

## ENTWURF

<b>An</b>	<b>Von</b>	Eingangsvermerk
Amt 61	Amt 35	
Hr. Westhoff	<b>Ansprechpartner</b> Fr. Westermaier	
	<b>Telefon</b> 494	
<b>Ihre Zeichen und Ihre Nachricht vom</b>	<b>Unsere Zeichen</b>	<b>Datum</b>
	35-we/	18.01.2022

### **Immissionsschutz Bebauungsplan „Südlich Bleicher Bach“ Einwendungen**

**am 29. 11.2021**

Zu den von [REDACTED] am 29. November 2021 vorgebrachten und nachfolgend zitierten Anregungen, die den Immissionsschutz treffen, wird wie folgt Stellung genommen:

*„Das der Stellungnahme zugrundeliegende Immissionsschutzgutachten ist der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Begründung ist hinsichtlich des Immissionsschutzes ohne Grundlage eines aktuellen Lärmgutachtens nicht nachvollziehbar. In Anbetracht der ohnehin schon stark lärmbelasteten Wiggensbacher Straße wäre die Veränderung der Verkehrsbelastung auf den angrenzenden Straßen interessant. Schon durch die Errichtung der Wohnbebauung an der Kreuzung Wiggensbacher Straße/ Neuhauser Straße ist eine Verkehrsmehrung zu erwarten. Aufgrund des Fehlens des Gutachtens ist fraglich, ob die zusätzliche Mehrung der Fahrbewegungen in den Lärmkarten der Stellungnahme dargestellt sind.“*

In der Stellungnahme des Amtes für Umwelt- und Naturschutz vom 21.01.2021 ist die Immissionssituation, die durch den Straßenverkehr an den umliegenden Immissionsorten innerhalb und außerhalb des Plangebiets hervorgerufen wird, für den Tages- und Nachtzeitraum dargestellt. Bei der Lärmprognose, die entsprechend der RLS 90 vorgenommen wurde, wurde eine Zunahme der Verkehrsbelastung um 20 % gegenüber dem Zähljahr (September 2016) angenommen. Die der Rechnung zugrunde gelegte Nettomehrbelastung beträgt somit 364 Fahrzeuge (1822 Kfz/24 h (durchschnittliche Belastung) => 2186 Kfz/24 h). (Hinweis: An Spizentagen werden derzeit Werte von 2.100 Kfz/Tag erreicht. Für die Lärmberechnung wird gemäß den einschlägigen Regelwerken jedoch die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke = DTV von 1822 Kfz/24 h herangezogen.)

Gemäß den Ausführungen des Tiefbauamtes vom 16.12.2021 beträgt die zusätzliche Verkehrsbelastung durch das Neubaugebiet ca. 250 Fahrten pro Tag.

Nach Angabe der ehemaligen Betreiberin wurde die Gärtnerei zu den Verkehrszeiten von durchschnittlich 17 Fahrzeugen pro Stunde angefahren. Daraus lässt sich ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 340 Fahrzeugbewegungen pro Tag (jeweils An- und Abfahrt) ermitteln. Zu bestimmten Jahreszeiten (Ostern, Allerheiligen, Weihnachten) dürfte die Verkehrsbelastung noch deutlich höher ausgefallen sein. Diese Annahme wird auch durch das Schreiben [REDACTED], vom 22.11.21 in dem die hohe Verkehrslärmbelastung durch die ehemalige Gärtnerei beklagt wird, bestätigt. Die zukünftig wegfallenden LKW-Anlieferungen tragen zudem zu einer Verminderung der Lärmimmissionen bei.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Lärmbelastung für die Anwohner der Straße Neuhausen durch das Neubaugebiet tendenziell eher verbessert wird, da der hin-

zukommende Verkehr durch den Wegfall der Gärtnerei (rechnerisch über-) kompensiert wird. Zumindest im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes ist eine deutliche Entlastung der Anwohner durch die wegfallende (ungeordnete) Parkierung der Kunden und Rangiertätigkeiten von Lieferfahrzeugen zu erwarten.

Eine Erhöhung der Verkehrslärmbelastung der Anwohner der Wiggensbacher Straße, deren Verkehrsbelastung gemäß einer Zählung aus dem Jahr 2015 einen DTV von 6.708 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 4,73% ergab, kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Selbst unter der Annahme, dass der Verkehr um 250 Fahrzeuge zunimmt, würde die Lärmbelastung der Anwohner in der Straße Neuhausen nur um nicht relevante 0,56 dB(A) und an der Wiggensbacher Straße um 0,16 dB(A) steigen.

Die Verkehrslärsituation wurde im Rahmen der Stellungnahme des Umweltamtes vom 21.01.21 untersucht und veröffentlicht. Die Notwendigkeit zur Erstellung weiterer schalltechnischen Gutachten ist nicht gegeben.

**Schreiben vom 22.11.2021**

### Straßenverkehr

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Straßenverkehrslärsituation wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass am Immissionsort „Neuhausen 41“ eine Entlastung durch den Wegfall des Parkierungsverkehrs der Kunden der ehemaligen Gärtnerei und der Rangiertätigkeiten von Lieferfahrzeugen zu erwarten ist. Die starke Frequentierung der Gärtnerei wird im Schreiben [REDACTED] auf Seite 4, Absatz 3 bestätigt:

*„Nach Räumung des Bauhofes wurde entgegen der uns ausdrücklich von der Stadt Kempten, Frau Schlüter, erteilten Zusage, dass auf dem geräumten Areal nicht geparkt werde, ein öffentlicher widerrechtlicher Großparkplatz betrieben, u.a. mit einer starken gewerblichen Frequentierung durch die ehemalige Gärtnerei Bunk, deren Kunden und Angestellten, Unsere wiederholten Beschwerden blieben ohne Erfolg...“*

Das sehr umfangreiche Schreiben enthält eine Fülle von Behauptungen und Darstellungen, die nur zum Teil korrekt sind. Auf einige Argumente, die sich auf das aktuelle Vorhaben beziehen, soll an dieser Stelle eingegangen werden:

#### Seite 8/9:

*„Die Messungen des Straßenverkehrslärms durch die Stadt Kempten sind nachweislich manipulativ und können einer rechtlichen Überprüfung nicht standhalten.“*

*Verkehrszählung am 28.04.2004: DTV 1.072 Fahrzeuge  
Beurteilungspegel 50 dB/Nacht, Mischgebiet Augustiner Straße Stadtratsbeschluss vom 14.10.2004: DTV 1.592 Fahrzeuge (+49%) Beurteilungspegel 58 dB/Tag und 49 dB/Nacht(-1dB), Neuhausen 41 Verkehrszählung 2009.2016-26.09.2016: DTV 1.872 Fahrzeuge, Straße Neuhausen Lärmraster „Straßenverkehrslärm“ gemäß Vorabstellungnahme der Stadt Kempten vom 21.01.2021: DTV 2.186 Fahrzeuge (+104 %) Beurteilungspegel 50-55 dB/Tag und 40-45 dB/Nacht (-5 dB), Neuhausen 41*

#### Zusammenfassung:

Datum	DTV		Tag dB	Nacht dB
28.04.2004	1.072	Augustiner Straße		50
14.10.2004	1.592	Neuhausen 41	58	49
26.09.2016	1.872	Straße Neuhausen		
21.01.2021	2.186	Neuhausen 41	50-55	40-45

21.01.2021	mit Tiefgarage	Neuhausen 41	98	
------------	----------------	--------------	----	--

*Die Auswertung zeigt, dass trotz einer hohen Zunahme der DTV die Beurteilungspegel zurückgingen. Dieses Ergebnis ist rechnerisch nicht darstellbar und auch nicht plausibel."*

Beurteilung: Die aktuelle Berechnung vom 21.01.21 erfolgte wie die vorangegangenen Berechnungen mit dem validierten Berechnungsmodell IMMI gemäß den Vorgaben der RLS 90. Grundsätzlich gilt: Die Immissionen werden maßgeblich durch den Abstand zur Straße bestimmt. Da die aktuelle Berechnung dem Ziel diene, die Lärmbelastung des Neubaugebietes zu ermitteln, konnte der Einfluss der Ringstraße „An der Schmiede“ außer Acht gelassen werden. Diese hat trotz der deutlich geringeren Verkehrsbelastung wegen des Abstandes von lediglich 7 m einen maßgeblichen Einfluss auf den Beurteilungspegel am Immissionsort Neuhausen 41. Zudem wird ein Teil der Lärmemissionen der Straße „Neuhausen“ durch den nächstgelegenen Baukörper im Neubaugebiet abgeschirmt. Bei der Überprüfung der beiden Berechnungen ist darüber hinaus aufgefallen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der damaligen Augustiner Straße mit 50 km/h (möglicherweise zu hoch) angesetzt worden war. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße Neuhausen (ehemals Augustiner Straße) beträgt 30 km/h, was eine Immissionsminderung um weitere 2,5 dB(A) erklärt. Die Abweichungen zwischen der Berechnung vom 14.10.2004 und 21.01.2021 sind somit plausibel. Der Vorwurf der Manipulation muss zurückgewiesen werden.

Hinweis: Verkehrslärmimmissionen auf öffentlichen Straßen und Immissionen, die von privaten Grundstücken hervorgerufen werden, werden immer getrennt berechnet und beurteilt. Siehe entsprechende Vorgaben in der DIN 18005, TA-Lärm oder 16.BImSchV. Abgesehen davon müssen Pegel (bei einer Überlagerung gleichartiger Geräusche) logarithmisch addiert werden. Die Angabe eines numerisch addierten Summenpegels für Verkehr und Tiefgarage von 98 dB(A) ist somit in zweifacher Weise falsch und irreführend.

*„Die ermittelte Verkehrslärmbelastung im Plangebiet durch die Straße »Neuhausen« bezieht sich auf eine nicht plausible Immissionshöhe von 5,2 Metern, Die übliche Schallquelle in Höhe von 0,5 Metern über der Straßendecke wurde nicht berücksichtigt, sondern um 4,7 Meter verlegt.“*

Die Immissionshöhe entspricht der Höhe des Immissionsortes, also der Oberkante des vom Lärm am stärksten betroffenen Fenster eines Aufenthaltsortes, hier die Fensteroberkanten im ersten Stock des Gebäudes. Die für die entsprechende Fahrzeugart anzusetzende Emissionshöhe / Schallquellenhöhe (PKW=0,5 m) ist im Berechnungsprogramm hinterlegt und wurde nicht verändert.

### Tiefgarage

Zu den Einwendungen gegen die Tiefgaragenzufahrt kann wie folgt Stellung genommen werden:

#### Seite 10/11

*„Unter Ziffer 3.2 wird ausgeführt, dass gemäß TA-Lärm der im Nachtzeitraum geltende Immissionsrichtwert im nordwestlichen Fassadenbereich unseres Anwesens 39 dB beträgt. Diese Feststellung ist falsch. Hier handelt es sich nur um die Auswirkung der TG-Zufahrt auf das Nachbargebäude. Hinzu kommt die bereits vorhandene Immissionssituation durch Straßenverkehrslärm zur Nachtzeit, gemäß Lärmraster mit Spitzenpegeln von 45 dB.“*

*Gemäß Ziffer 4.2 ruft die geplante Tiefgarage an der Nordwestseite unseres Einfamilienhauses erhebliche Überschreitungen des zur Nachtzeit geltenden Immissionsrichtwertes auf. Unerwähnt bleibt die Überschreitung zur Tageszeit.*

Laut dem anliegenden Lärmraster bestehen an der besagten Nordwest-Fassade folgende Immissionssituationen:

Spitzenpegel		16, BImSchV § 2, Immissionsgrenzwerte
55 dB	Straßenverkehrslärm zur Tageszeit	
43 dB	Auswirkung der TG-Zufahrt zur Tageszeit	
98 dB	Lärmbelastung	59 dB
45 dB	Straßenverkehrslärm zur Nachtzeit	
39 dB	Auswirkung der TG-Zufahrt zur Nachtzeit	
84 dB	Lärmbelastung	49 dB"

Wie bereits ausgeführt, werden Verkehrslärmimmissionen auf öffentlichen Straßen und Immissionen, die von privaten Grundstücken hervorgerufen werden, immer getrennt berechnet und beurteilt. Siehe entsprechende Vorgaben in der DIN 18005, TA-Lärm oder 16.BImSchV. Abgesehen davon müssen Pegel (bei einer Überlagerung gleichartiger Geräusche) logarithmisch addiert werden. Die Angabe der numerisch addierten Summenpegel für Verkehr und Tiefgarage von 98 bzw. 84 dB(A) sind somit in zweifacher Weise falsch und irreführend. Zudem handelt es sich nicht –wie angegeben– um Spitzenpegel, sondern um Beurteilungspegel.

*Im Lärmraster ist der falsche Parameter „ebenerdige Zufahrt« eingegeben, woraus entnommen werden kann, dass für die Rampe mit einer Straßenneigung von 15% kein Zuschlag eingerechnet wurde. Außerdem wurden die Stellplatzwechsel tags auf 0,15 und nachts auf 0,09 beziffert. Ein anderer Zeitraum als tags/nachts wurde als Parameter nicht eingestellt. Bei dieser Annahme errechnen sich für den Tageszeitraum 6 Uhr bis 22 Uhr nur 6,65 Stellplatzwechsel und für den Nachtzeitraum 22 Uhr bis 6 Uhr nur 3,15 Stellplatzwechsel, insgesamt somit 9,80 Stellplatzwechsel pro Tag, Somit würden bei einer Vollaustattung nur 29% der in der Tiefgarage abgestellten Fahrzeuge pro Tag bewegt.*

Der nicht eingehauste Bereich ist ebenerdig ausgeführt. Die Rampe beginnt erst im überdachten Bereich. Die Schallabstrahlung über das geöffnete Garagentor wurde entsprechend den Vorgaben der „Parkplatzlärmstudie“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom August 2007 berücksichtigt.

Die Angaben über die zu erwartenden Stellplatzwechsel sind der Tabelle 33 der vorgenannten Studie zu entnehmen. Bei den zitierten Werten handelt es sich um Stellplatzwechsel pro Stunde. Die angegebenen Werte von 6,65 und 3,15 müssen somit mit 16 bzw. 8 multipliziert werden, um auf den (auch bei der Berechnung berücksichtigten) Stellplatzwechsel pro Tag zu kommen.

*„Die abschließende Beurteilung, dass sich auf der Gebäudeseite keine Fenster von Aufenthaltsräumen, damit keine Immissionsorte nach TA-Lärm befinden und deshalb der Planung mit den erwähnten Festsetzungsvorschlägen zugestimmt werden kann, ist in mehrfacher Hinsicht rechtsfehlerhaft.*

*Die Behauptung, dass sich auf der Nordwest-Fassade unseres Einfamilienhauses keine Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen befinden, ist falsch. Es gibt ein solches Fenster. Der maßgebliche Immissionsort gemäß TA-Lärm liegt bei bebauten Flächen Meter außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes. An diesem vorhandenen Immissionsort wurde keine Lärmberechnung durchgeführt.*

*Mit dem Gutachten und anliegenden Lärmrastern wird Straßenverkehrslärm beurteilt. In diesem Fall eröffnet sich für die TA-Lärm kein Anwendungsbereich, Die Rechtsauffassung, dass der Planung mit Festsetzungsvorschlägen zugestimmt werden kann, geht ins Leere und kann nicht gehört werden, soweit sie mit der nicht anwendbaren TA-Lärm begründet wird, z.B. dass es kein Fenster eines schutzbedürftigen Raumes und damit auch keinen Immissionsort nach TA-Lärm gibt, Außerdem ist eine Zustimmung für das zu einer Lärmbelastung von 98 dB/Tag und 84 dB/Nacht führende Bauvorhaben wegen der dauerhaften Überschreitung der Immissionsgrenzwerte rechtswidrig."*

Der Lärm von Anlagen, wozu im erweiterten Sinn auch eine Tiefgarage zu zählen ist, wird gesetzkonform und zugunsten der Nachbarschaft (Bezugszeitraum lauteste Nachstunde!) auf Grundlage der TA-Lärm vom 26.08.1998 beurteilt. Gemäß Ziffer 2.3 in Verbindung mit Ziffer A.1.3 ist der „Maßgeblicher Immissionsort“ der Ort im Einwirkungsbereich der Anlage, an dem eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist. Es ist derjenige Ort, für den die Geräuschbeurteilung vorgenommen wird. Der maßgebliche Immissionsort liegt bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109, Ausgabe November 1989.

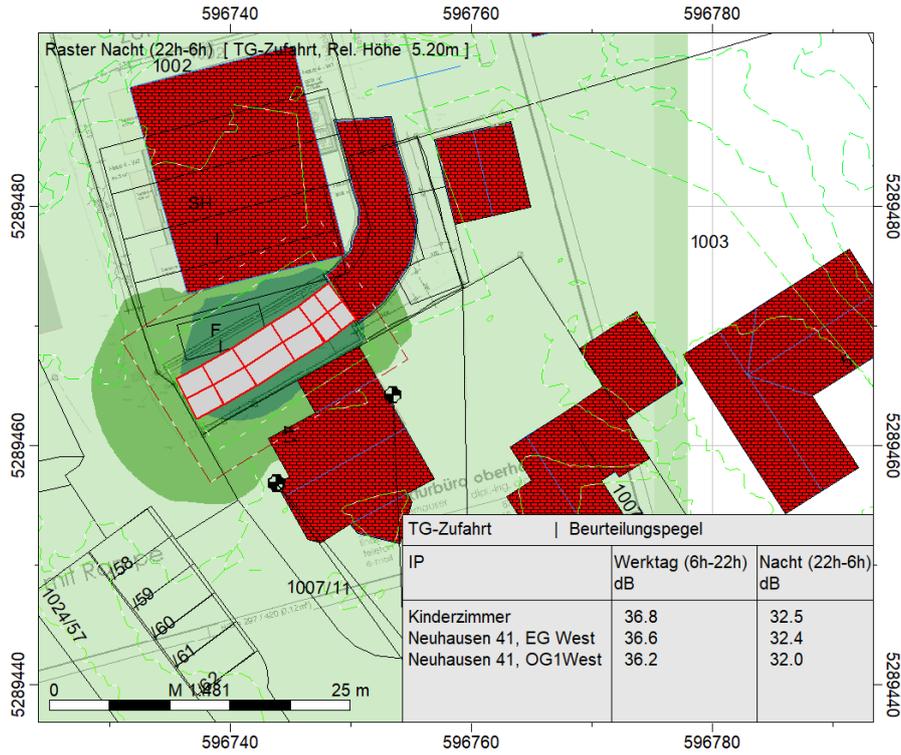
Da an der Nordfassade des Immissionsortes Neuhausen 41 nachweislich gemäß Bauakte kein Fenster eines schutzbedürftigen Raumes (Toilettenfenster gelten nicht als schutzbedürftig) genehmigt wurde, sind die in der Stellungnahme vom 21.01.21 getroffenen Feststellungen korrekt. Wegen des Fehlens entsprechender Immissionsorte an der Nordfassade wurde die Lärmberechnung unter Berücksichtigung der geplanten Einhausung noch einmal korrigiert. Wie der anhängenden Darstellung entnommen werden kann, können die im Reinen Wohngebiet geltenden Immissionsrichtwerte (tagsüber 50 dB(A), nachts 35 dB(A)) an allen umliegenden Immissionsorten eingehalten werden, wenn

- die Rampe (Steigung 15,6 %) wie dargestellt vollständig eingehaust wird,
- die Regenrinnen und das Tor im überdachten Rampenbereich untergebracht sind sowie
- die Wände der Rampeneinhausung schallabsorbierend und
- der Belag des Zufahrtsweges zur westlich gelegenen Tiefgarage lärmarm ausgeführt werden.

Westermaier

Anlage: Lärmraster

Vorhabensbezogener Bebauungsplan "Südlich Bleicher Bach" in Neuhausen, Auswirkungen der TG-Zufahrt auf das Nachbargebäude Neuhausen 41 im Nachtzeitraum



Beurteilung: TA-Lärm 1998  
 Richtwerte tags/nachts im WR:  
 50 dB(A) / 35 dB(A)  
 Berechnung auf Grundlage der  
 Parkplatzlärmstudie  
 35 Stellplätze  
 Stellplatzwechsel tags/nachts: 0,15 / 0,09  
 ebenerdige Zufahrt

- Legende
- Hilfslinie
  - Höhenlinie
  - Immissionspunkt
  - Gebäude
  - Straße /RLS-90
  - Flächen-SQ/ISO 961

