

Jäger GmbH
Tiroler Straße 2
3105 St. Pölten

An den Bürgermeister der Landeshauptstadt St. Pölten
Mag. Matthias Stadler
Rathausplatz 1
3100 St. Pölten

ANREGUNGEN

zu Änderungen im *FLÄCHENWIDMUNGSPLAN*

in der KG Teufelhof, Gst. 61/5, 61/6, 61/7, 61/8, 63/2

St. Pölten im Oktober 2019

Inhaltsverzeichnis

1	<i>EINLEITUNG UND ANSUCHEN</i>	3
2	<i>AUSGANGSSITUATION UND GRUNDLAGEN</i>	4
3	<i>ÄNDERUNGSANLASS IM SINNE § 25 ABS 1 NÖ ROG</i>	12
4	<i>ANLAGE</i>	13

1 Einleitung und Ansuchen

Die unterzeichnete Grundeigentümerin, die Jäger GmbH (3105 St. Pölten, Tiroler Straße 2) richtet an den Gemeinderat der Landeshauptstadt St. Pölten die Anregung zu einer ehest möglichen Widmungsänderung der Grundstücke 61/5, 61/6, 61/7, 61/8 und 63/2 in St. Pölten (KG Teufelhof) von Bauland-

Betriebsgebiet in Bauland-Kerngebiet. Im Zuge dessen soll zusätzlich der bestehende Grüngürtel in seinem Verlauf und seiner Widmung, von Grünland-Grüngürtel-Siedlungsabgrenzung in Grünland- Grüngürtel-Lärmschutz (Bahn) und Grünland- Grüngürtel-Emissionsschutz, angepasst werden.

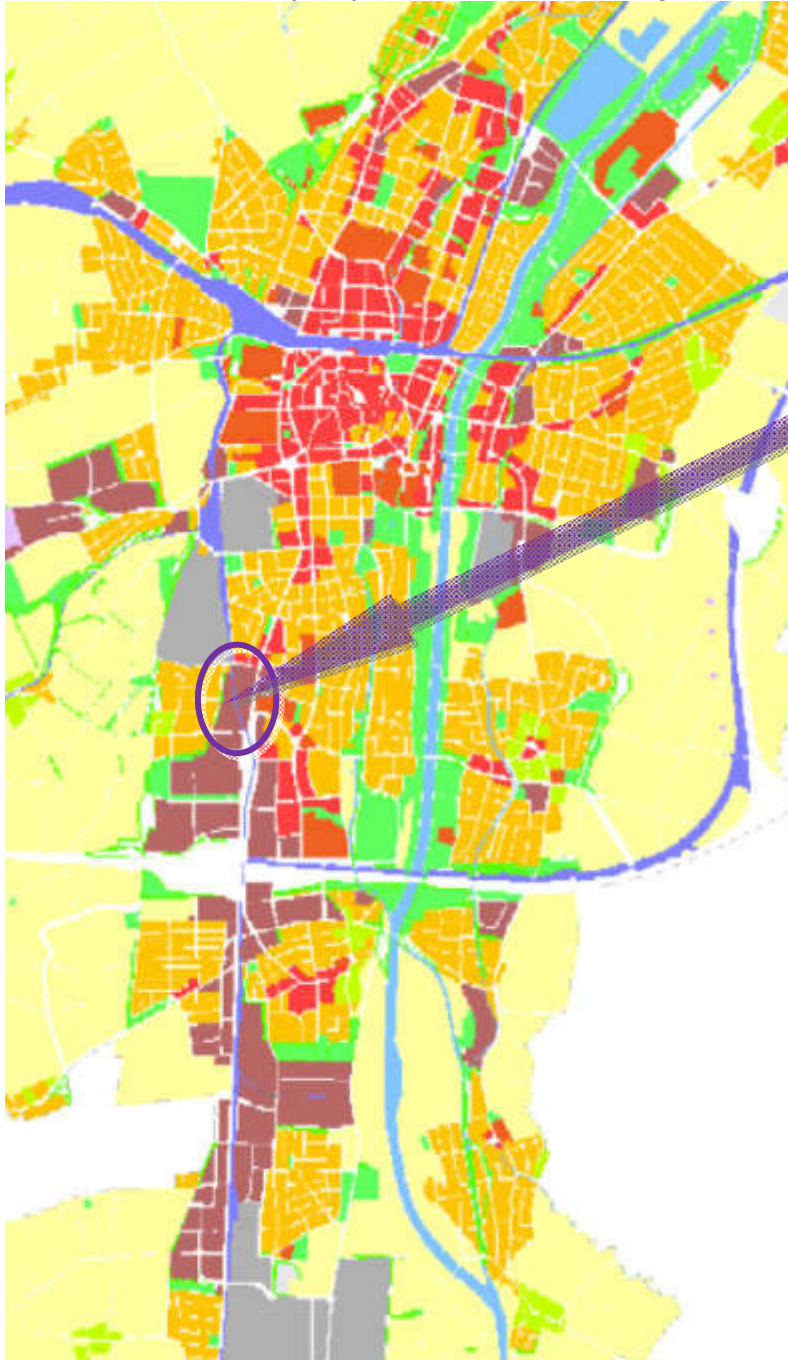


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Flächenwidmungsplan (Homepage der Stadtgemeinde, 201909)

2 Ausgangssituation und Grundlagen

Der Standort befindet sich im Gebiet „Teufelhof“, welches 1922 als Teil St. Pöltns angesiedelt wurde. Im Laufe der Jahrzehnte hat sich der Raum zu einem sehr gemischt strukturierten Stadtteil entwickelt, in dem Wohnen, Arbeiten und Bildung im Mittelpunkt stehen. Das Potenzial, welches durch die Nähe zur dominanten Verkehrsachse „Mariazeller Straße“ gegeben ist, wird auch von Gewerbe- und Industrieunternehmen genutzt. Durch die ÖBB Bahntrasse Leobersdorf – Hainfeld – St. Pölten, welche östlich an die gegenständlichen Grundstücke grenzt, ent-

steht eine verkehrliche Anbindung mit respektabler und attraktiver Leistung. Dadurch zeigt das Gebiet nicht nur für Betriebe attraktive Aspekte zur Niederlassung. Bereits zahlreiche Bewohner haben das Potenzial erkannt und sich in einem großflächigen Wohngebiet angesiedelt. Diese Heterogenität des Raumes erlaubt sowohl Bauland-Kerngebiet als auch Bauland-Betriebs- und -Industriegebietswidmungen. Die nahen unbebauten Flächen im Westen tragen viel zur Wohnqualität des Raumes und zur Schaffung eines verträglichen Kleinklimas bei.

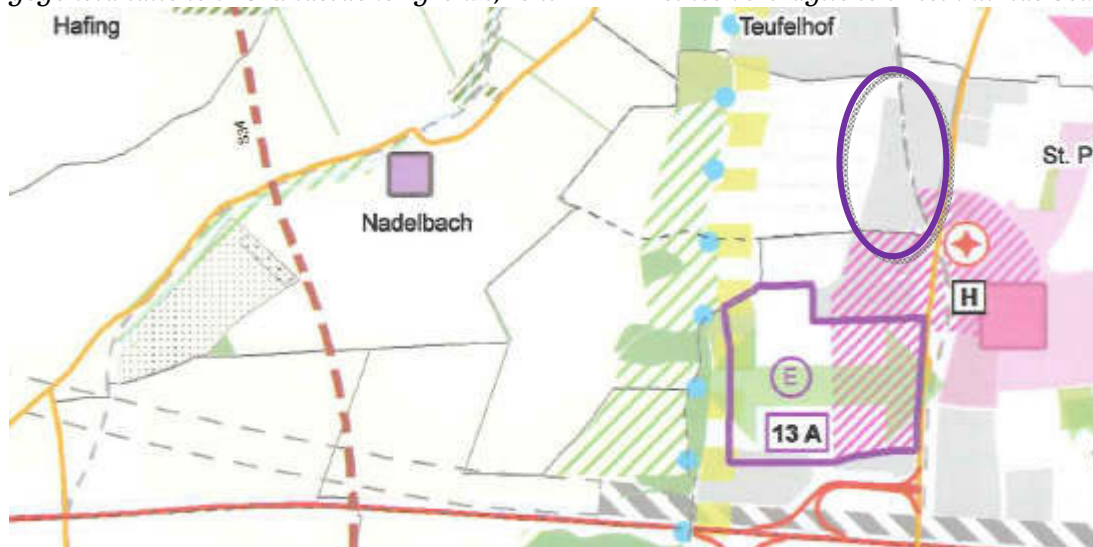


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2016

Das rechtskräftige planliche Entwicklungskonzept (Rechtskraft 2017) der Gemeinde trifft für den Abschnitt keine konkreten Planungsaussagen. Der schriftliche Teil des Entwicklungskonzeptes definiert unter anderem

Der rechtswirksame Flächenwidmungsplan weist die betroffenen Flächen zurzeit als Bauland-Betriebsgebiet aus, während die nahen Grundstücke als Nutzungsart Wohngebiet im Westen und Norden sowie Betriebsgebiet im Süden gewidmet sind. Die Bahntrasse im Osten (Widmung Verkehrsfläche öffentlich) begrenzt den Kleinraum gegenüber den In-

Entwicklungsziele für den dortigen Siedlungsraum: -- Nachverdichtung des Siedlungsgebiets vorrangig vor Siedlungserweiterung; Begrenzung der Bebauung durch Hangfuß des Westlichen Wagram.

tensivnutzungen entlang der Mariazeller Straße.

Für die genaueren Betrachtungen wird der Kleinraum durch die Bahntrasse im Osten, die Stifterstraße im Süden, die Herrmannngasse samt deren anschließenden Wohnquartieren im Westen und das im Wohnbauland liegende Einfamilienhaus beim Kollerbergweg definiert.

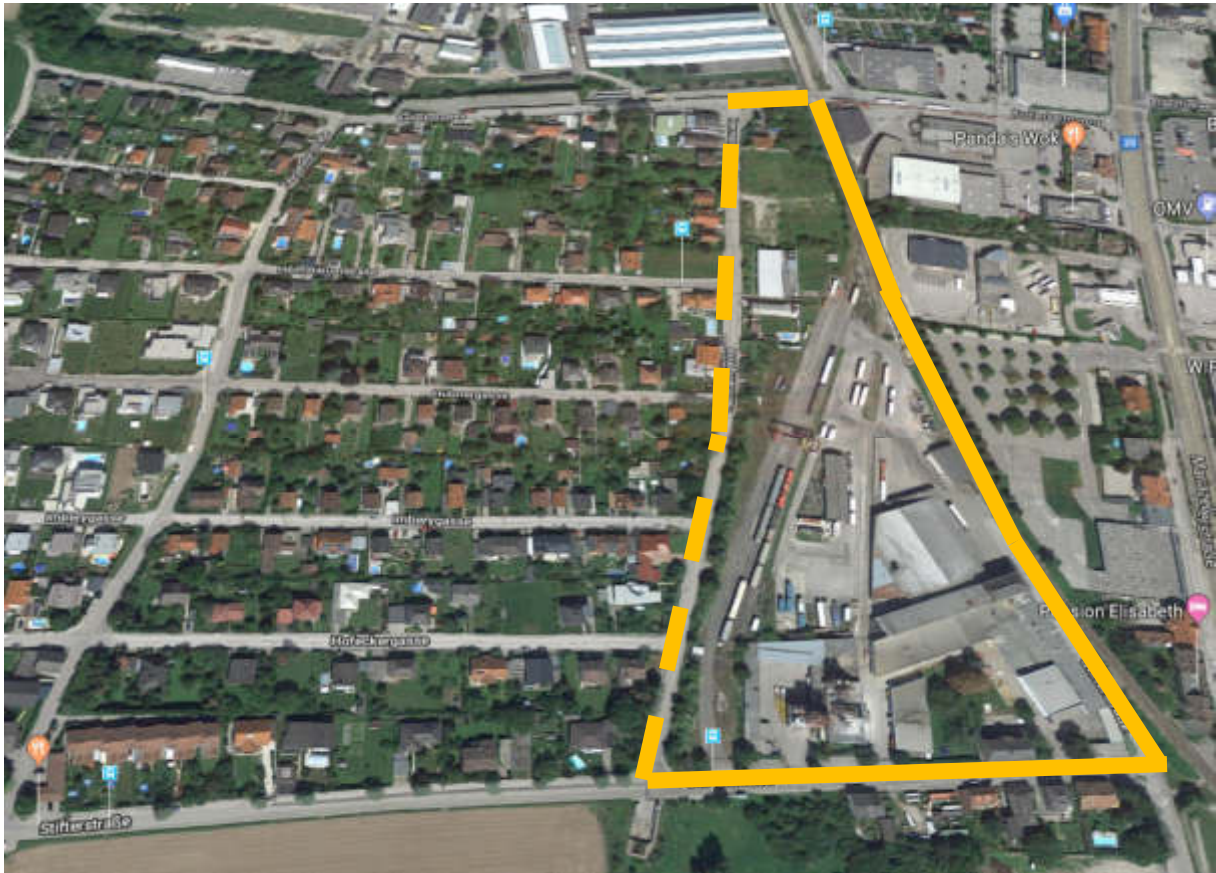


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Schrägluftbild (google maps, 201909)

Der Nutzungsanspruch an den Raum ist äußerst komplex und lässt sich aus seiner historischen Genese ableiten. Die Bahn auf der einen Seite war ursprünglich verantwortlich für die Entstehung der Betriebe. Der landwirtschaftliche Betrieb -der eigentliche Teufelhof- fundiert seit Jahrzehnten die wohnbauliche Nutzung vor Ort. Aus den Betriebsanlagen heraus entstanden die ersten nicht landwirtschaftlichen Wohngebäude, denen

im Laufe der Jahrzehnte reine Wohnsiedlungen folgten. Den Schnitt zwischen den tatsächlichen Nutzungen vor Ort macht die innere Erschließungsachse im Westen des bestehenden Betriebes. Nördlich und westlich davon herrschen wohnbauliche Nutzungsstrukturen vor, östlich und südlich dominieren betriebliche Einheiten mit unterschiedlichen Raumbeeinträchtigungen.



Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Orthophoto (homepage Stadtgemeinde, 201909)

Bei dem gegenständlichen Areal handelt es sich um fünf Grundstücke mit einem Gesamtausmaß von 4.692m², denen die Widmungskategorien Bauland-Betriebsgebiet und Grünland-Grüngürtel zugrundeliegen.

Der Großteil des Bereiches liegt brach. Die Zufahrtsstraße „Herrmannngasse“ befindet sich im Westen und grenzt an die Grundstücke 61/5, 61/6, 61/7, 61/8. Gegenüber, im östlichen Teil, begrenzt die Bahntrasse mit dem anschließenden Gewerbegebiet das Grundstück Nummer 63/2, welches keinen direkten Zugang zum Straßennetz besitzt. Im Norden ist bereits ein Grundstück (Nr. 61/9) als Bauland-Wohngebiet gewidmet, dieses wird momentan allerdings widmungsmäßig durch einen Grüngürtel von den zurzeit als

Bauland-Betriebsgebiet *genutzten* Grundstücken getrennt. Der Grüngürtel ist nicht errichtet.

In direkter Nähe zu dem Areal befindet sich die Bahnhalttestelle St. Pölten ÖBB Hauptwerkstätte (Traisentalbahn) und die Bushalttestation „St. Pölten Kollerbergweg“.

Die Hupterschließung mit dem KFZ erfolgt über den Kollerbergweg sowie über die Stifterstraße. Hierbei ist der Kreuzungsbereich Kollerbergweg mit der Eisenbahn für eine betriebliche Nutzung der gegenständlichen Flächen ein Erschwernis. Stehzeiten bei der Eisenbahnanlage senken die Attraktivität des Bereiches für betriebliche Zwecke.



Auf den Luftbildern kann die Lage der Grundstücke im heterogenen Raum aus verschiedenen Vogelperspektiven gut abgelesen werden.

Durch den speziellen Standort zeigen sich verschiedene Nutzungen in unmittelbarer Nähe.

Der aktuelle Widmungsplan zeigt die derzeitige Festlegung als Bauland-Betriebsgebiet. Es ist zu erkennen, dass die Formen der Grundstücke 61/5, 61/6, 61/7, 61/8 theoretisch sehr ähnlich zueinander sind. Die Ausprägung des Grundstückes 63/2 ist sehr speziell, durch die schräge Einschneidung der Bahntrasse weist die Form unterschiedliche Breiten auf, allerdings eine Länge welche sich über die Breiten aller vier Grundstücke

streckt. Ein direkter Zugang zum Straßennetz wurde hier nicht ermöglicht. Das Grundstück hat keinen Anschluss ans öffentliche Gut.

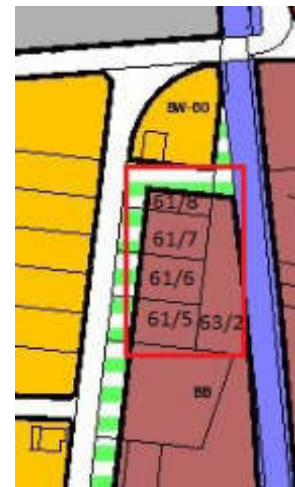


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem aktuellen Flächenwidmungsplan (homepage der Stadtgemeinde 201909)

Ortsbezogene Standortbeschreibung

Der gegenständliche Standort wird durch ein Wohngebiet im Westen und Norden und ein Betriebsgebiet im Osten und Süden eingegrenzt. Die Grundstücke liegen in unmittelbarer Nähe zum nördlichen Siedlungsraum des Teufelhofes.

Wie bereits beschrieben ist die Siedlung Teufelhof für seine Heterogenität bekannt. Die ausgezeichnete verkehrliche Anbindung und die vielfältig entwickelte Infrastruktur charakterisieren den Raum zu einem attraktiven Standort für Wohn- und Gewerbegebiete. Jene Potenziale wurden bereits von vielen Unternehmen, aber auch Familien erkannt. Das jüngst entstandene Hotel südlich des Projektgebiets betont den Lagevorteil. Aus jenem Grund sollten bestehende Lücken geschlossen werden, um die vorhandene Fläche so effektiv wie möglich zu verwenden. Die zu bearbeitenden Grundstücke weisen momentan keine auffallende Nutzung auf, nur ein kleiner Teil ist versiegelt, der Rest ist Grünfläche.

Die hohe infrastrukturelle Versorgung dieses Gebietes mit Bus- und Bahnhaltestellen, ausgezeichneter verkehrlicher Anbindung, Nahversorgern, welche über die Grundbedürfnisse hinausgehen, flächendeckend vorhandene Leitungen und vor allem dem unmittelbaren Arbeitsangebot in den umliegenden Betriebs- und Industriegebieten bilden einen Stadtbereich mit hoher Lebens- und Wohnqualität. Das Zentrum St. Pöltns, mit seiner vielfältigen Anzahl von Bildungsangeboten, befindet sich nur wenige Minuten Richtung Norden. Somit besitzt der Raum Teufelhof alle notwendigen Aspekte zur fortschreitenden (Wohnbau-) Entwicklung.

Die spezielle Lage der gegenständlichen Grundstücke unter der Betrachtung des direkten Umgebungsbereiches sowie der nachbarschaftlichen Wohnnutzungen schließt eine betriebliche Nutzung im Sinne der bestehenden Widmung aus.

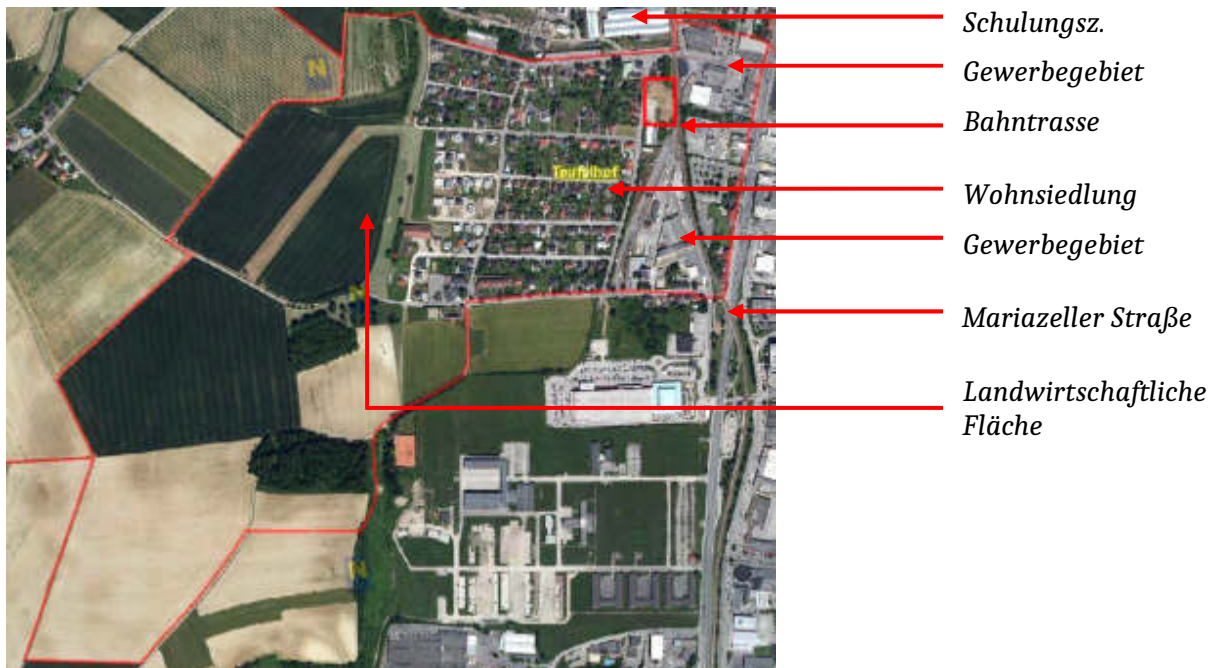


Abbildung 6: Orthophoto mit Bearbeitungsraum

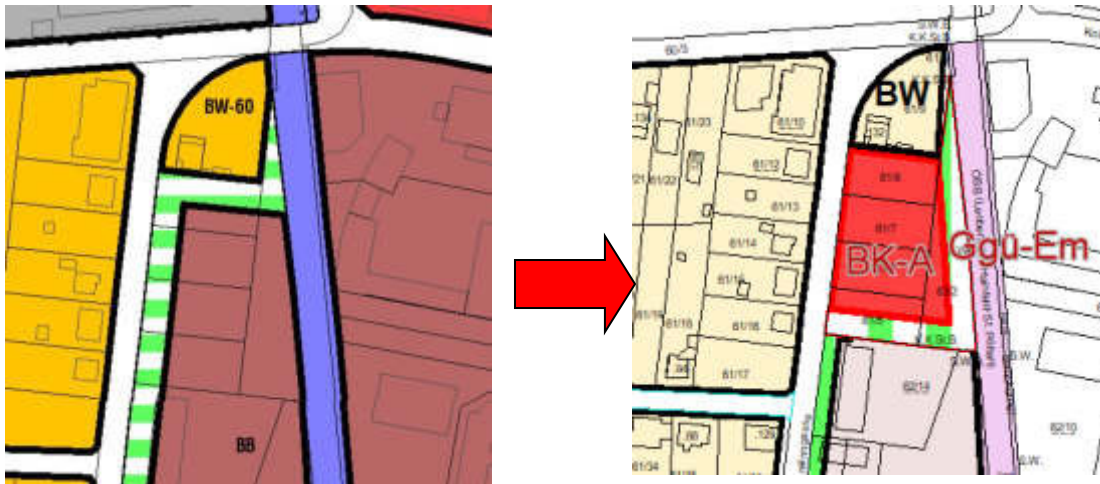
Die vergangene Entwicklung des Stadtteils förderte die vielfältige Struktur. Trotzdem lässt sich eine klare Unterteilung in Teilbereiche erkennen – Wohngebiet, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft. Die Ausweisung einer Bauland-Wohngebiet-Widmung im Osten der Herrmannngasse, nördlich angrenzend an die gegenständlichen Grundstücke und anschließend an das Industriegebiet im Norden lässt die beginnende Durchmischung und direkte Zusammenführung der Nutzung erkennen.

Angestrebte Widmung

Im Sinne einer umgebungsangepassten Stadtentwicklung plant die Antragstellerin auf dem gegenständlichen Areal, auf Grundlage einer Wohnbaulandwidmung, entsprechende Baukörper zur wohnbaulichen Innenverdichtung zu schaffen. Hierfür ist einerseits

Aus diesem Grund geht die Antragstellerin davon aus, dass eine weitere Widmung der Flächen von Bauland-Betriebsgebiet in Wohnbauland die Qualität des Wohnstandortes nicht beeinträchtigen, sondern allgemein verbessern würde. Würde nämlich auf den gegenständlichen Flächen ein Gewerbebetrieb entstehen, würde dieser eine beeinträchtigende Auswirkung auf das angrenzende Wohngebiet im Norden haben und es könnte zu Nutzungskonflikten kommen.

erst die widmungskonforme Basis zu erlangen, die mehrererlei konkrete Widmungsänderungen erfordert. Umwidmung der Fläche von Nöten, andererseits ist die Verlegung des Grüngürtels unabdinglich.



Legende Neuwidmungen

- BK Bauland-Kerngebiet (im Ausmaß von ca. 3.180m²)
- A... Aufschließungszone mit folgender Freigabebedingung:
Errichtung einer Lärmschutzwand/von Lärmschutzmaßnahmen
Vorlage eines entsprechenden Parzellierungs- und Bebauungskonzeptes
- Ggü- Grünland-Grüngürtel mit Funktionsfestlegung (Breite 10m)

Abbildung 7: Darstellung der Bestandwidmung und der angestrebten Widmung

Die angestrebte Widmung trägt zur wohnbaulichen Verdichtung entlang öffentlicher Verkehrsachsen und somit inhaltlich zur Reduktion des Individualverkehrsaufkommens bei.

Die Widmung als Aufschließungszone ergibt sich aus der derzeitigen Grundstückskonfiguration und der benachbarten Bahn. Aufgrund der Lage entlang der Bahntrasse sind die Lärmauswirkungen durch den Schienenverkehr in diesem Kleinraum nicht ganz unwesentlich.

Die Lage des Kleinraumes entlang der Bahn in Verbindung mit den benachbarten Straßenverkehrsträgern ergibt eine maximale Belastung von 50dB in der Nacht. Damit liegt der Wert bei den Grenzwerten bei Neuwidmungen von Wohnbauland entsprechend der NÖ Verordnung über die Bestimmungen des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen. Der derzeitige Zweck des aktuell gewidmeten Grüngürtels ist die Abschirmung des Wohnbaulandes gegenüber dem Bahnkörper. Des Weiteren ist der im Norden von Westen nach Osten verlaufende Grüngürtel nach Süden, unterhalb der gegenständlichen Grundstücke zu verlegen, um das angestrebte Wohnbauland von dem bestehenden Gewerbegebiet abzuschirmen und zusätzlich als Emissionsschutz zu dienen. Mit dem Betreiber des Unternehmens im südli-

Auf Grundlage eines Schalltechnischen Projektes (vgl. Bericht in der Anlage) wurde die Lärmsituation am Standort gesondert betrachtet.

Die rechnerisch ermittelten Schallemissionskarten zeigen, dass die Lärmbelastungen durch den Bahn- und den Straßenverkehr unter den Grenzwerten der entsprechenden Verordnung des Landes liegen.

chen Anschluss wurden über Monate entsprechende Kontakte gepflegt. Das Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses ist in der beiliegenden Planskizze dargestellt und zeigt sich in der Zustimmung des Betriebseigentümers zur angestrebten Widmungsänderung, was er durch seine Unterschrift auf der beiliegenden Planskizze bestätigt.

Als bautechnische Schallschutzmaßnahme ist ein mindestens 3 m hoher Lärmschutz für das Wohnklima optimal. Durch weitere gebäudebezogene Maßnahmen im Zuge der Bestimmungen eines Bebauungsplans, z. B. durch die konsensuale Festlegung der Bebauungsform, Anordnung und Stellung der Gebäude usw. lassen sich weitere schalltechnische Beeinträchtigungen verhindern, vgl. Karten in der Anlage.

Umweltbericht und Raumverträglichkeit

In diesem Kapitel werden die zu erwartenden Umweltauswirkungen bei der Umsetzung der angestrebten Änderung des Flächenwid-

mungsplans auf die genannten Schutzgüter diskutiert.

Schutzgut Mensch

Schutzziel: Vermeidung von Störungen oder Gefährdungen von Wohngebieten durch Lärmimmissionen

Untersuchungsparameter

- Dokumentation der bestehenden Lärmsituation auf den Flächen
- Darstellung der geplanten Nutzungen und Analyse der Flächendaten (auf Katasterebene) und der berechneten Lärmimmissionen nach Maßnahmen- und Widmungsumsetzung
- Erstellen eines schalltechnischen Berichts zum geplanten Projekt
- Beschreibung der Verhältnismäßigkeiten

Beschreibung der IST-Situation

Vergleiche beiliegendes „Schalltechnisches Projekt“ in der Anlage

Die Sensibilität des Schutzguts Mensch wird als mittel bewertet.

Eingriffsintensität Nullvariante

Im Planungsnullfall (Belassen der BB-Widmung) sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine erheblichen Änderungen bezüglich der Lärmentwicklung zu erwarten (bei

neuen Betriebsansiedlungen sind Lärmauswirkungen Bestandteil der behördlichen Genehmigungsverfahren).

In diesem Fall wird die Eingriffsintensität als äußerst gering eingestuft.

Eingriffsintensität des geplanten Vorhabens

Durch das geplante Vorhaben werden das Projektgebiet selbst und der anschließende Wohnsiedlungsraum durch die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen entlang der Eisenbahnanlage abgeschirmt. Die konkrete Widmungsänderung von Bauland-Betriebsgebiet

in Bauland-Kerngebiet bewirkt für die westlichen Wohnsiedlungen eine nachhaltige Verbesserung der Wohnqualität.

Die Festlegungen im Flächenwidmungsplan ermöglichen direkte Steuerungselemente zur baulichen Nutzung des Areals:

- Festlegung der Nutzungsmöglichkeiten des Baulandes
- Bestimmungen zur Lage und Ausgestaltung der Grüngürtel und Lärmschutzmaßnahmen
- Bestimmungen zur Lage und zur maximalen Kubatur der Gebäude (Bebauungsdichte, Bauklassen, Bauungsweise).

Generell wird die Eingriffsintensität als gering eingestuft, da Maßnahmen gesetzt werden, die Umweltauswirkungen verhindern und/oder ausgleichen.

Im beiliegenden Schalltechnischen Projekt wird das gesamte Projektvorhaben auf die Auswirkungen auf den Menschen in Bezug auf Lärm simuliert und abgeschätzt. Durch

die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse werden sich die Lärmbelastungen im Untersuchungsraum reduzieren.

Der gegenständliche Projektbereich ist Bestandteil des geschlossenen bebauten Siedlungsraumes. Die Ergebnisse der Lärmmessungen zeigen, dass die vorhandenen Lärmauswirkungen in diesem Bereich als ortsüblich betrachtet werden müssen. Die Lärmauswirkungen im IST-Bestand im westlichen Siedlungsraum bestätigen diese Tatsache. Aufgrund der Tatsache, dass das entsprechende Landesgesetz (Verordnung über die Bestimmungen des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen, LGBL

Viel wichtiger in diesem Zusammenhang sind die projektseitige Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Eisenbahntrasse und

Maßnahmen zur Verhinderung, Verringerung oder zum Ausgleich von erheblichen Umweltauswirkungen

Die Einzeluntersuchungen haben ergeben, dass keine Vorsorgemaßnahmen erforderlich sind.

8000/4) für Bauland-Kerngebiet die Werte 60/50 dB(A) für Tag/Nacht vorsieht, kann festgestellt werden, dass das entsprechende Vorhaben (50/45dB(A)) keine negativen Auswirkungen auf die Umweltsituation verursachen wird. Besondere Berücksichtigung muss in diesem Zusammenhang die Lage des Vorhabens an einer Eisenbahntrasse einer Nebenbahn (Leobersdorf Hainfeld) finden. Die oben angeführte Verordnung sieht für Eisenbahnlärm in Wohnbereichen eine Toleranz von +5dB(A) vor.

die entsprechenden festgelegten Pufferzonen als Grünland-Grüngürtel.

Die Maßnahmen sind von vorneherein Bestandteil und Inhalt des Verfahrens.

3 Änderungsanlass im Sinne § 25 Abs 1 NÖ ROG

Der § 25 Abs. 1 besagt, dass ein Örtliches Raumordnungsprogramm (Flächenwidmungsplan) nur

Ziffer 1: wegen Änderung der Rechtsgrundlage

Ziffer 2: wegen wesentlicher Änderung der Grundlagen

Ziffer 3: wenn verbesserte Planungsgrundlagen örtlicher Raumordnungsprogramme oder Entwicklungskonzepte eine Unschärfe des Raumordnungsprogrammes aufzeigen

abgeändert werden darf.

Im Falle dieser Änderung trifft Ziffer 2 zu, da aufgrund der Kleinheit der Grundstücke und der Nachbarschaftssituation - angrenzendes Wohngebiet, Grüngürtel und ÖBB Bahntrasse – die Fläche nicht widmungskonform und nachbarschaftsverträglich nutzbar ist.

Die angestrebten Widmungsänderungen stellen keine Vermehrung der Baulandflächen dar, sondern haben den Charakter einer In-nerverdichtung von erschlossenen Baulandflächen und eines Baulandrecyclings alter Gewerbebrachen. Die angestrebte Widmungsmaßnahme verfolgt die Absicht eines Flächentausches innerhalb des Baulandes bei gleichbleibender öffentlicher Inwertsetzung des Raumes durch Erschließungsvorleistungen am Standort.

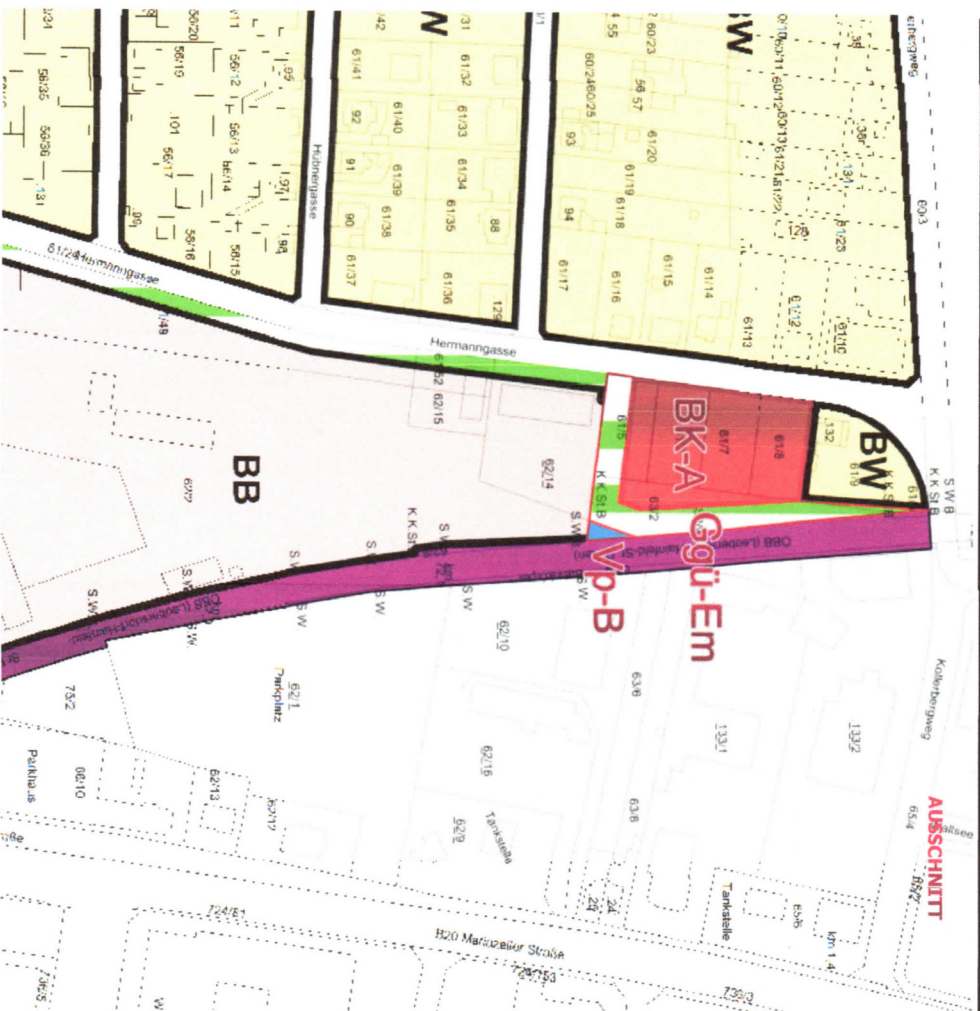
Wir hoffen unsere Erläuterungen können unsere Absichten zur Verbesserung des Kleinraumes in anschaulicher und fachlich nachvollziehbarer Weise wiedergeben und damit in der Folge zum Nutzen aller Beteiligten, erfolgreich umgesetzt werden. Sollten für die Weiterverfolgung unseres Ansuchens genauere Ergänzungen erforderlich sein, so sind wir sehr gerne bereit auf Grundlage dieses Schreibens in weitere Gespräche zu treten.

In der Hoffnung auf eine alsbaldige positive Rückmeldung, verbleibe ich hochachtungsvoll,

St. Pölten, 2019-10-17

4 Anlage

Ansuchen auf Änderung Örtliches Raumordnungsprogramm- Flächenwidmung Landeshauptstadt St. Pölten (Herrmannngasse)



Auftraggeber:
Jägerbau GmbH
Tirler Straße 2
3100 St. Pölten

Planverfasser:
Kommunaldialog Raumplanung GmbH
Ingenieurbüro für Raumplanung & -ordnung
Fn 416995d, LG St. Pölten
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7
T./F.: +43(0)2782/85101

Planzahl: 15 033V2
Datum: 2019-10-03
DKM-Stand:
DKM-Beschluss:

Kommunal dialog

Legende Neuwidmungen

- BK**
Bauland-Kerngebiet (im Ausmaß von ca. 3.215m²)
- A...**
Aufschließungszone mit folgender Freigabebedingung:
Errichtung einer Lärmschutzwand/von Lärmschutzmaßnahmen
Vorlage eines verbindlichen Parzellierungs- und Bebauungskonzeptes
- Ggü-Em**
Grünland-Grüngürtel mit Funktionsfestlegung (Breite 10m)
- Wp-B**
Verkehrsfläche-privat-Bahn (im Ausmaß von ca. 75m²)



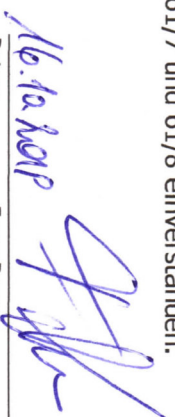
Ausschnitt aus dem Stadtentwicklungskonzept:

Das Plandokument sieht keine Umstrukturierungen oder Neuplanungen für den Kleinraum vor, sondern stellt den Widmungsbestand dar. Im Erläuterungsbericht wird für den Bereich "Taufelhof" die Zielsetzung der **NACHVERDICHTUNG** vorrangig vor der Siedlungserweiterung formuliert.
Das gegenständliche Widmungsprojekt entspricht dieser Zielsetzung der Nachverdichtung (Baulandeycling).

Mit meiner Unterschrift erkläre ich mich mit dem gegenständlichen Widmungsentwurf (Bauland-Kerngebiet, Grünland-Grüngürtel und Verkehrsfläche-privat-Bahn) auf den Grundstücken 61/5, 61/6, 61/7 und 61/8 einverstanden.

Johann Dornier GesmbH
Stifterstraße 2
3100 St. Pölten

Wasserring 3
3300 Amstetten


 Datum 16.10.2019 Franz Dornier

SCHALLTECHNISCHES PROJEKT

Änderung Flächenwidmung
Herrmannngasse
3100 St. Pölten

GZ 3320-19

Rev.-Nr. 00

St. Pölten, am 15.10.2019

Auftraggeber:

Jäger GmbH
Tiroler Straße 2
3105 St. Pölten

Änderungsvermerk:

Rev.-Nr.	Anmerkungen	Datum	Erstellt	Geprüft	Freigegeben
00	Ansuchen Umwidmung	15.10.2019	GrFr	GrFr	DiNu

Auftraggeber / Bauwerber:

Jäger GmbH
Tiroler Straße 2
3105 St. Pölten

Auftragnehmer:

Zieritz + Partner ZT GmbH
Europaplatz 7
3100 St. Pölten
FN 194924d
ATU 49426401
Landesgericht St. Pölten

 **zieritz + partner** ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur,
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft


Europaplatz 7 | 3100 St. Pölten
Tel.: 02742/73114-0 | Fax: 02742/73114-7
Mail: office@zp-zt.at | Web: www.zp-zt.at
Filiale Wien: Bergmillergasse 5/1/3, 1140 Wien

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	4
2	Grundlagen	5
2.1	Normen und Richtlinien.....	5
2.2	Planungsgrundlagen.....	5
3	Projektbeschreibung.....	6
3.1	Projektsgegenstand.....	6
4	Schallimmissionsprognose	9
4.1	Methodik.....	9
4.2	Ermittlung der Schallemission.....	10
4.2.1	Straßenverkehr.....	10
4.2.2	Schienenverkehr	11
4.3	Ergebnisunsicherheit	12
5	Bewertung.....	13
5.1	Methodik.....	13
5.2	Beurteilung.....	14
6	Zusammenfassung	15

Beilagenverzeichnis

Beilage 1: Lärmkarten

1 Aufgabenstellung

Im Zuge der geplanten Umwidmung einer Baulandfläche in der Herrmannngasse in St. Pölten (Grst.-Nr. 61/5, 61/6, 61/7 und 61/8, EZ 140, KG 19588 Teufelhof) soll eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt werden. Die gegenständliche Widmungsfläche liegt zwischen der Herrmannngasse und der ÖBB-Bahnlinie Hainfeld – St. Pölten (Strecke 107).

Konkret handelt es sich um eine Änderung des örtlichen Flächenwidmungsplanes des Magistrates der Stadt St. Pölten von aktuell Bauland-Betriebsgebiet (BB) auf der Bauland-Kerngebiet (BK-A) und Grünland-Grüngürtel (Ggü-Em).

Laut Vorgaben des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) ist im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung für die Flächenumwidmung ein Nachweis der lärmtechnischen Widmungskonformität gemäß der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (LGBl. 8000/4-0) erforderlich.

Konkret werden für den Auftraggeber folgende schalltechnische Untersuchungen durchgeführt:

- Rechnerische Schallimmissionsprognose gemäß ÖNORM ISO 9613-2, unter Zuhilfenahme der Software SoundPLAN, Version 8.1
- Beurteilung der prognostizierten Schallimmissionen auf Basis der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (LGBl. 8000/4-0)

2 Grundlagen

2.1 Normen und Richtlinien

- LGBl. Nr. 3/2015 „NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014)“ mit Änderung vom Juli 2017 (LGBl. Nr. 65/2017)
- LGBl. Nr. 8000/4-0 „Verordnung über die Bestimmungen des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen“
- ÖNORM S 5021-1 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche ÖNORM S 5021-1 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“, Ausgabe 2010
- ÖNORM ISO 9613-2 „Akustik-Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“, Ausgabe 2008
- ÖAL-Richtlinie Nr. 36, Blatt 1, „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung“, Ausgabe 2007
- RVS 04.02.11 „Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz“, Fassung 2009
- ONR 305011 „Berechnung der Schallimmissionen durch Schienenverkehr – Zugverkehr, Verschub- und Umschlagbetrieb“, Fassung 2009

2.2 Planungsgrundlagen

- Digitaler Katasterplan (Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen)
- Digitaler Flächenwidmungsplan (Quelle: Magistrat St. Pölten)
- Ansuchen auf Änderung des Raumordnungsprogramm – Flächenwidmung (Quelle: Kommunaldialog Raumplanung GmbH)
- Betriebsdaten Bahnlinie Hainfeld – St. Pölten (Strecke 107) (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)
- Verkehrserhebung Herrmannngasse und Kollerbergweg (Quelle: Zieritz + Partner ZT GmbH)

3 Projektbeschreibung

3.1 Projektgegenstand

Im Zuge der geplanten Umwidmung einer Baulandfläche in der Herrmannngasse in St. Pölten (Grst.-Nr. 61/5, 61/6, 61/7 und 61/8, EZ 140, KG 19588 Teufelhof) soll eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt werden. Die gegenständliche Widmungsfläche liegt zwischen der Herrmannngasse und der ÖBB-Bahnlinie Hainfeld – St. Pölten (Strecke 107).

Konkret handelt es sich um eine Änderung des örtlichen Flächenwidmungsplanes des Magistrates der Stadt St. Pölten von aktuell Bauland-Betriebsgebiet (BB) auf der Bauland-Kerngebiet (BK-A) und Grünland-Grüngürtel (Ggü-Em).

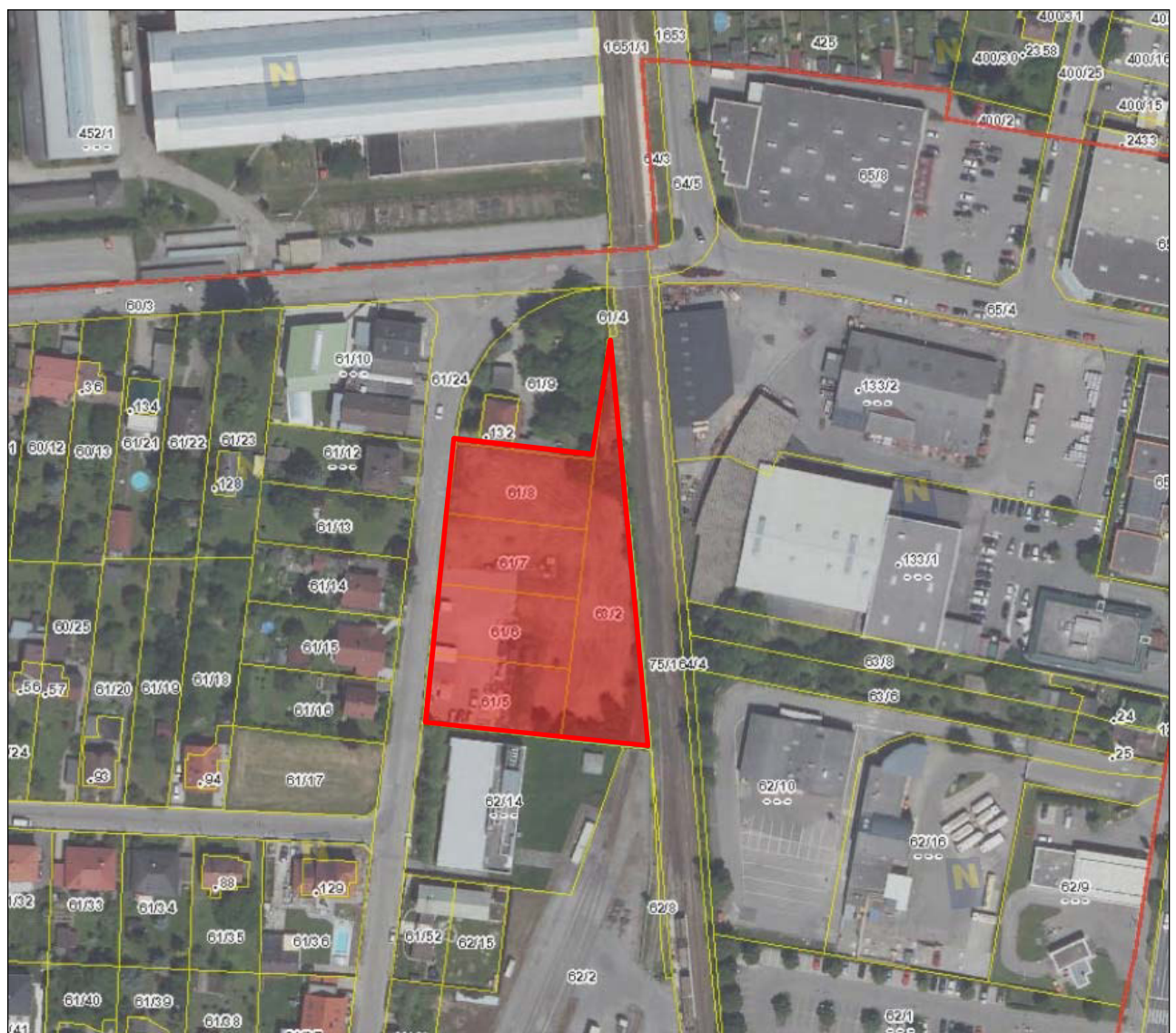
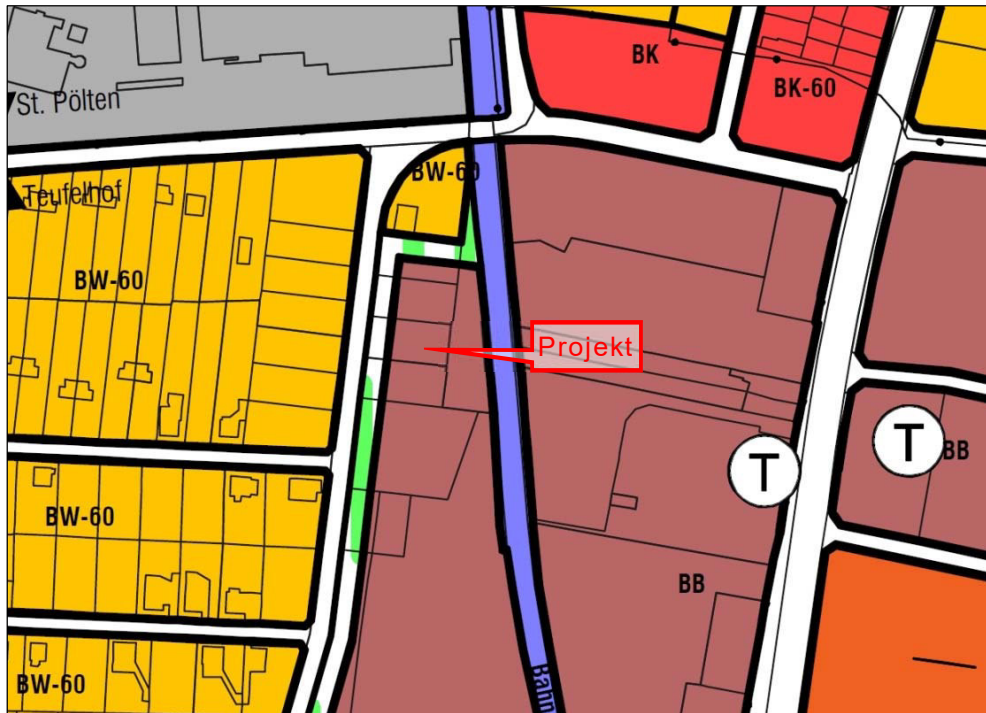


Abbildung 1: Übersicht (Quelle: BEV)



Festlegungen des Flächenwidmungsplanes gemäß LGBL 8000/2-0

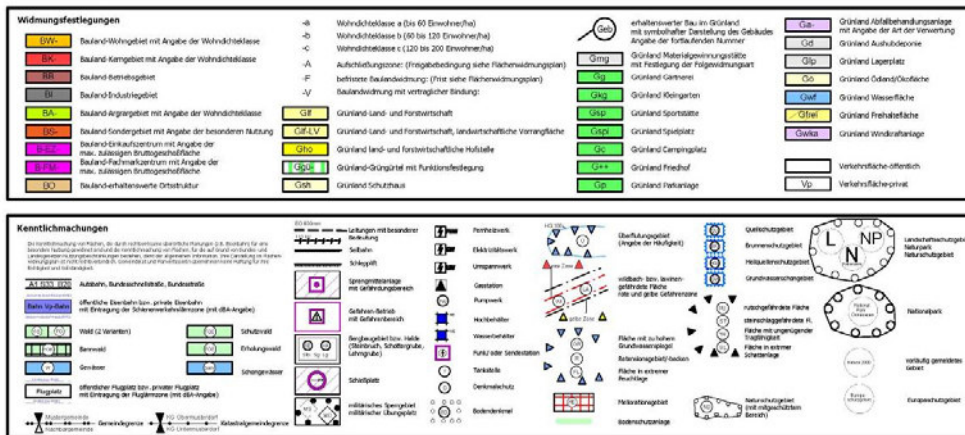
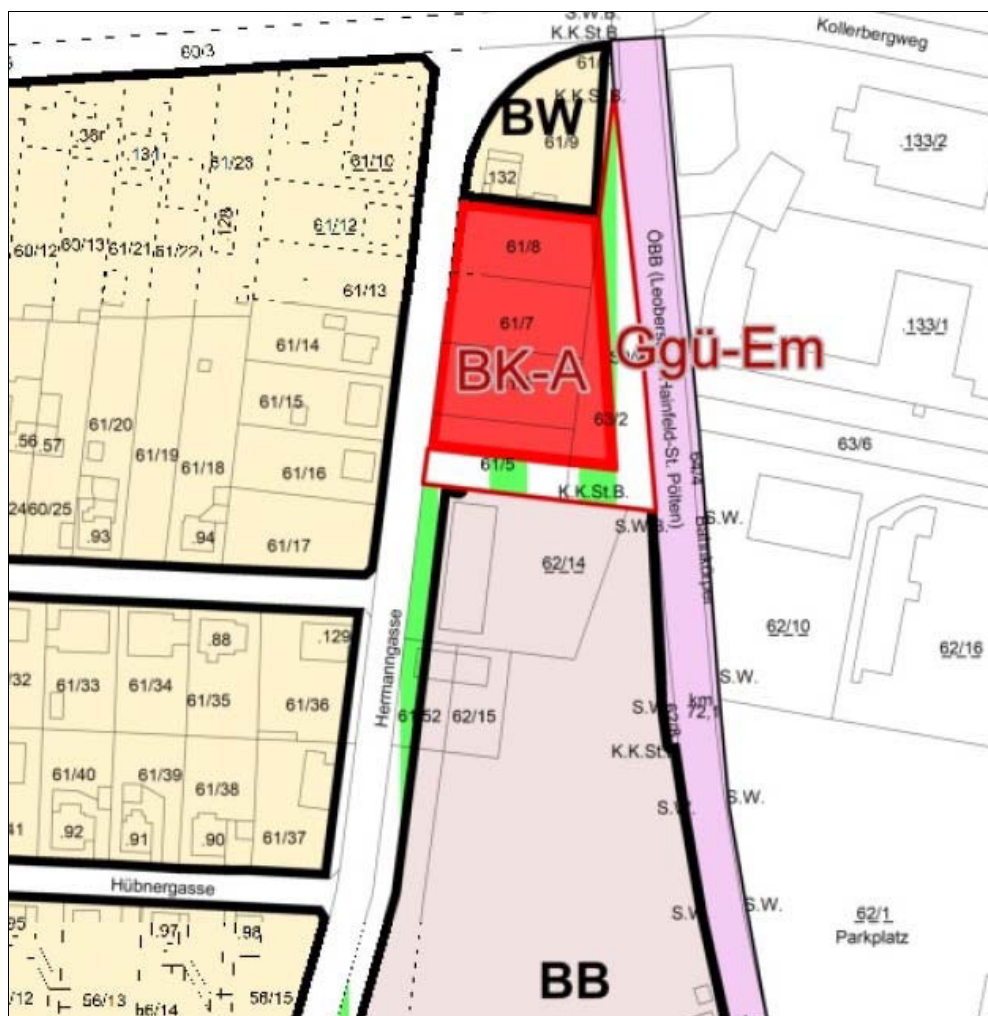


Abbildung 2: Flächenwidmungsplan (Quelle: Magistrat St. Pölten)



Legende Neuwidmungen

- BK** Bauland-Kerngebiet (im Ausmaß von ca. 3.180m²)
- A...** Aufschließungszone mit folgender Freigabebedingung:
Errichtung einer Lärmschutzwand/von Lärmschutzmaßnahmen
Vorlage eines entsprechenden Parzellierungs- und Bebauungskonzeptes
- Ggü-** Grünland-Grüngürtel mit Funktionsfestlegung (Breite 10m)

Abbildung 3: Widmungsentwurf (Quelle: Kommunaldialog Raumplanung GmbH)

4 Schallimmissionsprognose

4.1 Methodik

Die Schallimmissionsprognose wurde entsprechend der ÖNORM ISO 9613-2 unter Zuhilfenahme der Software SoundPLAN, Version 8.1, durchgeführt. Das Rechenmodell wurde, soweit schalltechnisch relevant, entsprechend erstellt.

Mit dem normierten frequenzabhängigen Berechnungsverfahren werden energieäquivalente Abewertete Dauerschalldruckpegel unter meteorologischen Bedingungen, die die Ausbreitung begünstigen (Mitwind bzw. bodennahe Inversion), ermittelt.

Die Gebäude der Umgebung werden quaderförmig dargestellt und Gebäudefassaden akustisch hart angesetzt. Für Schallschutzwände wird ein Reflexionsverlust von 8 dB (hochabsorbierend), für Schutzdämme keine Reflexion angesetzt.

Für die schalltechnische Berechnung wurden folgende Recheneinstellungen vorgenommen:

Rechenverfahren – normative Grundlagen	ÖNORM ISO 9613-2 RVS 04.02.11 ONR 305011
Frequenzbereich	frequenzabhängig Berechnung in Oktaven mit den Mittenfrequenzen von 63 Hz bis 8 kHz
Meteorologische Parameter	Lufttemperatur: 10 °C relative Feuchte: 70 % Luftdruck: 1013,25 mbar Mitwind-Wetterlage
Bodendämpfung	Harter Boden (Asphalt, Beton, etc.): G = 0 Gemischter Boden (Schotter, Kies, etc.): G = 0,5 Poröser Boden (Wiesen, Felder, etc.): G = 1
Schirmberechnung	Beschränkung Schirmwert: max. 20 dB keine Subtraktion von negativem A_{gr} (Bodenreflexion) von Schirmwirkung A_{bar}
Reflexionen	Glatte Wände: - 1 dB Strukturierte Wände: - 2 dB
Meteorologische Korrektur C_{met}	0 dB (für alle Zeitabschnitte)
Rasterabstand	5,0 m
Berechnungshöhe Freifeld	4,0 m über Gelände
Suchradius	5.000 m

Während bei Schallpegelberechnungen an Bauwerksfassaden der Immissionsort 0,50 m vor der Mitte des geöffneten Fensters angesetzt ist, sodass Reflexionen der dazugehörigen Fassade nicht berücksichtigt sind, liegt bei der Berechnung und Darstellung der Außenschallpegel für Schallimmissionspläne der Immissionsort im bebauten Gebiet vor der Fassade.

Eine Rasterlärnkarte dient dazu, die Lärmsituation im Außenwohnbereich von Gebäuden und im Landschaftsraum zu visualisieren. Der Pegel der Rasterlärnkarte kann vor einem Gebäude bis ca. 3 dB höher liegen als eine vergleichbare Einzelpunktberechnung am Gebäude, da bei Einzelpunkten die Reflexion der eigenen Fassade in aller Regel unterdrückt wird, bei der Rasterlärnkarte nicht. Mit der Rasterlärnkarte wird in einem Untersuchungsgebiet ein

Immissionsortraster erzeugt. Für den jeweiligen Mittelpunkt erfolgt eine Berechnung der Immissionspegel oder eine Interpolation aus berechneten Pegelwerten.

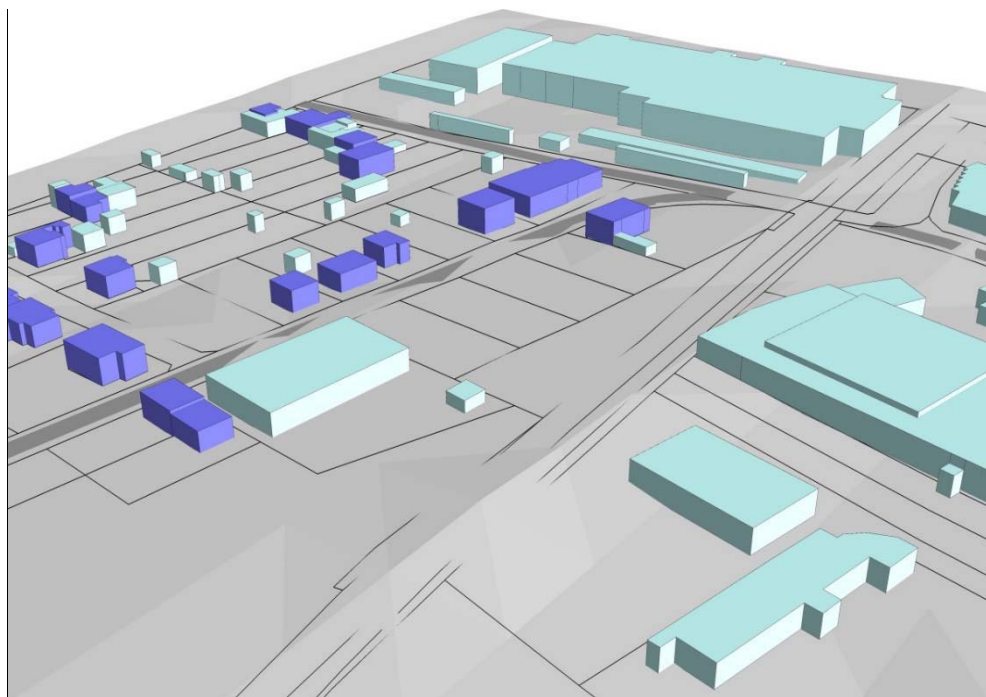


Abbildung 4: Digitales Geländemodell (eigene Quelle)

4.2 Ermittlung der Schallemission

In der Untersuchung enthaltene Schallemissionen betreffen den Straßen- und Schienenverkehr.

4.2.1 Straßenverkehr

Die aktuellen Bestandsverkehrsmengen (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr, DTV_w) auf der Herrmannngasse und am Kollerbergweg wurden mittels Seitenradarmessgeräten von 08.06.2015 bis 09.06.2015 über den Zeitraum von 24 Stunden erhoben:

Straße	DTV _w [Kfz/24h]
Herrmannngasse	1.285
Kollerbergweg	2.884

Die Berechnung der Schallemissionen aus dem Straßenverkehr und die Umrechnung der Verkehrsmengen auf den maßgeblichen stündlichen Verkehr erfolgten auf Basis der RVS 04.02.11 für innerörtliche Anliegerstraßen. Die Anteile leichter und schwerer LKW am Schwerverkehr und die Anteile der lärmarmen Fahrzeuge (bei den leichten LKW mit 50 % und bei den schweren LKW mit 90 %) entsprechen der RVS 04.02.11. Geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zone 30 km/h) und das generelle LKW-Nachtfahrverbot wurden berücksichtigt. Als Fahrbahn-decke wurde den Berechnungen Asphaltbeton zu Grunde gelegt.

Straßentyp	k _L			p _s			S _v	
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	leichte Lkw	schwere Lkw
Straße mit überregionalem Verkehr	0,060	0,036	0,014	10%	15%	25%	25%	75%
Straße mit lokalem Verkehr	0,064	0,029	0,010	10%	10%	10%	90%	10%
Hauptstraßen innerorts	0,062	0,035	0,011	10%	5%	10%	60%	40%
Anliegerstraße innerorts	0,062	0,041	0,009	5%	2%	2%	95%	5%

Abbildung 5: Bemessungsfaktoren für Verkehrslärberechnung (Quelle: RVS 04.02.11)

Der maßgebende stündliche Verkehr für die Lärmberechnung (MSV_L) ergibt sich zu:

$$MSV_L = k_L \cdot DTV$$

Straße	DTV [Kfz/24h]	MSV _L (Pkw/Lkw: leicht/leicht lärmarm/ schwer/schwer lärmarm)			v (Pkw/Lkw)			Fahrbahn- belag	Längs- neigung [%]	Emissionspegel gem. RVS 04.02.11		
		Tag [Kfz/h]	Abend [Kfz/h]	Nacht [Kfz/h]	Tag [km/h]	Abend [km/h]	Nacht [km/h]			Tag [dB(A)]	Abend [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
		Herrmannngasse	1.285	76/2/2/0/0	52/1/1/0/0	11/0/0/0/0	30/30			30/30	30/30	Asphaltbeton
Kollerbergweg	2.884	170/4/4/0/0	116/1/1/0/0	25/0/0/0/0	50/50	50/50	50/50	Asphaltbeton	-1,6/2,8	72,1	69,8	63,3
		170/4/4/0/0	116/1/1/0/0	25/0/0/0/0	30/30	30/30	30/30	Asphaltbeton	-4,0/0,0	68,5-68,9	65,8-66,0	59,2-59,4

Abbildung 6: Emissionsberechnung Verkehrslärm gemäß RVS 04.02.11

Die Berechnung erfolgt mit einzelnen Emissionsbändern, wobei die Emissionslinie 0,50 m über der Fahrbahnoberfläche liegt.

Die Emissionsberechnung wird frequenzabhängig mit dem Referenzspektrum für „Verkehrslärm“ durchgeführt:

63 Hz [dB]	125 Hz [dB]	250 Hz [dB]	500 Hz [dB]	1 kHz [dB]	2 kHz [dB]	4 kHz [dB]	8 kHz [dB]
-18,0	-14,0	-10,0	-7,0	-4,0	-6,0	-11,0	-16,0

4.2.2 Schienenverkehr

In der Untersuchung enthaltene Schallemissionen betreffen ausschließlich den für den Untersuchungsraum maßgebenden Schienenverkehr auf den ÖBB-Streckenabschnitten St. Pölten Hbf - Spratzern (VzG 10701).

Das Betriebsprogramm 2025+ repräsentiert das prognostizierte Verkehrsaufkommen in einem Betrachtungsbereich im Schienennetz und beinhaltet die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag, ausgenommen Samstage und Tage nach Feiertagen. Das Betriebsprogramm basiert auf Prognosedaten, die dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand entsprechen. Entsprechende VzG-Geschwindigkeiten im gegenständlichen Streckenabschnitt wurden berücksichtigt.

Die Ermittlung der Schallemission der Schienenstrecke erfolgt gemäß ONR 305011. Zur Beurteilung von Schienenverkehrs-Lärmimmissionen wird normgemäß ein Anpassungswert (Schienenbonus) von -5 dB angewendet.

Streckenabschnitt	Durchschnittliche Zuglängen in [m]					Höchstgeschwindigkeit in [km/h] je Zuggattung				
	SZ	E,R	FG	NG	DZ	SZ	E,R	FG	NG	DZ
St.Pölten Hbf – Spratzern (VzG 10701)	x	100	x	250	20	x	160	x	100	120

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
St.Pölten Hbf – Spratzern (VzG 10701)	0	0	0	39	5	2	0	0	0	7	0	5	4	0	2	50	5	9	64

Abbildung 7: Betriebsdaten 2025+ der Bahnstrecken VzG 10701 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)

4.3 Ergebnisunsicherheit

Das verwendete Rechenverfahren nach ÖNORM ISO 9613-2 berücksichtigt mäßige Mitwind- oder gleichwertige Bedingungen für die Ausbreitung.

Mitwindausbreitungsbedingungen sind spezifiziert als Windrichtung innerhalb eines Winkels von 45° von der Richtung, die das Zentrum der vorherrschenden Schallquelle und den Immissionspunkt verbindet, wobei der Wind von der Quelle zum Empfänger mit einer Windgeschwindigkeit zwischen ca. 1 m/s und 5 m/s, gemessen in einer Höhe von 3 m bis 11 m über Boden, bläst. Die Formeln für die Berechnung des energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschalldruckpegels bei Mitwind $L_{AT}(DW)$ in dieser ÖNORM, einschließlich der Formeln für die Dämpfung, sind der Durchschnitt für meteorologische Zustände innerhalb dieser Grenzen. Der Ausdruck „Durchschnitt“ bedeutet den Durchschnitt über eine Kurzzeitmittelung unter Mitwindbedingungen. Diese Formeln gelten gleichwertig auch für durchschnittliche Ausbreitung bei gut entwickelten, mäßigen Bodeninversionen, wie sie z.B. in klaren, windstillen Nächten gewöhnlich auftreten.

Höhe h	Entfernung d	
	0 < d < 100 m	100 m < d < 1.000 m
0 < h < 5 m	± 3 dB	± 3 dB
5 < h < 30 m	± 1 dB	± 3 dB
h...mittlere Höhe von Quelle und Empfänger		
d...Entfernung zwischen Quelle und Empfänger		
<u>Anmerkung:</u> Diese Abschätzung bezieht sich auf Situationen ohne Abschirmungen und Reflexionen		

Abbildung 8: Geschätzte Genauigkeit bei breitbandigen Geräuschen (in dB) für $L_{AT}(DW)$

5 Bewertung

5.1 Methodik

Die Beurteilung der Messwerte erfolgt gemäß Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (LGBl. 8000/4-0) aufgrund § 14, Abs. 3 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (LGBl. Nr. 65/2017). Darin sind Lärmhöchstwerte des äquivalenten Dauerschallpegels für die Zeitbereiche Tag und Nacht festgelegt, welche grundsätzlich an der Grundstücksgrenze einzuhalten sind. Ist durch einen Bebauungsplan ein erhöhter Lärmschutz gewährleistet (z.B. geschlossene Bauweise), darf der Höchstwert jeweils um bis zu 5 dB erhöht werden.

Dabei werden folgende Beurteilungszeiträume normgemäß betrachtet:

- Tag (06:00-19:00 Uhr)
- Abend (19:00-22:00 Uhr)
- Nacht (22:00-06:00 Uhr)

Die Planungsrichtwerte für zulässige Schallimmissionen nach der Flächenwidmungskategorie für Wohnbauland betragen demnach:

Widmungskategorie	L _{A,eq}		
	Tag	Abend	Nacht
	[dB(A)]		
Bauland-Wohngebiet (BW)	55	50	45
Bauland-Kerngebiet (BK)	60	55	50

Für den Abendzeitraum werden Zwischenwerte entsprechend der gängigen Praxis angeführt, die bei anderen Richtlinien Verwendung finden, wenn die Richtwerte noch nicht an die Zeitbereiche Tag/Abend/Nacht angepasst wurden.

Von diesen Lärmhöchstwerten darf abgewichen werden, wenn

- die Immissionen hauptsächlich durch Schienenverkehr verursacht werden, ist der Höchstwert nach § 2, Z. 1 jeweils um 5 dB(A) zu erhöhen.
- durch einen Bebauungsplan ein erhöhter Lärmschutz (z.B. durch geschlossene Bauweise) gewährleistet wird, darf der Höchstwert nach § 2 Z. 1 jeweils um bis zu 5 dB(A) erhöht werden.
- ein besonders berücksichtigungswürdiges öffentliches Interesse (z.B. Schließung von Baulücken, Abrundung von Baulandgebieten) vorliegt
- der äquivalente Dauerschallpegel der Widmungsfläche das tatsächliche ortsübliche Ausmaß nicht übersteigt
- auf die Leitziele nach § 1, Abs. 2 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (LGBl. Nr. 3/2015) Bedacht genommen wird.

Bei einer erstmaligen Widmung von Bauland sind bei der Festlegung von lärmsensiblen Widmungsarten (z.B. Wohnbauland) die Grundsätze gemäß § 14, Abs. 2, Z. 18 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (LGBl. Nr. 65/2017), zu beachten:

- Flächen, die nur durch abschirmende Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwälle) für den beabsichtigten Widmungszweck für eine Umwidmung in Frage kommen, dürfen nur dann

gewidmet werden, wenn aus Sicht des Lärmschutzes keine besser geeigneten Flächen für denselben Widmungszweck verfügbar sind.

- Bei der Beurteilung des Lärmausmaßes ist nicht nur die aktuelle Situation, sondern auch die absehbare Entwicklung zu berücksichtigen.
- Sind keine besser geeigneten Flächen für eine Umwidmung verfügbar, so ist eine Umwidmung auf Grund von abschirmenden Maßnahmen erst dann zulässig, wenn die auf Grundlage eines Lärmschutzprojektes gewählten Schutzmaßnahmen bezeichnet und sichergestellt sind. Lärmschutzwände sind als Schutzmaßnahme unzulässig, wenn derselbe Zweck durch optisch besser geeignete Maßnahmen (z.B. bepflanzte Wälle) erreicht werden kann. Darüber hinaus ist die künftige Bebauung durch geeignete Festlegungen in einem Bebauungsplan auf das Lärmschutzprojekt abzustimmen.

5.2 Beurteilung

Die ortsübliche Umgebungslärsituation ist maßgeblich durch Straßenverkehrslärm vom Kollerbergweg bzw. der Hermannsgasse und Schienenverkehrslärm der Bahnlinie 107 geprägt.

Die Lärmhöchstwerte des äquivalenten Dauerschallpegels für die Beurteilungszeitbereiche an den Grund- und Widmungsgrenzen werden eingehalten.

Es sind keine vorbeugenden Lärmschutz- bzw. Lärmsanierungsmaßnahmen zur Sicherstellung der lärmtechnischen Widmungskonformität erforderlich.

Die Darstellung der spezifischen Lärmsituation erfolgt mittels Schallimmissions- und Widmungskonfliktkarten (siehe *Beilage 1*).

6 Zusammenfassung

Im Zuge der geplanten Umwidmung einer Baulandfläche in der Herrmannngasse in St. Pölten (Grst.-Nr. 61/5, 61/6, 61/7 und 61/8, EZ 140, KG 19588 Teufelhof) soll eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt werden. Die gegenständliche Widmungsfläche liegt zwischen der Herrmannngasse und der ÖBB-Bahnlinie Hainfeld – St. Pölten (Strecke 107).

Konkret handelt es sich um eine Änderung des örtlichen Flächenwidmungsplanes des Magistrates der Stadt St. Pölten von aktuell Bauland-Betriebsgebiet (BB) auf der Bauland-Kerngebiet (BK-A) und Grünland-Grüngürtel (Ggü-Em).

Laut Vorgaben des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) ist im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung für die Flächenumwidmung ein Nachweis der lärmtechnischen Widmungskonformität gemäß der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (LGBl. 8000/4-0) erforderlich.

Die rechnerische Schallimmissionsprognose erfolgt gemäß ÖNORM ISO 9613-2, unter Zuhilfenahme der Software SoundPLAN, Version 8.1.

Die Beurteilung der prognostizierten Schallimmissionen erfolgt auf Basis der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (LGBl. 8000/4-0).

Die ortsübliche Umgebungslärmsituation ist maßgeblich durch Straßenverkehrslärm vom Kollerbergweg bzw. der Herrmannngasse und Schienenverkehrslärm der Bahnlinie 107 geprägt.

Die Lärmhöchstwerte des äquivalenten Dauerschallpegels für die Beurteilungszeitbereiche an den Grund- und Widmungsgrenzen werden eingehalten.

Es sind keine vorbeugenden Lärmschutz- bzw. Lärmsanierungsmaßnahmen zur Sicherstellung der lärmtechnischen Widmungskonformität erforderlich.

St. Pölten, im Oktober 2019

Beilage 1: Lärmkarten

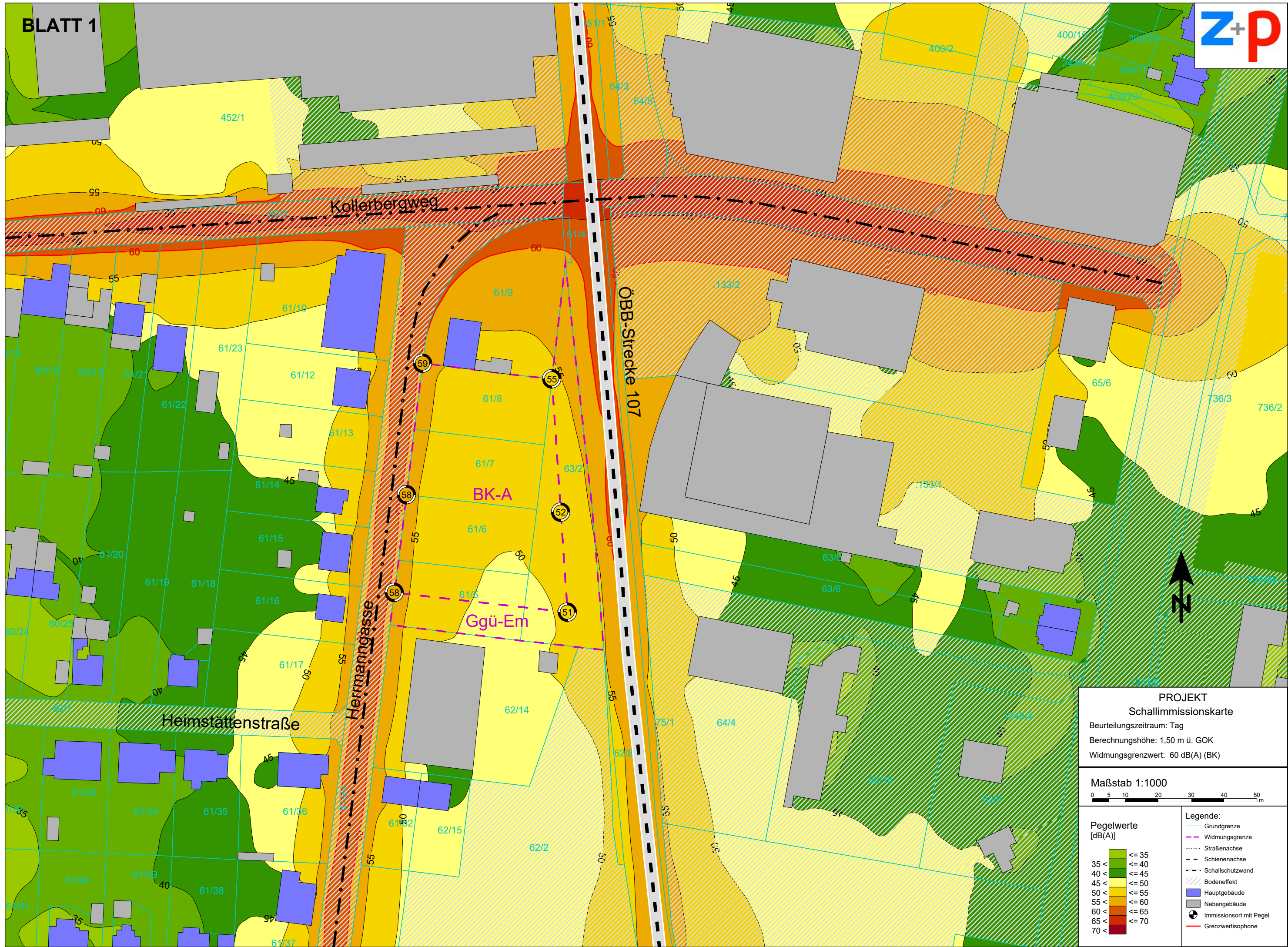
Nachfolgend sind Schallimmissions- und Widmungskonfliktkarten für die Beurteilungszeiträume Tag, Abend und Nacht planlich dargestellt:

- Schallimmissionskarten BLATT 1 - 3
- Widmungskonfliktkarten BLATT 4 - 6

Legende:

Schallimmissionskarte: Die flächenhafte Darstellung der Lärmsituation in 5 dB-Abstufung für die maßgebenden Beurteilungszeiträume.

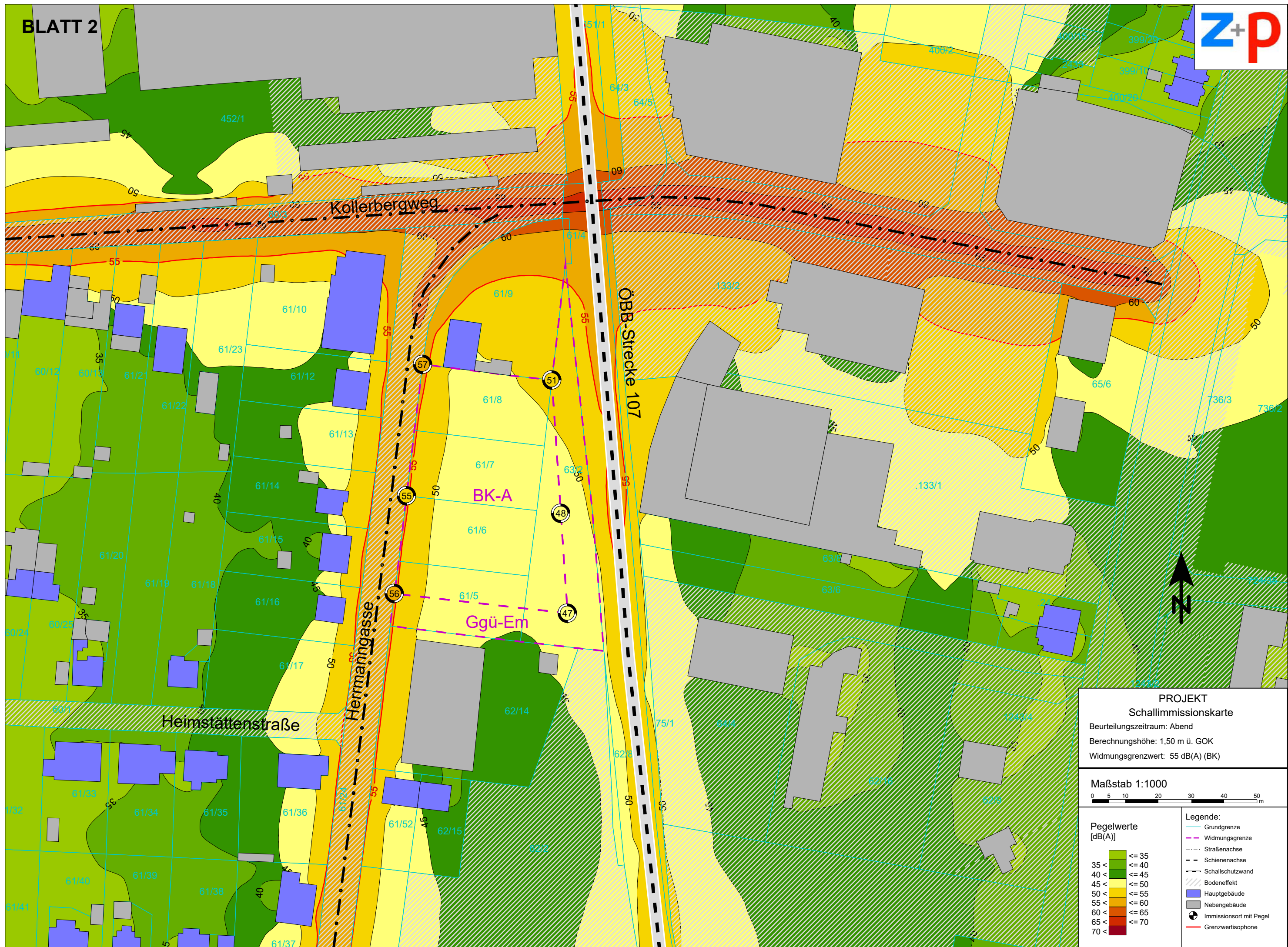
Widmungskonfliktkarte: Die flächenhafte Darstellung der Bereiche, in denen die Widmungsgrenzwerte über- bzw. unterschritten werden, in Abstufung laut Differenzskala für die maßgebenden Beurteilungszeiträume.



PROJEKT
Schallimmissionskarte
 Beurteilungszeitraum: Tag
 Berechnungshöhe: 1,50 m ü. GOK
 Widmungsgrenzwert: 60 dB(A) (BK)

Maßstab 1:1000
 0 5 10 20 30 40 50 m

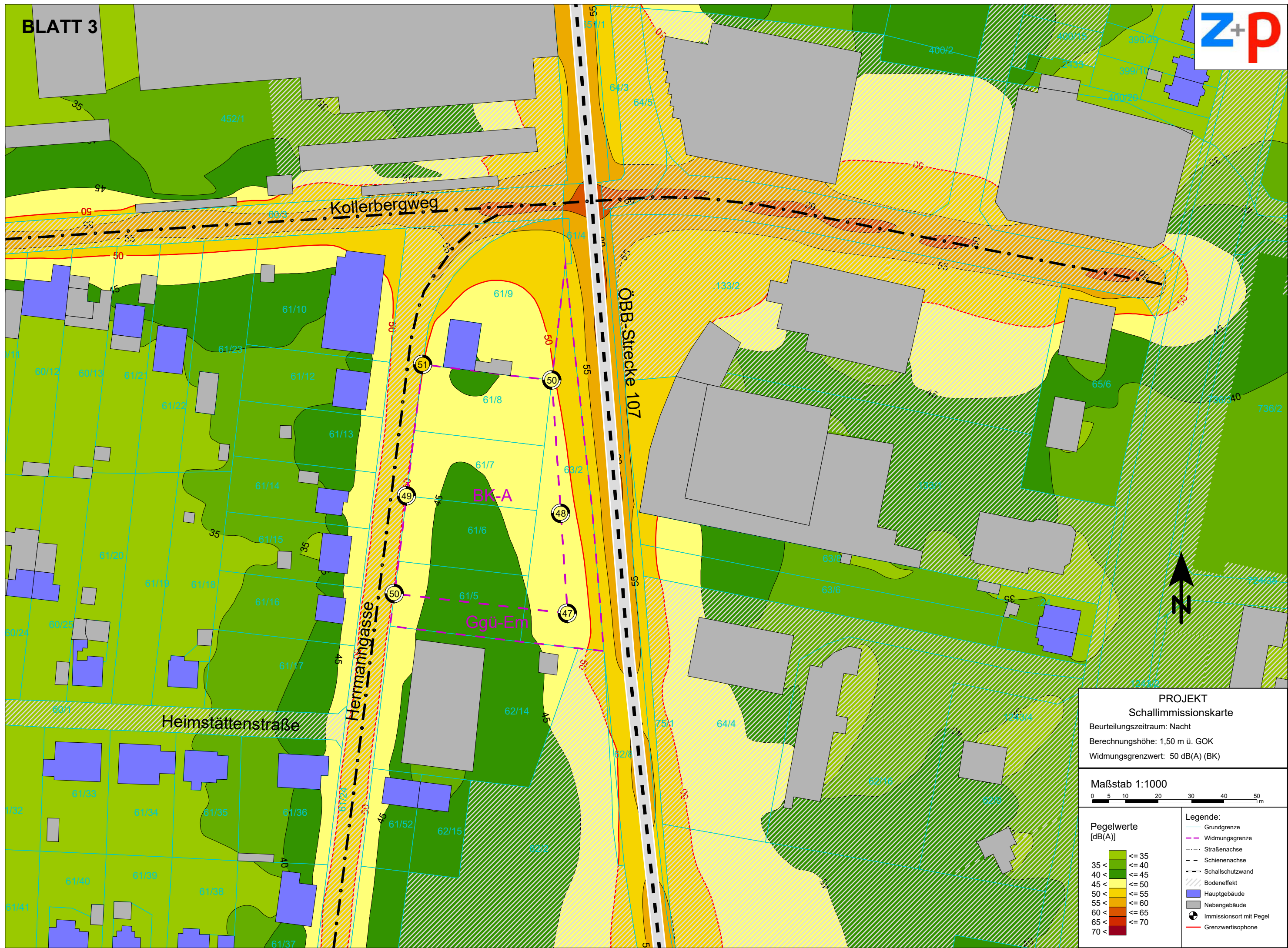
Pegelwerte [dB(A)]		Legende:	
	≤ 35		Grundgrenze
	35 < ≤ 40		Widmungsgrenze
	40 < ≤ 45		Straßenachse
	45 < ≤ 50		Schienenachse
	50 < ≤ 55		Schallschutzwand
	55 < ≤ 60		Bodeneffekt
	60 < ≤ 65		Hauptgebäude
	65 < ≤ 70		Nebengebäude
	70 <		Immissionsort mit Pegel
			Grenzwertisophone



PROJEKT
Schallimmissionskarte
 Beurteilungszeitraum: Abend
 Berechnungshöhe: 1,50 m ü. GOK
 Widmungsgrenzwert: 55 dB(A) (BK)

Maßstab 1:1000
 0 5 10 20 30 40 50 m

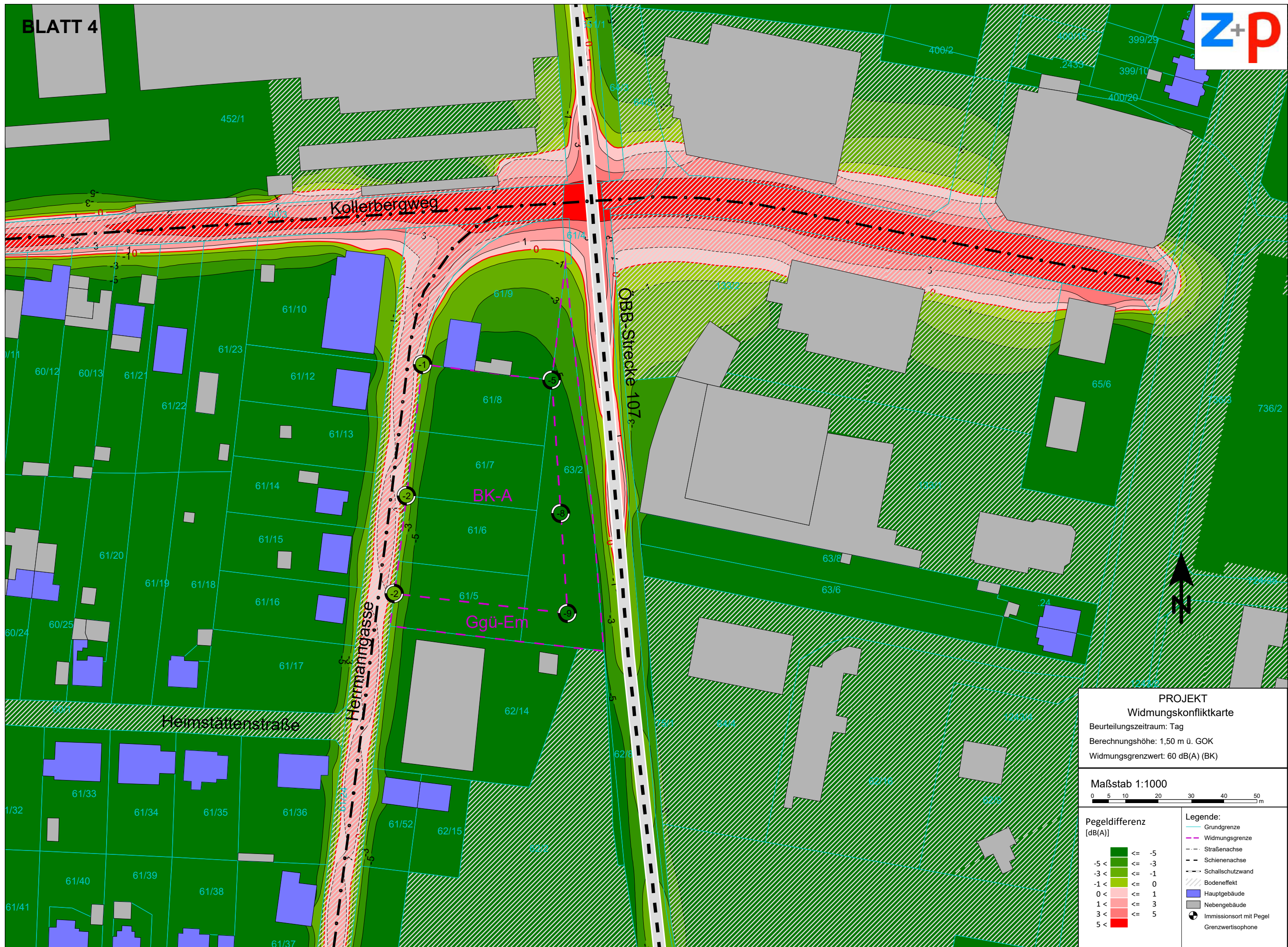
Pegelwerte [dB(A)]		Legende:	
	<= 35		Grundgrenze
	35 < <= 40		Widmungsgrenze
	40 < <= 45		Straßenachse
	45 < <= 50		Schienenachse
	50 < <= 55		Schallschutzwand
	55 < <= 60		Bodeneffekt
	60 < <= 65		Hauptgebäude
	65 < <= 70		Nebengebäude
			Immissionsort mit Pegel
			Grenzwertisophone



PROJEKT
Schallimmissionskarte
 Beurteilungszeitraum: Nacht
 Berechnungshöhe: 1,50 m ü. GOK
 Widmungsgrenzwert: 50 dB(A) (BK)

Maßstab 1:1000
 0 5 10 20 30 40 50 m

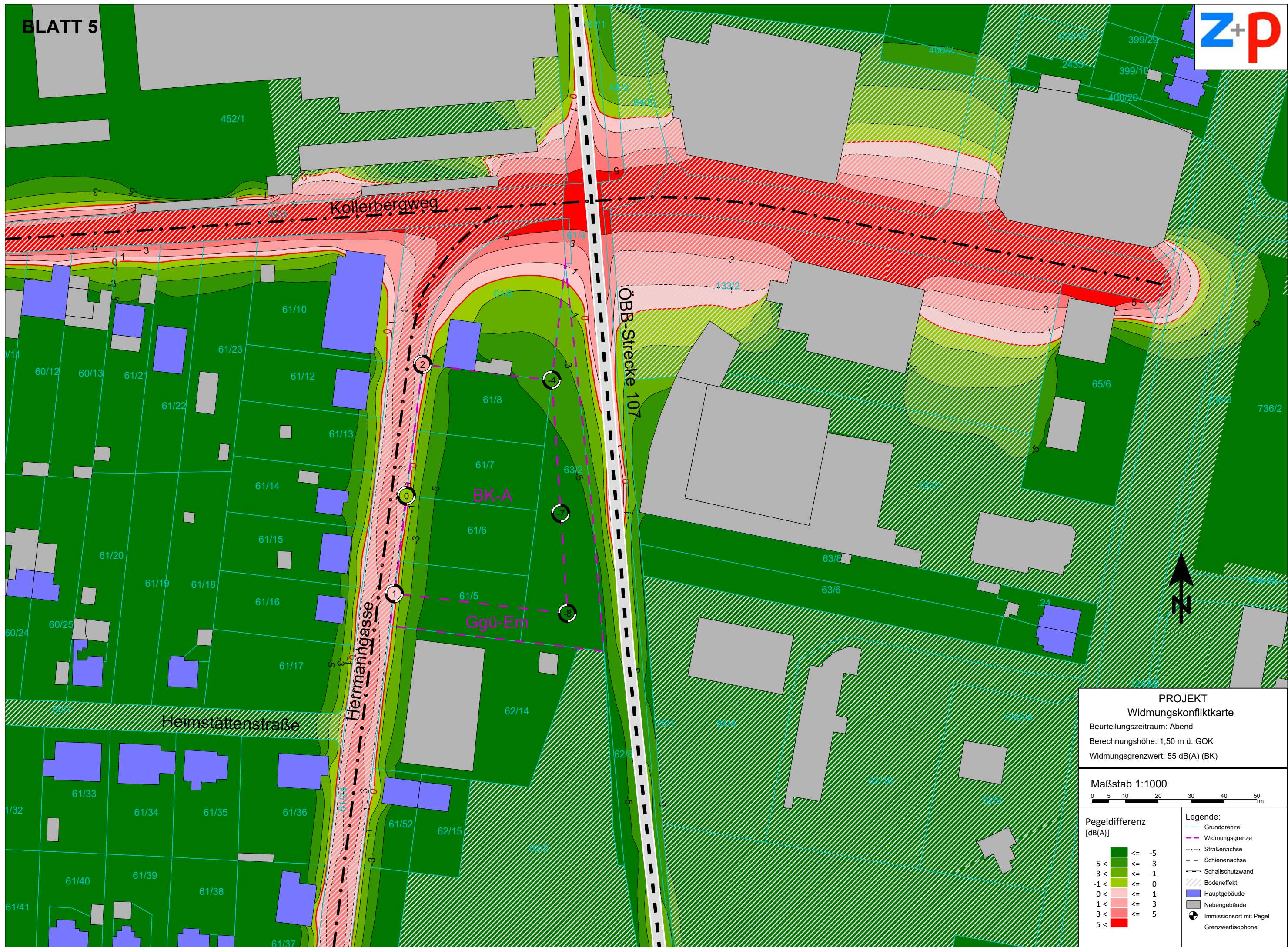
Pegelwerte [dB(A)]		Legende:	
	<= 35		Grundgrenze
	<= 40		Widmungsgrenze
	<= 45		Straßenachse
	<= 50		Schienenachse
	<= 55		Schallschutzwand
	<= 60		Bodeneffekt
	<= 65		Hauptgebäude
	<= 70		Nebengebäude
			Immissionsort mit Pegel
			Grenzwertisophone



PROJEKT
Widmungskonfliktkarte
 Beurteilungszeitraum: Tag
 Berechnungshöhe: 1,50 m ü. GOK
 Widmungsgrenzwert: 60 dB(A) (BK)

Maßstab 1:1000
 0 5 10 20 30 40 50 m

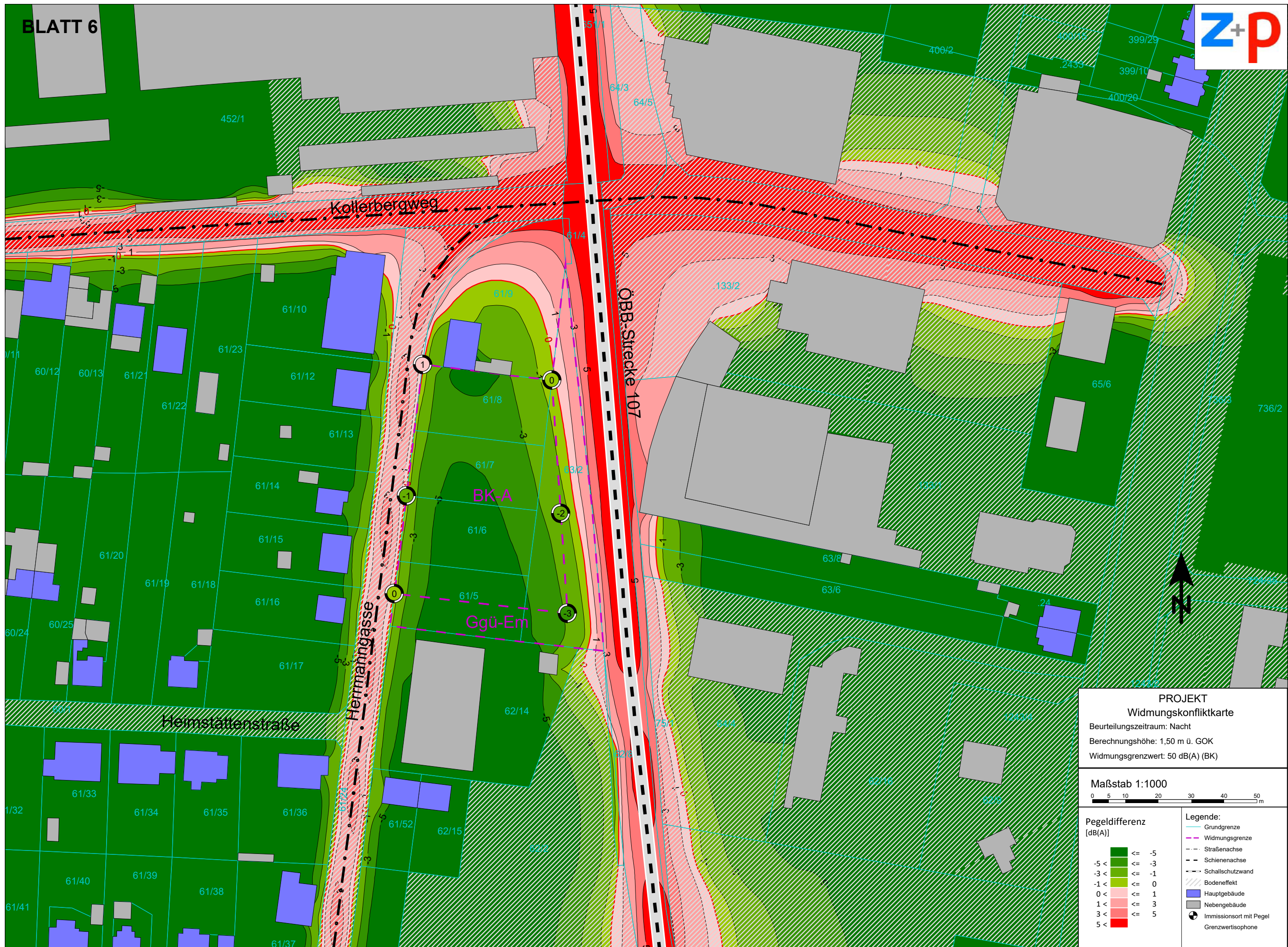
Pegeldifferenz [dB(A)]		Legende:	
	<= -5		Grundgrenze
	<= -3		Widmungsgrenze
	<= -1		Straßenachse
	<= 0		Schienenachse
	<= 1		Schallschutzwand
	<= 3		Bodeneffekt
	<= 5		Hauptgebäude
			Nebengebäude
			Immissionsort mit Pegel
			Grenzwertisophone



PROJEKT
Widmungskonfliktkarte
 Beurteilungszeitraum: Abend
 Berechnungshöhe: 1,50 m ü. GOK
 Widmungsgrenzwert: 55 dB(A) (BK)

Maßstab 1:1000
 0 5 10 20 30 40 50 m

Pegeldifferenz [dB(A)]		Legende:	
	<= -5		Grundgrenze
	<= -3		Widmungsgrenze
	<= -1		Straßenachse
	<= 0		Schienenachse
	<= 1		Schallschutzwand
	<= 3		Bodeneffekt
	<= 5		Hauptgebäude
	<= 5		Nebengebäude
			Immissionsort mit Pegel
			Grenzwertisophone



PROJEKT
Widmungskonfliktkarte
 Beurteilungszeitraum: Nacht
 Berechnungshöhe: 1,50 m ü. GOK
 Widmungsgrenzwert: 50 dB(A) (BK)

Maßstab 1:1000
 0 5 10 20 30 40 50 m

Pegeldifferenz [dB(A)]		Legende:
≤ -5	≤ -5	
-5 <	≤ -3	Widmungsgrenze
-3 <	≤ -1	Straßenachse
-1 <	≤ 0	Schienenachse
0 <	≤ 1	Schallschutzwand
1 <	≤ 3	Bodeneffekt
3 <	≤ 5	Hauptgebäude
5 <		Nebengebäude
		Immissionsort mit Pegel
		Grenzwertisophon