

Stadt Tittmoning · Postfach 11 20 · 84525 Tittmoning

IG Stadtführung Tittmoning
Frau Rosa-Maria Multerer
Stadtplatz 2 a
84529 Tittmoning



Ihre Nachricht vom
Ihr Zeichen

Unser Zeichen 610-12/11-M
Sachbearbeiter(in) Oliver Maier
Telefon 08683/7007-26
Datum 20.07.2020

E-Mail oliver.maier@tittmoning.de

**Vollzug der Baugesetze;
Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2.15 für das Gebiet „Kay-Mitte“**

Sehr geehrte Frau Multerer,
sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf das Gespräch vom 02.07.2020 teilen wir Ihnen mit, dass sich der Bau- und Umweltausschuss der Stadt Tittmoning in seiner Sitzung vom 16.04.2020 eingehend mit den von Ihnen, mit Schreiben vom 06.04.2020, vorgebrachten Bedenken und Anregungen zur Aufstellung des Bebauungsplans für das Gebiet „Kay-Mitte“ befasst hat.

Das Gremium hat dabei beschlussmäßig folgendes festgestellt:

„Für die, von der Interessengemeinschaft gewünschte Festsetzung einer Duldungspflicht hinsichtlich einer künftig möglichen Zunahme der Verkehrsbelastung auf der St 2105, gibt es keine rechtliche Grundlage.“

Unabhängig davon werden alle in Frage kommenden bzw. verhältnismäßigen Schutzmaßnahmen ergriffen und im Bebauungsplan festgesetzt, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche so weit wie möglich zu vermeiden. Durch die Festsetzung eines ca. 4 m hohen Walls am Ostrand des Baugebiets ist sichergestellt, dass in den schutzbedürftigen Außenwohnbereichen eine der vorgesehenen Nutzungsart angemessene Aufenthaltsqualität im Freien vorherrscht. Aufgrund der naturgemäß nachlassenden Abschirmwirkung des Walls auf Höhe der Obergeschosse sind an den der St 2105 zugewandten Fassaden der Hausreihe im Osten Balkone unzulässig. Für Schlaf- und Kinderzimmer, die über Fenster in der Nord-, Ost- oder Südfassade dieser Wohngebäude belüftet werden müssen, wird passiver Schallschutz in Form von Zwangsbelüftungsanlagen festgesetzt.

Es ist korrekt, dass trotz der zur Festsetzung vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen auf einzelnen Parzellen Überschreitungen der anzustrebenden Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu Teil 1 der DIN 18005 bzw. der geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ver-

bleiben. Es steht somit außer Frage, dass die städtebaulichen Schallschutzziele nicht flächendeckend innerhalb des Geltungsbereichs der Planung erfüllt werden können.

Nichtsdestotrotz entsprechen die angedachten Schutzmaßnahmen den üblichen Standards, was auch die Untere Immissionsschutzbehörde des Landratsamtes Traunstein so sieht. In der entsprechenden Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB werden deshalb auch keine zusätzlichen oder strengeren Maßnahmen gefordert.

Unabhängig davon wurde vom zuständigen Sachverständigenbüro in den letzten Jahren eine Vielzahl an Bebauungsplänen begutachtet, deren Geltungsbereich unmittelbar neben viel befahrenen Bundesstraßen oder Bahnstrecken im innerstädtischen Bereich liegt. Erfahrungsgemäß treten dabei oftmals viel höhere Orientierungs- bzw. Immissionsgrenzwertüberschreitungen auf, als im vorliegenden Fall, teilweise sogar im zweistelligen Bereich. Jedoch werden auch in solchen Fällen in aller Regel übliche Maßnahmen wie z.B. der Schutz der Außenwohnbereiche durch geeignete bauliche Maßnahmen, eine lärmabgewandte Grundrissorientierung, passiver Schallschutz bzw. Zwangsbelüftungsanlagen für schutzbedürftige Aufenthaltsräume, baulicher Schallschutz im Sinne der DIN 4109, ergriffen, mittels derer gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sichergestellt sind.

Das Gutachten der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH liegt dem Sachverständigenbüro "Hooock & Partner" aus Landshut de facto nicht vor. Die für die St 2105 in Ansatz gebrachten Verkehrsbelastungen wurden aus der schalltechnischen Untersuchung "St 2105 / St 2106: Höhenfreier Anschluss Grassach (Tittmoning)" der C. Hentschel Consult vom August 2019 entnommen. Darin wurde geprüft, ob durch den Umbau der Kreuzung zu einem höhenfreien Anschluss Anspruch auf Schallschutz an den bestehenden Wohnnutzungen innerhalb des Untersuchungsbereichs besteht. Die entsprechende Untersuchung der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH ist darin als zitierte Unterlage angegeben und datiert vom 29.08.2019. Die Verkehrszahlen nach den RLS-90 sind in Anlage 2.1 aufgeführt. Demnach wird sich das Verkehrsaufkommen auf der St 2105 auf dem Abschnitt südlich der St 2106 nach Realisierung des geplanten Umbaus bis zum Prognosejahr 2035 um ca. 600 Kfz/d im Vergleich zum Prognose-Nullfall (d.h. ohne Realisierung des geplanten Umbaus) erhöhen. = 117 Kfz/d

Nachdem die genannten 6.687 Kfz/d bereits auf das Prognosejahr 2035 abstellen, war für die Verkehrsbelastung auf der St 2105 keine Hochrechnung erforderlich. Ein Zuwachs von ca. 24 % wurde allein für die Kreisstraße TS 7 veranschlagt, nachdem sich die entsprechende Datengrundlage (Verkehrsmengen-Atlas 2015 des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr) auf das Jahr 2015 bezieht. Die Behauptung der IG Stadtumfahrung, die angesetzte Erhöhung des Verkehrs auf der St 2105 widerspricht den Angaben im Gutachten Hooock & Partner, wonach für den Prognosezeitpunkt im Jahr 2035 ein Verkehrszuwachs von 24 % zugrunde zu legen sei, gemäß der Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern, ist daher falsch. 297

Dass sich der Verkehr gerade die letzten fünf Jahre, insbesondere der Schwerverkehr, nicht zuletzt durch die Fertigstellung der A94, bereits massiv erhöht hat, wird durch die vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr für die St 2105 und die B 20 veröffentlichten Zahlen nicht bestätigt bzw. vielmehr widerlegt. So stagniert der Lkw-Anteil auf der B 20 auf dem relevanten Abschnitt seit 2005. Er beträgt tags wie auch nachts ca. 4 – 5 %. Der Gesamtverkehr hat über die letzten 15 Jahre um ca. 600 Kfz/d zugenommen (Zunahme von ca. 200 Kfz/d alle fünf Jahre). Unter der Prämisse, dass sich der Gesamtverkehr auch weiterhin in diesem Maß bzw. nicht stärker erhöhen wird, ist über einen Zeitraum von 20 Jahren mit einer Zunahme von ca. 800 Kfz/d zu rechnen.

Bislang gibt es keinen Beschluss und demnach auch keine rechtliche Grundlage, dass der Durchgangsverkehr durch die Altstadt von Tittmoning künftig auf die St 2105 umgeleitet wird.

Unabhängig davon wurde bereits im Vorfeld darauf hingewiesen, dass sich die Beurteilungspegel im Plangebiet nach den Ergebnissen zusätzlich durchgeführter Schallausbreitungsrechnungen um lediglich 1 – 2 dB(A) erhöhen würden, sofern sich der Verkehr aufgrund der Stadtfahrt bis zum Prognosejahr 2035 um beträchtliche ca. 3.000 Kfz/d erhöhen sollte. Auch dann wären keine anderen oder weitergehenden Schallschutzmaßnahmen erforderlich, als sie ohnehin im Bebauungsplan festgesetzt werden. Außerdem sei hervorgehoben, dass der maßgebende Lkw-Anteil auf der St 2105 prozentual gesehen abnehmen würde, wenn sich der Gesamtverkehr um ca. 3.000 zusätzliche Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht unter 2,8 t pro Tag erhöhen sollte.

Die künftigen Bewohner haben eine allgemeine Zunahme des Verkehrs zu dulden, zumindest solange, wie keine Gefahr einer Gesundheitsgefährdung besteht, die wiederum nicht auf den Neubau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs zurückzuführen ist. In diesem Kontext ist auch die Vermutung der IG Stadtfahrt, dass bei einer Zunahme des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) durch Änderung der Verkehrsführung eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegen dürfte, falsch.

Die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Wegen im Sinne des § 41 BImSchG erfordert stets eine bauliche Änderung. Lediglich betriebliche Maßnahmen unterfallen zwar nach § 15 oder § 22 BImSchG dem Schutz des Gesetzes, der Gesetzgeber hat aber in § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG für den Immissionsschutz an Verkehrswegen ausschließlich die in §§ 41 ff. BImSchG für anwendbar erklärt und nach dem eindeutigen Wortlaut des § 41 BImSchG wie auch der 16. BImSchV bedarf es baulicher Maßnahmen. Weder die Umstufung einer Straße in eine andere Straßenklasse, insbesondere die Aufstufung einer Staatsstraße zu einer Bundesstraße, noch sonstige verkehrslenkende Anordnungen, stellen eine für den Anspruch auf Lärmschutz bedeutsame Änderung dar. Bei einer baulichen Maßnahme im Sinne des § 41 BImSchG muss es sich stets um einen Eingriff in die Substanz der Straße handeln. Die genannte zwingende Voraussetzung einer baulichen Änderung bzw. eines Eingriffs in die bauliche Substanz der Straße wäre im vorliegenden Fall durch eine Umleitung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt von Tittmoning auf die St 2105 de facto nicht erfüllt.

Die von der IG Stadtfahrt angesprochenen öffentlich-rechtlichen bzw. zivilrechtlichen Möglichkeiten des Einspruchs gegen eine Verkehrszunahme auf der St 2105 (u.a. Anspruch auf Entschädigung) hätten rechtlich gesehen keine Aussicht auf Erfolg, zumal der Gesetzgeber den öffentlichen Verkehrslärm bewusst privilegiert hat. Die Frage nach dem Anspruch auf Entschädigung wäre bei städtebaulichen Planungen nur dann relevant, wenn schutzbedürftige Außenwohnbereiche (z.B. Balkone, Terrassen) oder maßgebliche Immissionsorte an Gebäudefassaden (d.h. zur Belüftung von Aufenthaltsräumen notwendige Fenster bzw. Türen) von Überschreitungen der Grenzwerte für die Auslösung einer Lärmsanierung betroffen wären. Diese Sanierungsgrenzwerte gelten als eine Art allgemeiner Standard zur Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze. Das heißt, oberhalb dieser Grenze ist das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzt bzw. das Recht auf Nutzung von Eigentum darf nur gegen Entschädigung eingeschränkt werden. Für Straßenverkehrslärm sind die Auslösewerte der Lärmsanierung z.B. in der Publikation "Umweltwissen Lärm – Straße und Schiene" des Bayerischen Landesamtes für Umwelt genannt. In allgemeinen Wohngebieten sind sie mit 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts festgelegt. Diese Werte werden im vorliegenden Fall selbst auf den vom Verkehrslärm am stärksten betroffenen Parzellen gesichert eingehalten bzw. sogar unterschritten, sodass selbst im Fall einer Zunahme des Verkehrs im Vergleich zu den im schalltechnischen Gutachten angesetzten Mengen immer noch kein Anspruch auf Entschädigung bestehen würde.

Die Befürchtung der Interessengemeinschaft, dass die künftigen Bewohner des Baugebiets "Kay - Mitte" die gewünschte Umleitung des Pkw-Verkehrs auf die Lkw-Umfahrung verhindern könnten, ist daher unbegründet."

Die Niederschrift zur Sitzung vom 16.04.2020 wurde im Übrigen bereits Ende April auf der Internetseite der Stadt Tittmoning eingestellt und ist dort seither für jedermann uneingeschränkt einsehbar.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Brätzdrum
Erster Bürgermeister