



GEMEINDE NEUFAHRN
BEI FREISING

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: Bau/231/2016

Sachgebiet Bauamt	Sachbearbeiter Zue, Christian	Datum: 12.10.2016
----------------------	----------------------------------	----------------------

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Status
Flughafen-, Planungs- und Bauausschuss	30.01.2017		öffentlich

***Bebauungsplan Nr. 123
"Wohngebäude und Erschließungsstraße am Bahndamm",
Würdigung der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB
Landratsamt Freising, Sachgebiet Immissionsschutzbehörde***

Sachverhalt:

Stellungnahme Landratsamt Freising Sachgebiet Immissionsschutz vom 08.09.16

1. Schienenlärm

Die vorliegende Planung sieht vor, ein Allgemeines Wohngebiet im direkten Einwirkungsbereich der Bahnlinie München - Landshut auszuweisen. Im Rahmen der Bauleitplanung wurde vom IB Bekon eine schalltechnische Untersuchung (Nr. LA16-030-G01-04 vom 28.07.2016) vorgelegt. Unter Nr. "3.3 Bewertung" sind die errechneten Beurteilungspegel dargestellt. Nachts sind die Orientierungswerte der DIN 18005 aber auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (VerkehrslärmschutzVO) massiv überschritten, teilweise liegen Überschreitungen der Mischgebietswerte und höher vor. Es geht es nicht um Überschreitungen von wenigen dB(A) sondern um Größenordnungen zwischen 10 und 25 dB(A) nachts.

Beim Straßen- und Schienenverkehrslärm sind die Anforderungen nicht immer ausschließlich an den Außenpegeln festzumachen (siehe hierzu: Schreiben des StMI vom 25.07.2014 Lärmschutz in der Bauleitplanung). Die Verwendung von passiven Schallschutzmaßnahmen, nach Ausschöpfung der Möglichkeiten der architektonischen Selbsthilfe durch entsprechende Anordnung der Räume ist durchaus zulässig, wenn im Inneren der Gebäude ein angemessener Lärmschutz gewährleistet wird.

In der vorliegenden Planung hat man das durch den Schienenlärm verursachte Lärmproblem erkannt und mit Carportlösungen an der Südseite versucht, die Lärmimmissionen aktiv zu reduzieren. Dies gelingt im Erdgeschoss in gewissem Umfang, im 1. und 2. OG treten an den Süd- Ost- und Westseiten der Plangebäude teilweise gravierende Überschreitungen auf. Zur Einhaltung der Innenpegels wird in den Festsetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen abgestellt.

Entgegen der o.g. Planung verweisen wir auf ein Schreiben des StMUV vom 23.02.2016. Hier wird auf die absolute Schranke für die Planung und unzumutbaren Gesundheitsgefahren des Art. 2 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 GG eingegangen. Demnach sind beim Vorliegen von Beurteilungspegeln im Bereich der Lärmsanierung von Fernstraßen und Schienenwegen des Bundes in Höhe von 67/57 dB(A) vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen, architektonische Selbsthilfe oder Standortalternativen zu prüfen, um die Schaffung neuer Lärmsanierungswerte zu vermeiden. Bei der vorliegenden Planung werden die Lärmsanierungswerte insbesondere nachts an einigen Fassaden überschritten. Es liegen Außenpegel von 70 dB(A) vor.

Es ist daher davon auszugehen, dass durch die vorliegenden Beurteilungspegel von schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen ist, die nicht allein durch passive Schallschutzmaßnahmen abgestellt werden können. Wir können daher der vorliegenden Planung nicht zustimmen.

2. Fluglärm

Für den Verkehrsflughafen München wurden noch keine Lärmschutzzonen festgelegt. Gemäß Nachfrage beim Luftamt Südbayern sind für die Lenkung der BLP durch die im Planfeststellungsverfahren für die 3. Stadtbahn vorgelegten Planunterlagen für den Planungsfall und Planungsnullfall 2020 zur Festlegung der Schallschutzanforderungen heranzuziehen.

zu 1:

Unsere Bedenken können ausgeräumt werden, wenn die vorliegende Planung dahingehend überarbeitet wird, mit aktiven Schallschutzmaßnahmen die Außenpegel zu reduzieren. Dies wäre z. B. mit einer Lärmschutzwand in ausreichender Höhe, alternativ mit einer Art Riegelbebauung und durch Anordnung der schutzbedürftigen Räume an die lärmabgewandte Seite vorstellbar. Eventuell gibt es auch eine Möglichkeit an der vorliegenden Planung festzuhalten und die Baukörper mit Lärmschutzelemente zu verbinden.

zu 2:

Wir bitten um Beteiligung des Luftamtes Südbayern im Verfahren, um zu klären, ob der Planbereich der ca-Zone zuzuordnen ist.

Sonstige fachliche Information und Empfehlungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage:

Im schalltechnischen Gutachten wird ein Nachtarbeitsbetrieb der Fa. Wigl berücksichtigt. Laut Baugenehmigungsbescheid vom 19.01.1995 sind die Betriebszeiten der Fa. Wigl von Mo - Fr auf 7.00 - 18.00 Uhr beschränkt.

Würdigung:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 1. Schienenlärm:

Wie von der unteren Immissionsschutzbehörde richtig vorgetragen, liegen im Plangebiet hohe Lärmimmissionen vor. Im Rahmen der Vorbereitung der Würdigung wurde von der Bauverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Bekon Lärmschutz § Akustik GmbH geprüft, inwiefern durch z. B. höhere Carports eine verbessert Abschirmung erreicht werden kann. Zudem wurde der Einbau einer Balkonverglasung als aktiver Schallschutz geprüft und als Lösungsmöglichkeit vorgeschlagen.

Hierzu wurde die "Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 123 "Wohngebäude und Erschließungsstraße Am Bahndamm" der Gemeinde Neufahrn bei Freising" mit der Bezeichnung LA16-030-G02-01 mit Datum vom 22.11.2016 angefertigt. Im Rahmen der Untersuchung wurde ermittelt, wie sich ein Carport mit einer Höhe von etwa 5 Meter und eine Lärmschutzwand von 2 Metern Höhe auswirkt. Die Beurteilungspegel sinken dabei teilweise um etwa 8 dB(A). Es treten aber noch immer erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 auf. Dies ist im Wesentlichen nur nachts der Fall, da nach den Prognosezahlen der Bahn für das Jahr 2025 ein hoher Güterverkehrsanteil nachts im Rechenmodell anzunehmen ist. Falls diese Prognosezahlen der Bahn tatsächlich Realität werden sollte, ergäbe sich im gesamten Streckenverlauf der Bahn, auch an bestehenden Wohngebäuden, diese hohe Lärmbelastung.

Bestehende (ältere) Gebäude weisen oft keinen ausreichenden Schallschutz auf. Die im Plangebiet zu errichtenden Gebäude und deren Bewohner werden jedoch durch den aktiven Schallschutz (Carports und Lärmschutzwand) vor den Lärmimmissionen und zusätzlich durch den festgesetzten baulichen Schallschutz vor schädlichen Lärmimmissionen geschützt. Es werden Rauminnenpegel erreicht, die einen gesunden Schlaf sicherstellen und somit den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Sinne des BauGB genügen.

Bei Einbau von verglasten Balkonen können vor den Fenstern Beurteilungspegel von unter 45 dB(A) erreicht werden.

Im Freibereich, der tagsüber genutzt wird, sind Lärmbelastungen zu erwarten, die im Wesentlichen der Erwartungshaltung für ein allgemeines Wohngebiet entsprechen. Tagsüber liegen in einem Großteil der Außenbereiche Beurteilungspegel von unter 55 dB(A) vor.

Das Vorhandensein der hohen Lärmbelastung wurde erkannt und in die Planung mit eingestellt. Es kann die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets jedoch mit den zusätzlichen Lärminderungsmaßnahmen weiter verfolgt werden.

Zu 2. Fluglärm:

Das Luftamt Südbayern wurde im Verfahren beteiligt. Des Weiteren wurden beim Luftamt die Lärmkarten zum Planfeststellungsverfahren für die 3. Startbahn angefragt. Dabei ergab sich, dass sich das Plangebiet innerhalb des planfestgestellten kombinierten Tag- und Nachtschutzgebietes für den Flughafen München (in der Fassung der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - vom 23.03.2001) liegt. Das Plangebiet liegt außerhalb der Schutzzonen Tag oder Nacht. Somit ist das festgesetzte Mindestschalldämm-Maß zum Fluglärm von 35 dB in Rahmen der Lärmvorsorge als angemessen anzusehen.

Zu fachliche Information und Empfehlungen:

Es wurde hinsichtlich des Betriebes der Firma Wigl GmbH von einer möglichen hohen Schallbelastung ausgegangen. Durch die vorgesehene Wohnbebauung wird der Betrieb weder in der derzeitigen genehmigten Nutzung noch in einer zukünftigen möglichen erweiterten Nutzung eingeschränkt.

Diskussionsverlauf:

Beschlussvorschlag:

Der Flughafen-, Planungs- und Bauausschuss beschließt die Würdigung entsprechend dem Sachvortrag.

Es wird eine Mindesthöhe von 5,1 m im Bereich WA 1 und 5,0 m im Bereich WA 2 und WA 3 für die Carports festgesetzt. Die östliche Lärmschutzwand muss eine Mindesthöhe von 2,0 m erreichen.

Die schalldämmende Wirkung von Balkonverglasungen und ähnlichen Maßnahmen kann bei der Dimensionierung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) angerechnet werden.

Die Bauleitplanung wird entsprechend geändert. Da durch die Änderungen im Bebauungsplan nur der Stellungnahme entsprochen wird, wird von einer nochmaligen eingeschränkten Auslegung abgesehen.

Beratungsergebnis:

Abstimmungs- Ergebnis	:	zugestimmt	abgelehnt	lt. Beschlussvor- schlag	Abweich. Beschluss (Rücks.)