 9 EG		52,0						
IPkt004	IO Kirchenwegstr 9 OG1		52,8						
IPkt005	IO Kirchenwegstr 17 EG		52,1						
IPkt006	IO Kirchenwegstr 17 OG1		53,0						
IPkt007	IO Kirchenwegstr 17 OG2		53,6						

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

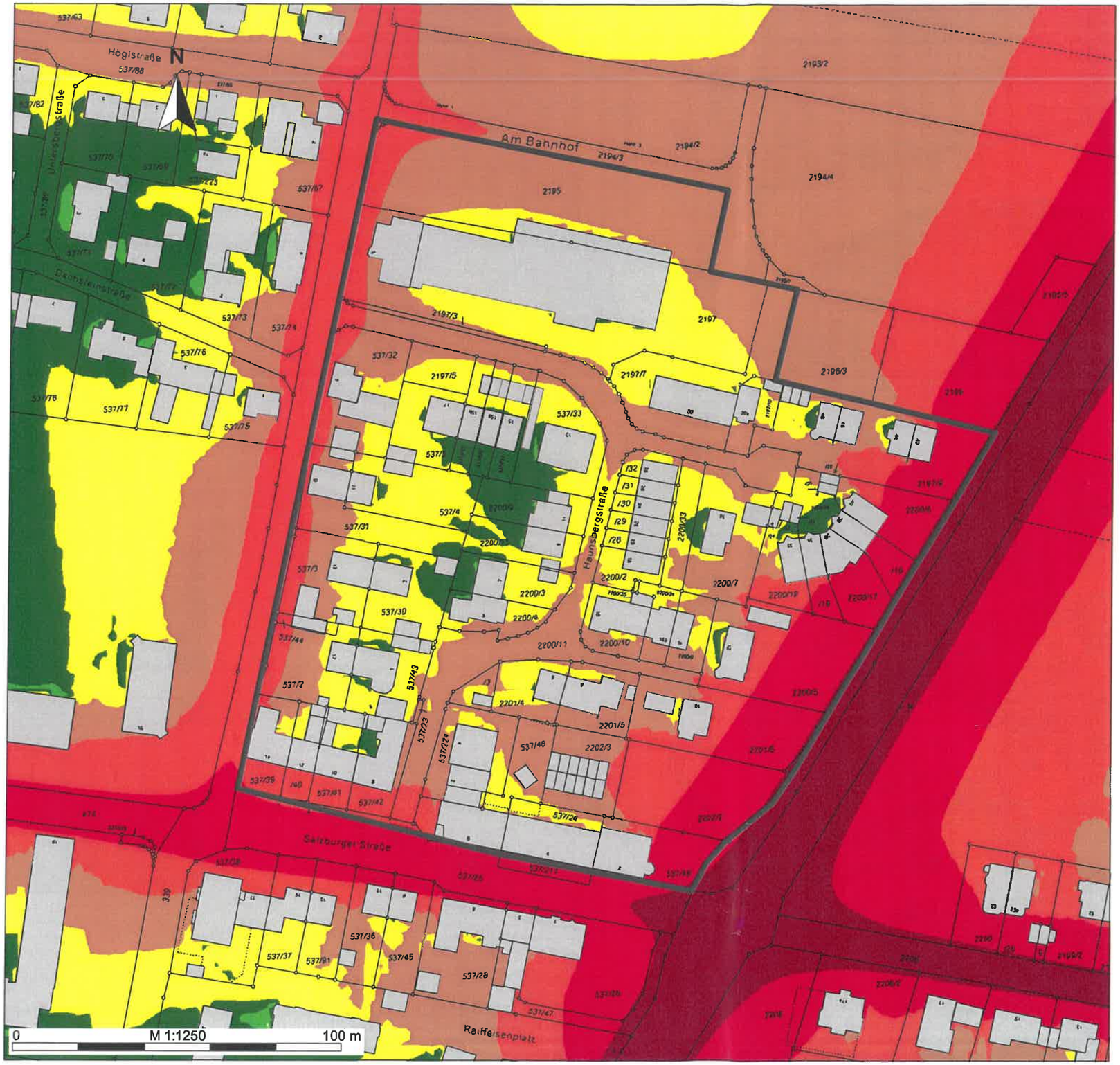
"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 4.1 zu Bericht 700-6032

Beurteilungspegel Verkehrslärm - Prognose Nullfall

Beurteilungszeitraum Tag (6-22 Uhr)

Berechnungshöhe h = 6 m üGOK



Tag
Pegel
dB(A)

- >..-35
- >35-40
- >40-45
- >45-50
- >50-55
- >55-60
- >60-65
- >65-70
- >70-75
- >75-80
- >80-..

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 4.2 zu Bericht 700-6032

Beurteilungspegel Verkehrslärm - Prognose Nullfall

Beurteilungszeitraum Nacht (22-6 Uhr)

Berechnungshöhe h = 6 m üGOK

Nacht
Pegel
dB(A)

- >..-35
- >35-40
- >40-45
- >45-50
- >50-55
- >55-60
- >60-65
- >65-70
- >70-75
- >75-80
- >80-..

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

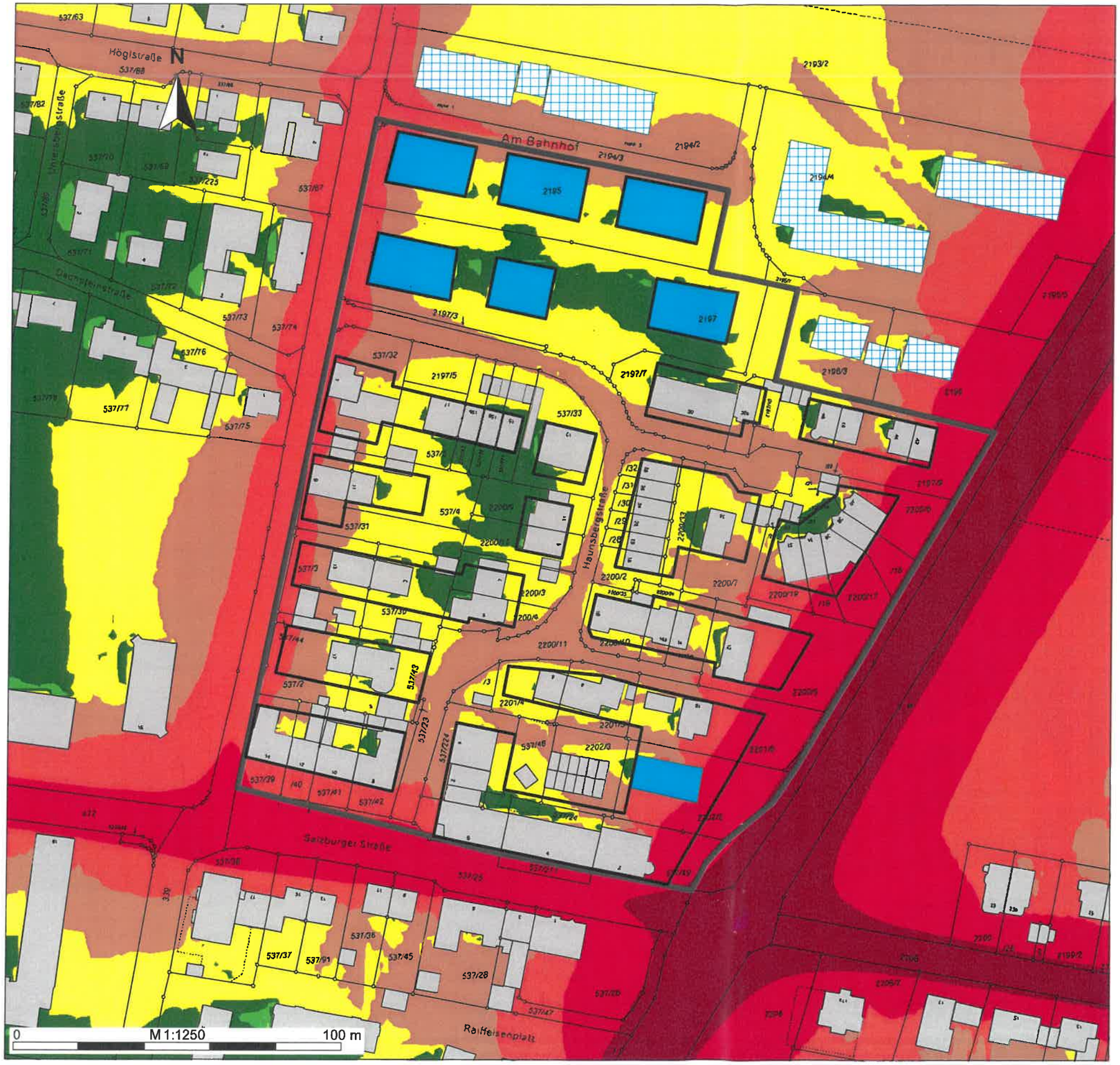
"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 4.3 zu Bericht 700-6032

Beurteilungspegel Verkehrslärm - Prognose Planfall

Beurteilungszeitraum Tag (6-22 Uhr)

Berechnungshöhe h = 6 m üGOK



Tag
Pegel
dB(A)

- >..-35
- >35-40
- >40-45
- >45-50
- >50-55
- >55-60
- >60-65
- >65-70
- >70-75
- >75-80
- >80-..

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

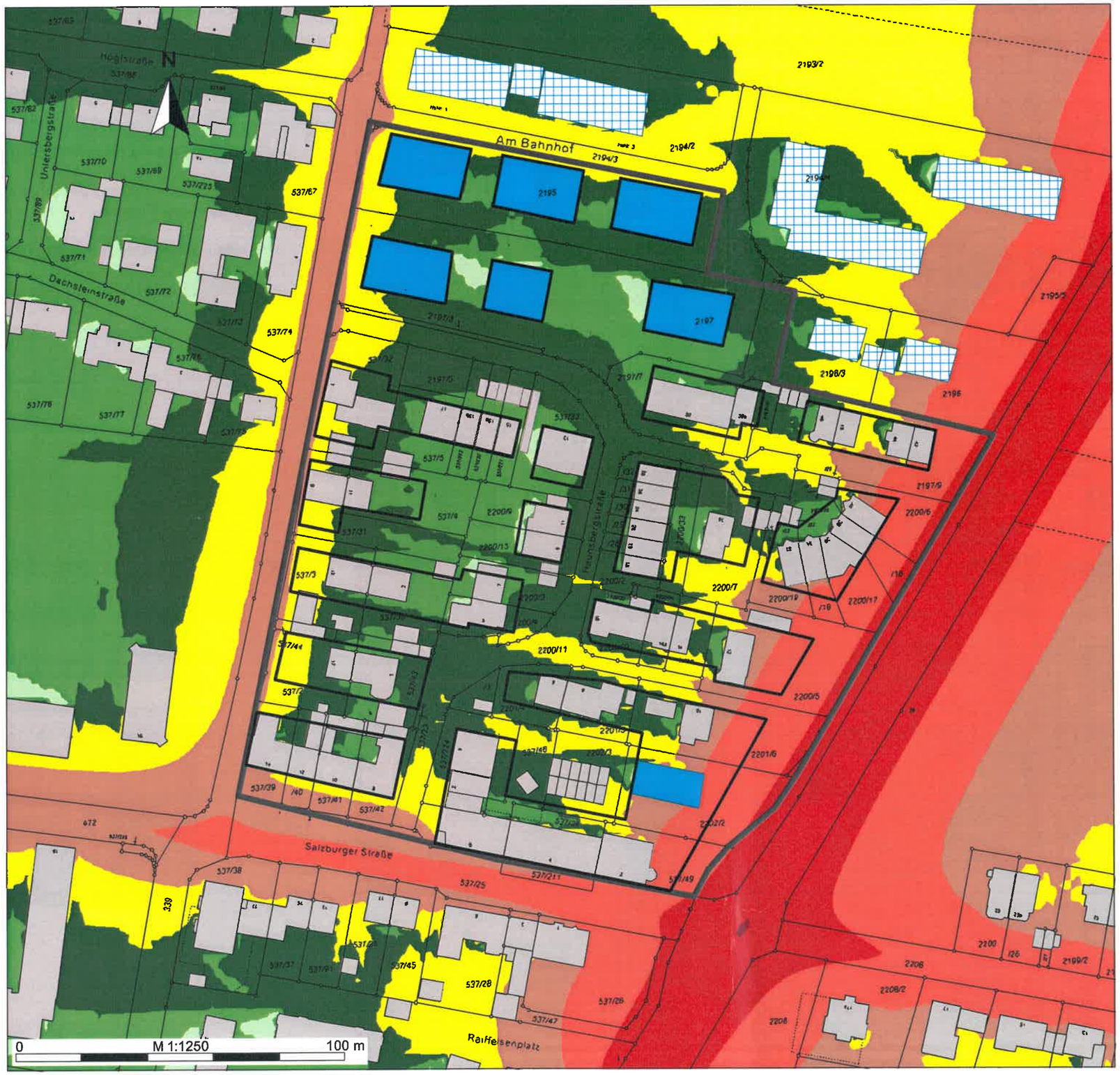
"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 4.4 zu Bericht 700-6032

Beurteilungspegel Verkehrslärm - Prognose Planfall

Beurteilungszeitraum Nacht (22-6 Uhr)

Berechnungshöhe h = 6 m üGOK



Nacht
Pegel
dB(A)

- >..-35
- >35-40
- >40-45
- >45-50
- >50-55
- >55-60
- >60-65
- >65-70
- >70-75
- >75-80
- >80-..

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

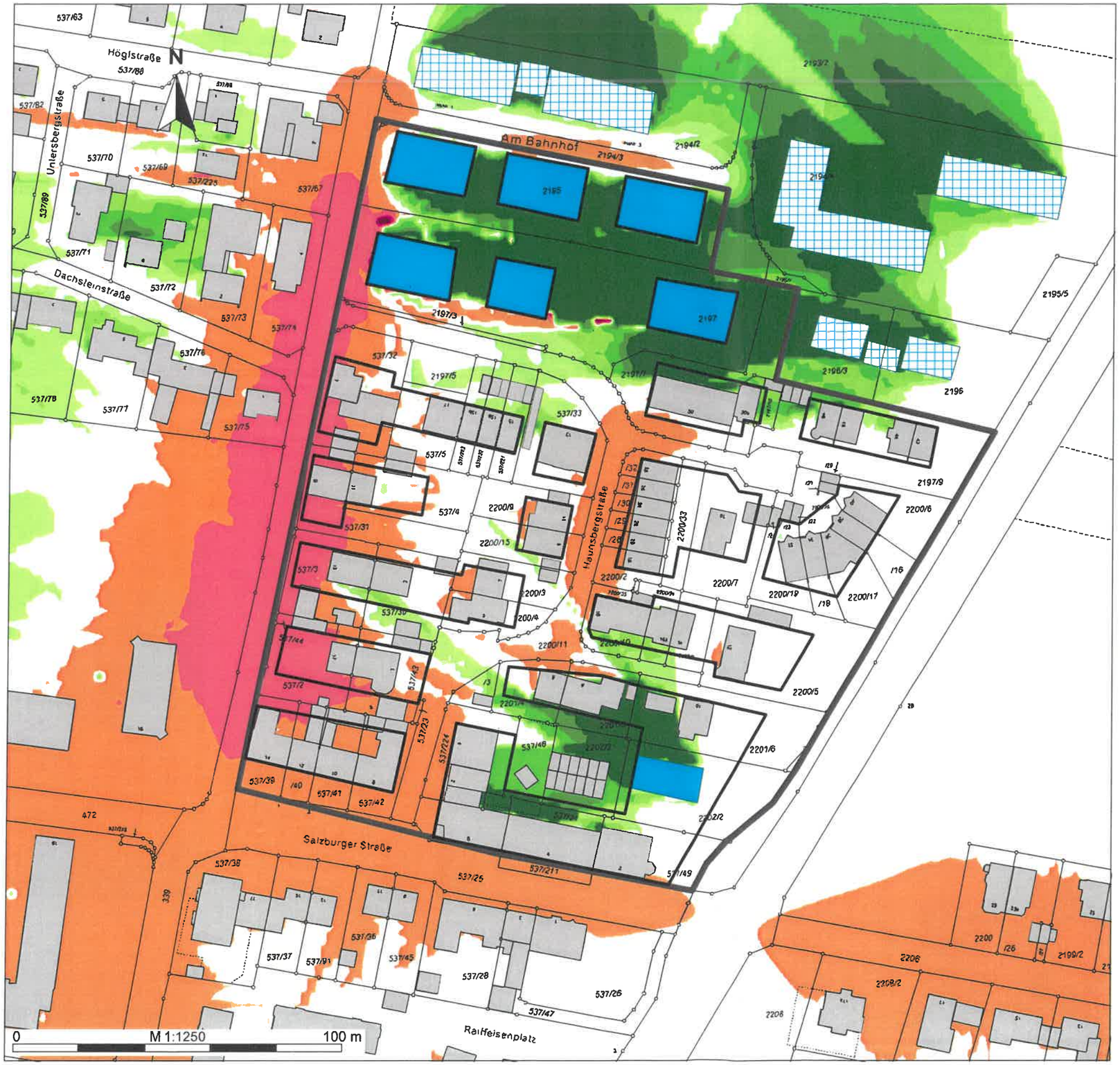
Anlage 4.5 zu Bericht 700-6032

Differenzpegelkarte Verkehrslärm

Prognose-Planfall -- Prognose-Nullfall

Beurteilungszeitraum Tag (6-22 Uhr)

Berechnungshöhe h = 6 m üGOK



Tag
Differenzpegel
dB(A) abs.

- >...--2.4
- >-2.4--1.9
- >-1.9--1.4
- >-1.4--0.9
- >-0.9--0.4
- >-0.4-0.1
- >0.1-0.6
- >0.6-1.1
- >1.1-1.6
- >1.6-2.1
- >2.1-...

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

Anlage 4.6 zu Bericht 700-6032

Differenzpegelkarte Verkehrslärm

Prognose-Planfall -- Prognose-Nullfall

Beurteilungszeitraum Nacht (22-6 Uhr)

Berechnungshöhe h = 6 m üGOK

Nacht
Differenzpegel
dB(A) abs.

- >...--2.4
- >-2.4--1.9
- >-1.9--1.4
- >-1.4--0.9
- >-0.9--0.4
- >-0.4-0.1
- >0.1-0.6
- >0.6-1.1
- >1.1-1.6
- >1.6-2.1
- >2.1-...

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Schalltechnische Untersuchung

Bebauungsplan

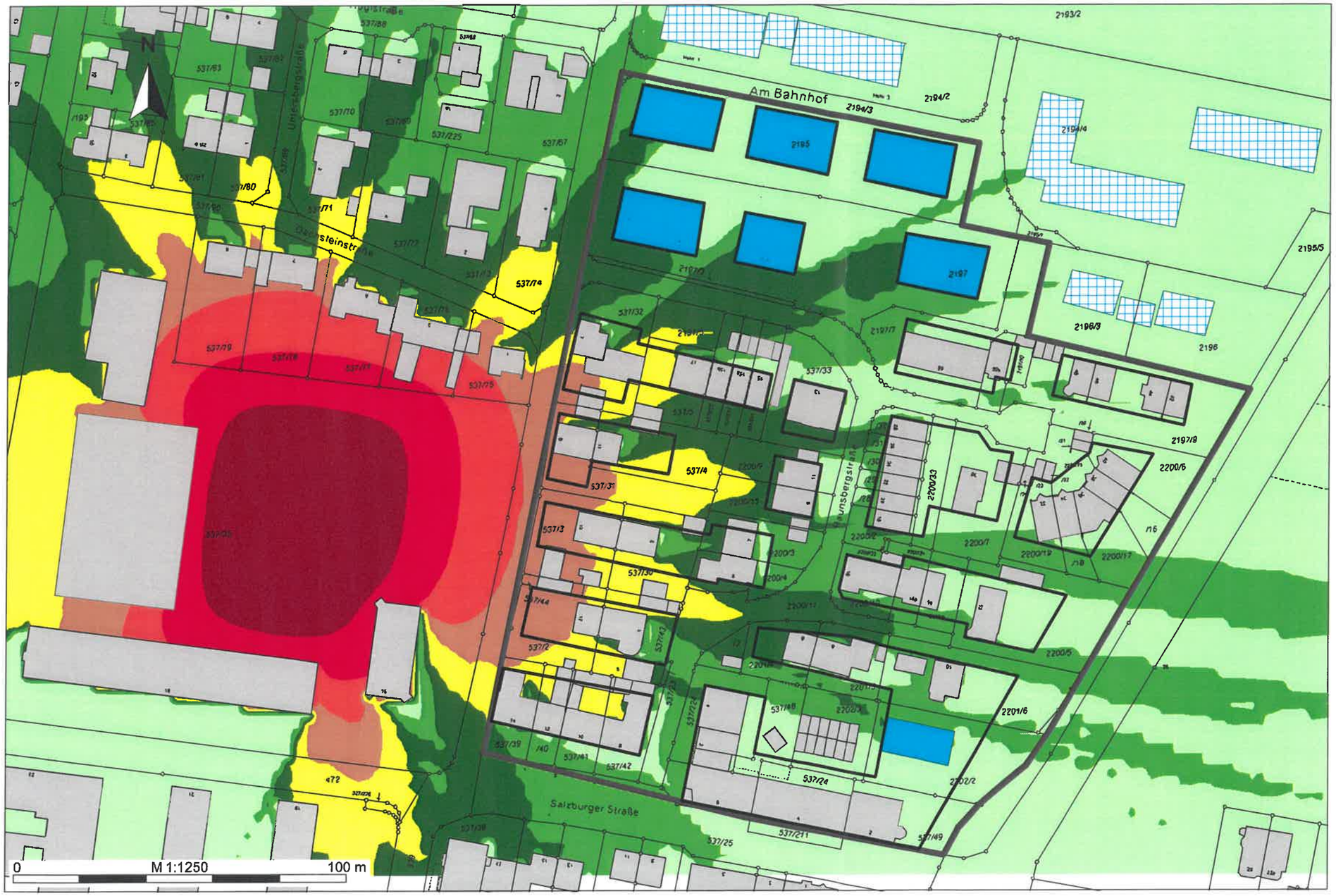
"Östlich der Kirchenwegstraße" in Ainring

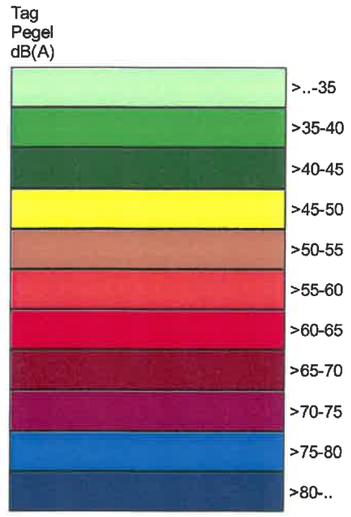
Anlage 5.1 zu Bericht 700-6032

Beurteilungspegel Sportanlagenlärm

Beurteilungszeitraum Tag (6-22 Uhr)

Berechnungshöhe h = 6 m üGOK





MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG