

Gemeinde Salem – Bebauungsplan „Neufrach-Ort, 5. Änderung 2018“

Erneute Öffentliche Auslegung nach §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Stellungnahmen Privater

Behörde	Stellungnahmen	Bewertung Verwaltung/Planer	Beschlussvorschlag
<p>Bürger 1 31.07.2020</p>	<p>Vielen Dank für die Einsichtnahme und Ihre Erklärungen zum Bebauungsplan Neufrach-Ort, der in Ihrem Büro auslag.</p> <p>Folgende Einwendungen möchten wir als Anlieger von Aachstraße 46 zum vorliegenden Plan machen:</p> <p>Lärmbelästigung: Da die Verkehrsführung grundsätzlich nicht geändert wurde, ist für uns als Bewohner von Aachstraße 46 mit einer überproportionalen Lärmzunahme zu rechnen. Auf der einen Seite die Markdorfer Straße, die den ganzen lokalen Verkehr aufnimmt – die nach Bermatingen fahrenden Fahrzeuge und Motorräder (!) hören wir oft bis zur ersten Kurve bei der Abzweigung zum Alten- und Pflegezentrum Wespach – und jetzt auf der anderen Seite der Wendeplatz und die Einfahrt zur Tiefgarage für drei Mehrfamilienhäuser sowie alle weiteren Fahrzeuge für dieses Wohngebiet. Die Basisdaten für die Berechnung sind euphemistisch. Bei 68 Wohneinheiten dürfte die Zahl der Fahrzeuge bei ca. 140 liegen, da ja auch Besucher dazugezählt werden müssen. Ein direkter Anschluss an den ÖNV gibt es nicht. Vor allem das Eckhaus Aachstraße 46 wird hier von allen Seiten mit Verkehrslärm beschallt, der die Lebensqualität unverhältnismäßig stark einschränkt, selbst wenn die Beschränkung in dem geplanten Gebiet „verkehrsberuhigt“ wäre.</p>	<p>Die schalltechnische Untersuchung übernimmt als Grundlage zur Berechnung der Schallimmissionen des Straßenverkehrslärms die Verkehrsmengen aus der Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult vom August 2023. Hierbei werden 360 Kfz/Fahrten innerhalb 24 h mit einem Lkw-Anteil von 3% prognostiziert. Es wurde sowohl die Einwirkung des Straßenneubaus untersucht als auch ein Vergleich zwischen dem Prognosefall 2035 (ohne Verwirklichung des Bebauungsplans) und dem Prognosefall 2035 (mit vollständiger Umsetzung des Bebauungsplans) erstellt. Für den Straßenneubau werden die</p>	<p>Nicht erforderlich</p>

	<p>Beim Abbiegen in und vor allem beim Ausfahren und Abbiegen aus der Tiefgarage muss jedes Fahrzeug zwangsweise bremsen und anfahren. Allein der Fahrzeugbestand für die drei Mehrfamilienhäuser wird bei ca. 50 Fahrzeugen liegen, beim Wenden auf dem Wendeplatz ist es nicht anders. Die zentrale Mülltonnenstelle trägt auch dazu bei, dass sich hier der Lärm konzentriert.</p> <p>Neu hinzu kommt die Energiezentrale auch in dem Bereich Wendekreis. Was sich dahinter genau verbirgt konnte uns nicht definitiv erklärt werden. Als „Einhausung“ eines BHKW würde die Energiezentrale eine zusätzliche, konstante Lärmquelle darstellen.</p> <p>Wird allerdings eine Anlage mit Wärmepumpe und Ventilatoren eingebaut, dann dürfte sich der Geräuschpegel deutlich erhöhen, vor allem durch hohe Frequenzen. Jedenfalls betrachten wir die noch nicht festgelegte Nutzung der Energiezentrale als Versuch, die Anwohner über den</p>	<p>Grenzwerte der 16. BImSchV sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebiets deutlich unterschritten, der Beurteilungspegel aufgrund von Verkehrsgeräuschen nimmt außerhalb des Plangebiets um maximal 2 dB zu. Aufgrund des Schienenverkehrs und der Markdorfer Straße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl im Prognoseplanfall als auch im Prognosefall (unabhängig vom Bebauungsplan) teilweise überschritten.</p> <p>Die TG-Einfahrt mit Fahrweg, Rolltor und Überführung Rinne wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und es wurden Schallschutzmaßnahmen festgesetzt um die Anwohner nördlich der Einfahrt außerhalb des Plangebiets zu schützen.</p> <p>Die geplante Energiezentrale wurde im Gutachten nicht berücksichtigt, da keine genaue Ausführung bekannt ist. Diese wird im Rahmen der Bauausführung lärmtechnisch untersucht und dementsprechend ausgelegt, dass der notwendige Schallschutz gemäß TA Lärm an den</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	---	---

	<p>wahren Sachverhalt zu täuschen, zumal die Energiezentrale mit ihren Auswirkungen in keinem Gutachten vorkommt.</p> <p>Dazu aus unserer Sicht: Lärmgutachten sind in der Regel Gutachten, die nicht die reale Situation abbilden, sondern im Sinne der Auftraggeber erhoben und gerechnet werden, sodass am Ende das Ergebnis passt. Dass zwei Gutachten bestehen legt den Schluss nahe, dass sie sich widersprechen und Haftungsfragen ausgeklammert werden sollen. Das Lärmempfinden ist subjektiv und hängt auch von den Frequenzen ab. Der Lärm ist, wie beschrieben, an wenigen Stellen konzentriert. Insofern betrifft es unseren Nachbarn, Herrn Sick, noch in höherem Maß, da die Wohnung unmittelbar an der Tiefgarageneinfahrt und am Wendekreisel liegt.</p> <p>Bepflanzung Im ausliegenden Plan ist direkt vor unserem kleinen Garten ein Baum eingezeichnet. Der Baum wird auf der vorhandenen öffentlichen Grünfläche gepflanzt werden. Wir befürchten, je nach Baumart, eine erhebliche Einschränkung der freien Sicht und eine starke Beschattung unseres Gartens bzw. eine erhebliche Mehrarbeit durch das Laub im Herbst. Sollte der Plan trotz allen Bedenken und Einsprüchen genehmigt werden, möchten wir bitten, vor der Planung der Bepflanzung mit uns Rücksprache zu nehmen.</p>	<p>maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft gewährleistet wird.</p> <p>Die Aussage, dass das Lärmempfinden subjektiv ist, ist grundsätzlich richtig. Jedoch fordert der Gesetzgeber mit den vorgegebenen Bewertungsverfahren (Verkehrslärm: Berechnung nach den RLS-19, Beurteilung der schalltechnischen Situation nach der DIN 18005 in Verbindung mit der 16. BImSchV; Gewerbelärm: Anwendung der TA Lärm) eine einheitliche (objektive) Beurteilung der schalltechnischen Situation durchzuführen. Die Berechnungen erfolgen daher grundsätzlich nach einheitlichen Vorgaben und Richtlinien.</p> <p>Eine mögliche Bepflanzung wird unter Beachtung des Privatrechts durchgeführt. Die Baumart wird entsprechend der Pflanzenliste, welche Bestandteil des Bebauungsplans ist und fachlich fundiert zusammengestellt wurde, ausgewählt. Sie enthält heimische, standortgerechte Pflanzenarten sowie klein- bis mittelkronige Baumarten, die</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Zustimmung zur Aufnahme eines Hinweises in der Pflanzenliste auf die Geltung des Nachbarrechts.</p>
--	---	--	--

	<p>Verkehr Zu der für uns unsinnigen Verkehrsführung in diesem Gebiet haben wir und andere schon ausführlich Stellung bezogen. Allem Anschein nach wiegen die Erfahrungen mündiger Bürger weniger als behördliche Vorgaben und Vorschriften – zu wessen Wohl? Wir nehmen jetzt speziell Bezug auf die Einbindung der einzigen Zu- und Abfahrt dieses Gebiets in die Aachstraße. Nach unseren Beobachtungen ist die Aachstraße in ihrer Dimensionierung nicht in der Lage, das zu erwartende Verkehrsaufkommen sinnvoll aufzunehmen und zu kanalisieren. In diesem neuen Wohngebiet dürfte es nach realistischer Einschätzung bei 68 Wohneinheiten bis zu 140 PKW geben, die zum großen Teil täglich bewegt werden. Als einzige Stelle steht das Nadelöhr zur Aachstraße zur Verfügung, eine Straße, die weder für Fußgänger noch Radfahrer Platz lässt. Allein schon diese Tatsache ist gegen jede Vernunft und Vorschrift und erhöht die Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer.</p> <p>An der Einmündung in die Aachstraße treffen diese Fahrzeuge und Radfahrer auf den Verkehr der Aachstraße und auf den Verkehr durch die Radwege. Darin sehen wir ein besonderes Problem. Ein Radweg läuft auf der neu angelegten Markdorfer Straße, ein weiterer Radweg wird genau an dieser Stelle in die 5,5 m breite Aachstraße geleitet. Da die Bevölkerung hier und die Touristen sehr fahrrad-affin sind, was durch „Corona“ noch verstärkt wurde und vermutlich bleibt, bestehen in diesem Bereich der Aachstraße folgende Gefahrenquellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einmündung des geplanten Neubaugebietes, - Daneben Zufahrt zu drei Stellplätzen, - Gegenüber Ein- und Ausfahrt zur Fa. Sanitär Stumpp, 	<p>auch für kleinere Gärten geeignet sind. Die Bestimmungen des bad.-württ. Nachbarrechtes sind einzuhalten. Die Pflanzenliste wird um einen Hinweis zu dieser Rechtsgrundlage ergänzt.</p> <p>Gemäß Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult ist mit einem durch das Plangebiet verursachten Verkehrsaufkommen von 360 Fahrten/Tag zu rechnen (180 x Quellverkehr, 180 x Zielverkehr, sh. Pkt. 1.3, Seite 3). Die Situation ist vergleichbar mit anderen Wohngebieten in Salem, in denen Hausgärten an Erschließungsstraßen ohne Durchgangsverkehr angrenzen, ohne dass dies als unzumutbar empfunden würde.</p> <p>Die Zufahrt ist mit einer Bruttobreite von 5,50 m ausgewiesen. Richtig ist, dass aufgrund der günstigen Lage des Wohngebietes zum Ortskern und zu Infrastruktureinrichtungen mit einem höheren Anteil an Fußgängern gerechnet werden kann. Mit der prognostizierten Verkehrsmenge von 360 Fahrten täglich ist die Straße im neuen Wohngebiet gemäß RAST 06 (Richtlinie für die</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Ausfahrt aus dem Innenhof der Gebäude Aachstraße 38 – 46 mit 30 Stellplätzen - Markdorfer Straße durch Fahrzeuge und zwei ausgewiesene Radwege - Fußgänger (Markdorfer Straße und Aachstraße) <p>Fast alle Ein- und Zufahrten sind eng und unübersichtlich.</p> <p>Fazit: An unserer Meinung hat sich nichts geändert – im Gegenteil. Die Behörden, die sich damit auseinandersetzen, verfolgen fast ausschließlich das Wohl des Unternehmers, der dieses Land für die Bebauung gekauft hat. Die Gutachten sind zahlreicher, was aber das Vertrauen gerade nicht fördert. Würde man nach dem Wohl der hier lebenden Bevölkerung sehen, die Nachhaltigkeit im Blick haben, den Erholungswert fördern, könnte man mit einer angemessenen Bautätigkeit zum Wohl aller beitragen. Hier geht es aber um maximale Bebauung mit maximalem Profit zum Nutzen weniger auf Kosten von vielen Mitbürgern, die es erst merken, wenn es zu spät ist.</p>	<p>Anlage von Stadtstraßen) eindeutig als ‚Wohnweg‘ einzustufen, der eine Länge von max. 100 m und eine Verkehrsmenge von unter 150 Kfz/stündlich aufweisen darf. In dieser Straßenkategorie ist das Mischungsprinzip anzuwenden, d. h. der Verkehrsraum soll allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen, ohne das gesonderte Geh- und/oder Radwege ausgewiesen werden.</p>	
<p>Bürger 2 02.08.2020</p>	<p>Unsere Einwendungen mit Schreiben vom 12.03.2018 und 18.02.2019 bleiben in vollem Umfang aufrechterhalten.</p> <p>Zu dem vorliegenden Planverfahren wird ergänzend in Kurzfassung wie folgt Stellung genommen:</p> <p>1. Eine Verwirklichung des Baugebietes wäre nur möglich, indem die Nachbarbebauung alle Lärmquellen der neuen Bebauung einfach übernimmt, um das neue Baugebiet von diesem zusätzlichen Lärm zu entlasten. Das kann jedoch von der Nachbarbebauung nicht erwartet werden. Der jetzige Investor hat auch unsere Häuser errichtet. Die Balkone und die Schlafzimmer wurden nach Westen ausgerichtet, um dem starken Verkehr der Markdorfer Straße auf der Ostseite auszuweichen. Diese Ausrichtung unserer Häuser hat durch die neue Planung nachträglich nicht mehr die gewünschte Wirkung. Wir sind direkt an unserer ruhigeren Westseite mit der Loggia den folgenden neuen Lärmquellen des</p>	<p>Die schalltechnische Untersuchung übernimmt als Grundlage zur Berechnung der Schallimmissionen des Straßenverkehrslärms die Verkehrsmengen aus der Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult vom August 2023. Hierbei werden 360 Kfz/Fahrten innerhalb 24 h mit einem Lkw Anteil von 3%</p>	<p>Nicht erforderlich</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Müllbeseitigung für das gesamte Wohngebiet bei laufendem Motor auf dem Quartierplatz, Verbringung und Abholung der Mülltonnen der einzelnen Bewohner (nicht in die Berechnung einbezogen) • Tiefgaragenein- und -ausfahrt mit Rolltor und Regengitter (nicht in die Berechnung einbezogen) • 18 Besucherparkplätze an der Zufahrtsstraße B (nicht in die Berechnung einbezogen) • Energiehaus mit Heizungs- und Lüftungsanlagen im Dauerbetrieb (nicht in die Berechnung einbezogen) 	<p>Die Lärmerzeugung durch die Müllabfuhr sind als alltags übliche Geräusche (sozialadäquat) einzustufen, da eine Müllentsorgung systemrelevant und für alle Bürger gleich ist.</p> <p>Die TG-Einfahrt mit Fahrweg, Rolltor und Überfahrt Rinne wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und es wurden Schallschutzmaßnahmen festgesetzt um die Anwohner nördlich der Einfahrt außerhalb des Plangebiets zu schützen.</p> <p>Hierzu stellt der Gutachter auf der Grundlage einer erneut vorgenommenen Berechnung fest, dass sich durch die vorgesehenen Besucherparkplätze keine signifikante Erhöhung der Beurteilungspegel sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Plangebietes ergibt.</p> <p>Die geplante Energiezentrale wurde im Gutachten vorerst nicht berücksichtigt, da keine genaue Ausführung bekannt ist. Diese wird im Rahmen der Bauausführung lärmtechnisch untersucht</p>	<p>Zustimmung zur Beibehaltung der Standorte für Müllsammelanlagen.</p> <p>Zustimmung zu den Aussagen der schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>Zustimmung zu den Aussagen der schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>Zustimmung zur Beibehaltung eines Standortes für eine Energiezentrale im Plangebiet.</p>
--	---	---	---

	<p>Das neue Baugebiet ist bereits ohne die Verkehrswege bezüglich der Lärmquellen im Bereich der Unzumutbarkeit. Zusätzlich wäre daher dieses neue Baugebiet mit den oben genannten Lärmquellen und den erforderlichen Additionen noch zusätzlich belastbar. Folglich wurde die Nachbarbebauung mit allen Lärmquellen des neuen Baugebietes belastet.</p> <p>Aufgabe der Gemeinde ist es nach der vorliegenden Entscheidung des VGH die Gesamtlärmbelastung unserer Eigentumswohnung im 2. und 3. OG nach Umsetzung des Bebauungsplans im Vergleich zur Situation davor darzustellen.</p> <p>Diese Aufgabe hat die Gemeinde mit dem Verkehrsgutachten und dem Schallgutachten nicht erfüllt. Die vorliegenden Gutachten sind nicht geeignet, unsere Lärmbeeinträchtigung durch das neue Baugebiet substantiiert unter Berücksichtigung der Himmelsrichtungen und der Gebäudehöhe darzulegen.</p> <p>Es mangelt bereits an einer detaillierten und nachprüfaren Lärmberechnung. Es bleibt daher festzustellen, dass die Lärmbelastungen auf unserer West- und Südseite nicht ermittelt und die wahren Lärmwerte durch fehlerhafte Berechnungen, soweit diese tatsächlich vorliegen, verschleiert werden.</p> <p>2. Nicht haltbar ist, dass bei diesen neuen Lärmquellen keine weitere Verschlechterung der Lärmsituation bzw. sogar eine Verbesserung an der Ecke Westseite/-Südseite eintritt. Diese Aussage der Gutachter</p>	<p>und dementsprechend ausgelegt, dass der notwendige Schallschutz gemäß TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft gewährleistet wird.</p> <p>Die Lärmberechnungen wurden jeweils vertikal differenziert stockwerksgenau durchgeführt. Es werden jeweils die höchsten Beurteilungspegel über alle Stockwerke dargestellt. An keinem Fassadenabschnitt ergeben sich ungünstigere Gesamtbeurteilungspegel bzw. höhere Differenzen als im Gutachten von Müller-BBM dargestellt.</p> <p>Alle durchgeführten Berechnungen sind der schalltechnischen Untersuchung als Anlagen beigefügt.</p>	<p>Zustimmung zu den Aussagen der schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	--	--	---

	<p>wurde auch nicht durch eine Berechnung belegt und setzt sich mit den Feststellungen im weiteren Gutachten in Widerspruch.</p> <p>In keinem der vorliegenden Gutachten wurden bewusst nicht sämtliche Lärmquellen in die Lärmberechnung einbezogen. Es kann und darf nicht sein, dass der Gutachter diese Lärmquellen nicht selbst erkennt und diese nicht von selbst bei der Lärmberechnung berücksichtigt. Es gibt im Internet vergleichbare Gutachten des hier beauftragten Gutachters, die diese Lärmquellen in anderen Fällen berücksichtigen und rechnerisch darlegen. Insofern hatten die Gutachter mit Sicherheit einen Auftrag der Gemeinde bzw. des Investors, nicht alle Lärmquellen bei der Schallberechnung aufzunehmen und zu berücksichtigen. Diese Vorgehensweise der Gemeinde schafft keinerlei Vertrauen und legt die Vermutung nahe, dass man uns den Lärmschutz bewusst zugunsten des finanziellen Vorteils des Investors verwehren will. Sämtliche Lärmquellen hätten die Gutachter als Fachleute bei einer korrekten Schallberechnung berücksichtigen müssen!! Da nützen auch nicht die detaillierte Aufgabenbeschreibung und die Tatsache, dass zwei Gutachter die Verantwortung für die Schallberechnung übernommen haben! Die Tatsache, dass hier keine vollständige bzw. umfassende Schallberechnung erfolgt ist, zeigt, dass man von der Gemeinde bzw. von dem Investor, der immer noch mit plant, nicht gewillt ist, uns den erforderlichen Lärmschutz zu gewähren. Es mangelt einfach an der Ehrlichkeit in diesem Verfahren.</p> <p>Das Gutachten Modus Consult GmbH vom 10.12.2017 und die schalltechnische Untersuchung der Müller-BBM GmbH vom 01.05.2018 sind Gefälligkeitsgutachten und in diesem Verfahren nicht zu verwerten. Es ist Aufgabe der Gemeinde, uns vor übermäßigem Lärm zu schützen und die Lärmquellen nicht zu unterschlagen bzw. die Parameter der Schallberechnung so festzusetzen, dass für die Gemeinde das Ergebnis stimmt. Bereits bei dem ersten Schallgutachten wurden wir bezüglich der Anzahl der Wohneinheiten bei der Schallberechnung getäuscht. Es ist nicht Aufgabe der Unterzeichnerin, die einzelnen Mängel der Gutachten in diesem Verfahren darzulegen. Im Gerichtsverfahren werden wir aber auf die einzelnen Mängel näher eingehen.</p>	<p>Die Erarbeitung der vorliegenden Gutachten erfolgte auf der Grundlage vorhandener Daten sowie anhand einschlägiger Regeln und Richtlinien. Die Gutachten wurden ohne die Einflussnahme Dritter nach bestem Wissen erstellt.</p>	<p>Nicht erforderlich</p>
--	---	--	----------------------------------

	<p>Das vorliegende Verkehrsgutachten und die Schallberechnung weisen insbesondere folgende Mängel auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • es wurde keine Indizierung für den Planfall 2030 vorgenommen • eine Addition von gleichen und unterschiedlichen Lärmquellen unter Berücksichtigung der Zuschläge wurde bewusst nicht vorgenommen. • Die täglichen Fahrten der Bewohner wurden zu niedrig angesetzt. Sie dürften unter Berücksichtigung der Größe einer Wohneinheit von 158 qm bei den Doppelhaushälften bzw. Zweifamilienhäuser und 108 qm bei den Wohnungen bei etwa 650 Fahrzeugen pro Tag liegen. <ul style="list-style-type: none"> • Auch die angenommene Personenanzahl pro Wohneinheit mit dieser Größe ist zu gering bemessen. <ul style="list-style-type: none"> • Es wurde kein Besucherverkehr berücksichtigt. Es gibt aber vor uns 18 Besucherparkplätze <ul style="list-style-type: none"> • Der LKW-Verkehr wurde zu niedrig angesetzt und vor allem, der Wirtschaftsverkehr wurde mit 0 überhaupt nicht berücksichtigt 	<p>Der Prognoseplanfall 2035 wurde berechnet und ist in der schalltechnischen Untersuchung dargestellt.</p> <p>Die Verkehrsmengen wurden für das Schallgutachten aus der Verkehrsuntersuchung von Modus Consult (August 2023) übernommen. Für die Hochrechnung der Zählraten aus 2023 auf 2035 wurde ein 6 %-iger Anstieg angenommen.</p> <p>Gem. statistischem Landesamt beträgt die durchschnittliche Belegungsdichte in Salem 2,2 Personen je Wohnung (Stand 2022).</p> <p>Hierzu stellt der Gutachter auf der Grundlage einer erneut vorgenommenen Berechnung fest, dass sich durch die vorgesehenen Besucherparkplätze keine signifikante Erhöhung der Beurteilungspegel sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Plangebietes ergibt.</p> <p>Es wurde ein Lkw-Anteil von 3% berücksichtigt.</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Zustimmung zu den Aussagen der Verkehrsuntersuchung.</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Zustimmung zu den Aussagen der schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Es wurde nicht der Lärm des Ein- und Ausparkens auf den öffentlichen 18 Parkplätzen nach der Parkplatzlärmstudie des Bay. Landesamts berücksichtigt. Eine genaue Berechnung ist möglich. • Der verstärkte Berufsverkehr morgens und abends wurde nicht in die Berechnung eingestellt. • Es wurde nicht nach Himmelsrichtungen und nach Gebäudehöhe getrennt. • Soweit der Lärm überhaupt berechnet wurde, wurde er auf einer Höhe von nur 4 Metern bzw. manchmal auch 2 Metern ermittelt. Die stärkste Lärmbelastung wurde dann ohne Rücksicht auf die Himmelsrichtung angezeigt und in Teil C Seite 3 und 4 in der Hausbeurteilung übernommen. Die Werte in der Hausbeurteilung Prognose Nullfall 2030 sowie Hausbeurteilung Prognose Planfall 2030 Variante A und B beziehen sich nach den Koordinaten nicht auf die Westseite unseres Hauses, sondern auf die Ostseite Die Koordinaten für die Lärmberechnung wurden bewusst fehlerhaft festgelegt, um das gewünschte Ergebnis einer Lärmverbesserung bzw. keiner Verschlechterung zu erhalten. Bei diesen Lärmquellen scheidet eine Lärmverbesserung bzw. keine Verschlechterung bereits nach dem normalen Menschenverstand ohne die Unterstützung eines Gutachtens aus! Soweit der Gutachter für das Wohnhaus Aachstr. 36 eine Verschlechterung feststellt, aber gleichzeitig darauf hinweist, dass an der Kreuzung Aachstraße / Erschließungsstraße A keine Ampel erstellt werden darf, um dieses Ergebnis zu halten, setzt er sich in Widerspruch zu dem Verkehr auf dem Quartierplatz, der überhaupt nicht berechnet wurde. Dort halten die Fahrzeuge und fahren rückwärts bzw. Rangieren, ohne gutachterlich erfasst zu werden. 	<p>Die Parkplätze sind in die Gesamtberechnung einbezogen und führen nicht zu einer signifikanten Erhöhung der Beurteilungspegel.</p> <p>Grundlage für die vorliegenden Berechnungen ist die prognostizierte Gesamtverkehrsmenge.</p> <p>Die Berechnungen der Verkehrslärmimmissionen wurden fassadengenau für alle Stockwerke mittels Hausbeurteilung ermittelt. Somit kann der Beurteilungspegel für jede Fassade und jedes Stockwerk beurteilt werden. Da die Unterschiede über die einzelnen Stockwerke nur sehr gering bis nicht vorhanden waren, wurde im Gutachten nur das ungünstigste Stockwerk jeder Fassadenausrichtung dargestellt, um eine übersichtliche Darstellung der schalltechnischen Situation zu ermöglichen.</p> <p>Alle im Anhang dargestellten Pegelwerte wurden nach einschlägigen Richtlinien berechnet. Für das Berechnungsprogramm liegt</p>	<p>Zustimmung zu den Aussagen der schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Soweit der Gutachter jedem Wohnhaus Lärmunkte zugeordnet hat, liegen dieser Schätzung keine Berechnungen zugrunde. Auch hier wurde nicht nach Gebäudehöhe unterschieden. • Die festgelegten Verkehrsströme auf den Zufahrtsstraßen wurden nicht unter Berücksichtigung der Wohneinheiten der jeweiligen Zu- und Abfahrt und dem Verkehr der Tiefgarage ermittelt. • Die Müllentsorgung für das gesamte Baugebiet auf dem Quartierplatz mit laufendem Motor wurde nicht berücksichtigt. • Auch das Drehen, Wenden und Rangieren auf dem Quartierplatz wurde lärmäßig nicht erfasst. 	<p>eine Konformitätserklärung vor. Das Büro Müller-BBM ist eine akkreditierte Messstelle nach § 29 b BImSchG. Keines der Ergebnisse sind Schätzungen.</p> <p>Die für die Tiefgarage angenommenen Verkehrsmengen ergeben sich aus der Parkplatzlärmstudie. Allerdings ändert sich durch die Tiefgarage für die Mehrfamilienwohnungen die Gesamtanzahl der Fahrten in das bzw. aus dem Quartier nichts. Diese sind in der Gesamtanzahl berücksichtigt.</p> <p>Die Lärmerzeugung durch die Müllabfuhr sind als alltags übliche Geräusche (sozialadäquat) einzustufen, da eine Müllentsorgung systemrelevant und für alle Bürger gleich ist.</p> <p>Drehen, Wenden und rangieren sollte in erster Linie nicht vorkommen. Bewohner fahren zu Ihren Stellplätzen und Gäste auf die öffentlichen Stellplätze. Die einzigen, bei denen dies vorstellbar wäre, sind Kommunale Verkehrsteilnehmer (Müllabfuhr, Reinigungsfahrzeug, Post etc.). Die Fahrbewegungen sind in den Verkehrsmengen inbegriffen, die</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Zustimmung zur Beibehaltung der Standorte für Müllsammelanlagen.</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Auch Straßenkreuzungen der Planstraße A und B, sowie C und D und die Ein- und Ausfahrt aus der Tiefgarage auf den Quartierplatz wurde nicht berechnet. • Auf unsere Rüge hin wurde der Lärm der Zu- und Abfahrt aus der Tiefgarage nachberechnet. Die Fahrzeuge der Tiefgarage fahren aber alle an unserer Westseite entlang, wurden aber bei den Gesamtfahrten der Planstraße A und C nicht berücksichtigt. Nach den Feststellungen des Gutachtens müssen diese 48 Fahrzeuge bei 4,32 Fahrten in der lautesten Nachtstunde fliegen! Die angesetzten Fahrten auf der Erschließungsstraße A und C für den Tag und die Nacht sind daher bewusst viel zu gering bemessen. • Es wurde nicht der maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN für unsere Fassade auf der Westseite unserer Wohnung ermittelt. 	<p>Rangiervorgänge sind u. E. als sozialadäquat hinzunehmen. Müll wird schließlich bei jedem geleert.</p> <p>Ein Zuschlag für Kreuzungen wird nach den RLS-19 nur bei lichtzeichengeregelten Kreuzungen vergeben.</p> <p>Die für die Tiefgarage angenommenen Verkehrsmengen ergeben sich aus der Parkplatzlärmstudie. Allerdings ändert sich durch die Tiefgarage für die Mehrfamilienwohnungen die Gesamtanzahl der Fahrten in das bzw. aus dem Quartier nicht. Diese sind in der Gesamtanzahl berücksichtigt.</p> <p>Die maßgeblichen Außenlärmpegel wurden für die Auslegung der Bauteile im Neubaugebiet ermittelt. Eine Berechnung der Außenlärmpegel nach DIN 4109 ist u. E. an den Bestandsgebäuden nicht notwendig. Für eine Beurteilung am Bestand wurde die Verkehrslärmzunahme durch den Straßenneubeu und die Differenz zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall ermittelt.</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Lärberechnung wurden die ganz erheblichen Immissionen der Wärmepumpenheizung und der Lüftung für das ganze Wohngebiet, die durchgehend läuft, im nahen Energiehaus nicht berücksichtigt. • Den Plänen im Anhang A des Gutachtens Müller-BBM Seite 5 – 12 mit den Lärmangaben in Form von Punkten liegen keine Berechnungen zugrunde. Es handelt sich hier um Schätzungen!! • Bei der Lärberechnung für die Markdorfer Straße wurde nicht berücksichtigt, dass diese Straße mit der Sanierung 2018 einen Flüsterbelag erhalten hat. 	<p>Die geplante Energiezentrale wurde im Gutachten nicht berücksichtigt, da keine genaue Ausführung bekannt ist. Diese wird im Rahmen der Bauausführung lärmtechnisch untersucht und dementsprechend ausgelegt, dass der notwendige Schallschutz gemäß TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft gewährleistet wird.</p> <p>Alle im Anhang dargestellten Pegelwerte wurden nach einschlägigen Richtlinien berechnet. Für das Berechnungsprogramm liegt eine Konformitätserklärung vor. Das Büro Müller-BBM ist eine akkreditierte Messstelle nach § 29 b BImSchG. Keines der Ergebnisse sind Schätzungen.</p> <p>Mittlerweile wurde sowohl das Verkehrs- sowie Lärmgutachten hinsichtlich aktueller Rechtsgrundlagen sowie Planungshorizont aktualisiert. Hierbei wurde auch der Einbau von Flüsterasphalt auf einem Teilabschnitt der Markdorfer Straße bei Sanierung 2018 berücksichtigt.</p>	<p>Zustimmung zur Beibehaltung eines Standortes für eine Energiezentrale im Plangebiet.</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Die Berechnung des Lärms der Bahn erfolgte nur nach dem Verkehr 2017 ohne Berücksichtigung der Güterzüge, die jetzt schon auf der Strecke fahren und ohne den vom Bürgermeister geplanten 2-gleisigen Ausbau der Strecke, indiziert nur bis zum Jahre 2025. Eine Berechnung des Lärms der Schiene für den Nullfall Prognose 2030 erfolgte nicht. • Die angebliche Verbesserung des Lärms durch die Bahn wurde nach den bisherigen großzügigen Baugrenzen errechnet. Mit dem jetzigen Plan wurden die Baugrenzen auf die einzelnen Wohnhäuser begrenzt. Die angeblichen Lärmverbesserungen aufgrund der Stellung der Häuser wurden nicht neu errechnet. Auch das zeigt, dass es auf die Stellung der Häuser nicht ankommt und die Tunnelführung entlang der Straße sowie durch die Reflexionen an den Hauswänden der Lärm der Bahn gerade im 2. und 3. OG auf unserer Westseite noch verstärkt. • Es mangelt an einer Berechnung der Gesamtlärmbelastung an der Westseite in Höhe unserer Eigentumswohnung im 2. und 3. OG nach Umsetzung des Bebauungsplans im Vergleich zur Situation davor. Bei der Gesamtlärmbetrachtung sind die erforderlichen Additionen bei mehreren Lärmquellen mit einzubeziehen. Diese Aufgaben haben die Gutachten nicht durch Punktschätzungen an den Häusern ohne Berücksichtigung der Höhe und Himmelsrichtungen erfüllt. Es reicht auch nicht nur eine Differenzangabe an den Häusern aus. Es mangelt an der nachvollziehbaren Lärmberechnung vor und nach der Umsetzung des Bebauungsplans Prognose Null und Planfall 2030. Die Differenz kann dann ganz einfach selbst ermittelt werden. 	<p>Bahnprognosezahlen für 2030 lagen zum Zeitpunkt der Berechnungen Anfang 2018 noch nicht vor. Mittlerweile können Verkehrszahlen mit Prognosehorizont 2030 bei der DB AG abgefragt werden. Dies wurde veranlasst und die schalltechnische Untersuchung aufgrund der neuen Zahlen aktualisiert.</p> <p>An der zugrunde gelegten Häuserstellung hat sich durch die Schaffung der einzelnen Baufenster nichts geändert.</p> <p>Die Berechnungen der Verkehrslärmimmissionen wurden fassadengenau für alle Stockwerke mittels Hausbeurteilung ermittelt. Somit kann der Beurteilungsspiegel für jede Fassade und jedes Stockwerk beurteilt werden. Da die Unterschiede über die einzelnen Stockwerke nur sehr gering bis nicht vorhanden waren, wurde im Gutachten nur das ungünstigste Stockwerk jeder Fassadenausrichtung dargestellt,</p>	<p>Zustimmung zu den Aussagen der schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	--	--

	<p>Das Gericht hat die Aufgabestellung in der Entscheidung klar und deutlich definiert. Dieser Aufgabe ist man mit den vorliegenden Gutachten nicht nachgekommen. Eigentlich ist das Thema verfehlt.</p> <p>3. Berücksichtigt man alle Lärmquellen, so kommt man zu dem Ergebnis, dass die tatsächlichen Lärmwerte und die Additionen weit über der Zumutbarkeitsgrenze liegen! Das gilt sowohl für die Nachbarbebauung als auch für das neue Wohngebiet.</p> <p>Eine Verbesserung des Lärms kann in unserer Wohnung im 2. und 3. Stockwerk durch das neue Baugebiet nicht eintreten und wurde auch durch eine Berechnung nicht unter Beweis gestellt. Im Gegenteil, durch die erheblichen Lärmfenster, die Tunnelführung durch die Straßenzüge und die Reflexionen an den Fassaden der neuen Häuser wird der Lärm der Bahn noch verstärkt. Auch die Tatsache, dass der Gutachter nach Begrenzung der Baulinien auf die Gebäude keine weitere Lärmberechnung durchgeführt hat, zeigt, dass es auf die Position der Häuser bei der Lärmberechnung nicht ankommt.</p> <p>Für unsere Gesamtlärmbelastung der Eigentumswohnung kommt es auf die Verkehrszählung nicht an. Eine Schallberechnung erfolgt nicht aufgrund einer Verkehrszählung, sondern aufgrund von Berechnungen, die anhand der örtlichen Gegebenheiten des Plangebietes festzulegen sind. Die Zusammensetzung der Bevölkerung der Aachstraße, die 1971 bebaut wurde, entspricht nicht der des neuen Baugebietes. Der Bedarf und das Einkaufsverhalten von jungen Familien, die den Wirtschaftsverkehr im erhöhten Maße nutzen, entspricht nicht dem der Bevölkerung der Aachstraße. Die Verkehrszählung hat für das neue Baugebiet keinerlei Bedeutung, zumal für die neuen Zufahrtsstraßen und dem Quartierplatz keine Zählungen vorgenommen werden konnten. Die Schätzungen des Gutachters berücksichtigt nicht die Größe der Wohneinheiten und die Lage der Einstellplätze.</p>	<p>um eine übersichtliche Darstellung der schalltechnischen Situation zu ermöglichen.</p> <p>An der geplanten Lage der Baukörper hat sich durch die Baukörper nichts geändert. Dadurch wurden auch die Grundlagen für die Lärmberechnung nicht verändert.</p> <p>Eine Verkehrszählung bietet die Grundlage für eine ordentliche schalltechnische Untersuchung, da hierdurch der Ist-Stand korrekt berechnet werden kann. Dieser dient der Vergleichbarkeit mit dem Planfall, auf welchen sich die Einwendung bezieht. Für das Verkehrsaufkommen liegt eine entsprechende Untersuchung von Modus Consult vor. Für den Prognosefall 2035 wurde ein Anstieg um 6 % angenommen.</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	---	---

	<p>Nachweislich falsch ist, dass im Nullfall mit der Prognose 2030 der reine Straßenverkehrslärm der Markdorfer Straße (Rückseite) auf der Westseite unserer Wohnung 64 dB(A) tagsüber und 53,9 dB(A) nachts verursacht. Die Berechnung wurde hier nachweislich an der Ostseite unseres Hauses vorgenommen.</p> <p>Für unsere Wohnung im 2. und 3. OG bei einer Gesamthöhe von 11,50 m werden die Lärmwerte der Zu- und Abfahrt der Tiefgarage durch die geplante und nur teilweise gedeckelte Lärmschutzwand der Tiefgarage nicht reduziert. Der Nachtrag des Gutachters wurde in das Gutachten vom 05.01.2018 nachträglich ohne weitere Datumsangabe einfach eingefügt. Dieser Nachtrag bestätigt diese Ansicht und setzt sich mit der eigenen Berechnung selbst in Widerspruch. Dieser neue, erhebliche Lärm durch den Lärm der Tiefgarage auf der Süd- und Westseite unseres Hauses veranlasste den Gutachter nicht zu einer Überprüfung seiner Lärmberechnungen.</p> <p>Wir fordern weiterhin passiven und aktiven Lärmschutz. Wir behalten uns gegenüber den Gutachtern Schadenersatzansprüche vor.</p> <p>4. Auf meine Frage an Herrn Dürrhammer am 13.07.2020 bei meiner Einsicht in die Planungsakten, welche Art von Heizung in diesem Energiehaus installiert werden soll, erhielt ich keine Antwort.</p> <p>Die Heizungsart und die Lüftung sind jedoch im Hinblick auf die weitere Lärmentwicklung im Planungsverfahren im Bebauungsplan verbindlich festzulegen, zumal der Plan eine Energiezentrale ausweise.</p> <p>Die Heizungsart muss im textlichen Teil des Bebauungsplans festgelegt werden. Es muss sichergestellt sein, dass eine korrekte Lärmberechnung im Bebauungsplanverfahren nach der TA-Lärm erfolgen kann. Im Genehmigungsverfahren wird eine solche Berechnung nicht mehr durchgeführt. Damit erhält der Investor einen Freischein, jede Art von Heizung mit der entsprechenden Lärmbelastung zu installieren!!</p> <p>Bei einer Wärmepumpenheizung in so unmittelbarer Nähe zu unserem Haus kommt es zur Absenkung des Grundwasserspiegels der Häuser und zu erheblichen Rissbildungen in den Häusern.</p>	<p>Die Berechnungen der Verkehrslärmimmissionen wurden fassadengenau für alle Stockwerke mittels Hausbeurteilung ermittelt. Somit kann der Beurteilungsspiegel für jede Fassade und jedes Stockwerk beurteilt werden. Da die Unterschiede über die einzelnen Stockwerke nur sehr gering bis nicht vorhanden waren, wurde im Gutachten nur das ungünstigste Stockwerk jeder Fassadenausrichtung dargestellt, um eine übersichtliche Darstellung der schalltechnischen Situation zu ermöglichen.</p> <p>Die geplante Energiezentrale wurde im Gutachten nicht berücksichtigt, da keine genaue Ausführung bekannt ist. Diese wird im Rahmen der Bauausführung lärmtechnisch untersucht und dementsprechend ausgelegt, dass der notwendige Schallschutz gemäß TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft gewährleistet wird.</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Zustimmung zur Beibehaltung eines Standortes für eine Energiezentrale im Plangebiet.</p>
--	--	--	---

	<p>Sollte – wider Erwarten – eine Blockheizung mit Ventilatoren installiert werden, so sind zusätzlich zum Lärm die sehr empfindlichen tiefen Frequenzzahlen dieser Lärmquelle zu berücksichtigen.</p> <p>Weiterhin muss im textlichen Bebauungsplan festgehalten werden, dass die Tiefgaragen- zu- und -abfahrt asphaltiert wird. Eine Verbundsteinpflasterung entsprechend der Festsetzung im Bebauungsplan würde höhere Lärmwerte mit sich bringen.</p> <p>Entsprechendes gilt für alle Zufahrtsstraßen. Auch hier muss im Bebauungsplan textlich festgehalten werden, dass die Straßen asphaltiert werden.</p> <p>5. Nachdem die Zufahrtsstraße A vor unserer Grundstücksgrenze verläuft und wir mit wartenden, rangierenden oder wendenden Verkehr auf dem Quartierplatz rechnen müssen, sind wir auf 6-7 m den starken Abgasen von Dieselfahrzeugen, die vor allem auf dem Quartierplatz wenden, ausgesetzt. Diese Abgase sind uns bei dieser Entfernung nicht zumutbar. Wir fordern, dass die Abgaswirkung gutachterlich untersucht wird.</p> <p>6. Die geplanten Straßen ohne Geh- und Fahrradwege mit einer Breite von 5 m entsprechen nicht den Empfehlungen der RASSt 2006 und stellen ein Sicherheitsrisiko dar.</p>	<p>Der notwendige Schallschutz gem. TA Lärm ist unabhängig von der Art der Heizanlage bzw. der Energiegewinnung zu gewährleisten.</p> <p>Für die Tiefgaragen-Zu- und Abfahrt gilt, dass diese unabhängig vom Bodenbelag die geltenden Richtwerte einhalten muss. Der Bebauungsplan sieht hierfür entsprechende Schallschutzmaßnahmen vor.</p> <p>Eine entsprechende Regelung zum Ausbaustandard der Straßen im Plangebiet ist aufgrund des bestehenden Erschließungsvertrages möglich.</p> <p>Es handelt sich um eine Situation, die in zahlreichen Wohngebieten vorzufinden ist. Es handelt sich nahezu ausschließlich um Anliegerverkehr.</p> <p>Gem. Pkt. 4.3 RASSt 06 beträgt der erforderliche Straßenquerschnitt für den Begegnungsfall Lkw/Pkw 5,00 m bei geringen Fahrgeschwindigkeiten. Diese</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	--	--	--

	<p>7. Die Anzahl von 2 Garagen pro Wohneinheit nach den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan ist nach dem neuen Plan nicht zu verwirklichen. Bereits die eingezeichneten Grundstücksgrenzen berücksichtigen den Zuschlag von 50 %. In diesem Zuschlag sind die Garagen und Zuwege enthalten. Der Investor hat unter Ausnutzung des vollen Zuschlages die Grundstücksgrenzen eingezeichnet. Entweder haben alle Häuser eine Tiefgarage, die erneut Lärm bei der Zu- und Abfahrt verursacht, oder die Grundstücksgrenzen und damit der Wohnraum muss für die Einstellplätze und Zuwege entsprechend reduziert werden. Nachdem der Investor die Grundflächenzahl mit dem Zuschlag ausgenutzt hat, kann er nicht noch zusätzlich neben dem Wohnhaus eine Garage mit Zuwegung erstellen. Der Platz vor der Garage ist kein vollwertiger Einstellplatz und macht das Rangieren von Fahrzeugen unter weiterer Lärmeinwirkung, die zu berücksichtigen ist, erforderlich. Hier müsste auf weiteren Wohnraum für die erforderliche Anzahl von Stellplätzen verzichtet werden, weil mit den gesetzten Grundstücksgrenzen die Zuschläge bereits ausgenutzt sind.</p>	<p>sind durch die geringen Straßenslängen gewährleistet. Die Breite der Anbindung an die Achstraße beträgt 5,50 m, die der nach Süden verlaufenden Stichstraße 6,00 m.</p> <p>Die festgesetzten Baufenster stellen den Bereich dar, in dem ein Hauptgebäude errichtet werden darf. Dabei gilt die festgesetzte Grundflächenzahl. Diese darf mit Garagen, Carports, Stellplätzen und weiteren Nebenanlagen um bis zu 50 v. H. überschritten werden. Bei einer GRZ von 0,3 dürfen also insgesamt maximal 45 % des Grundstücks überbaut und/oder befestigt werden.</p> <p>Stellplätze, Garagen und Carports sind auch außerhalb der Baufenster möglich, es müssen jedoch immer zwei Stellplätze je Wohneinheit nachgewiesen werden.</p> <p>Der Bereich vor der Garage kann als Stellplatz zugelassen werden, wenn er mindestens 5 m lang ist und Garage und Stellplatz derselben Wohneinheit zugewiesen sind. Dies ist in vielen Wohngebieten bewährte Praxis.</p>	<p>Nicht erforderlich</p>
--	--	---	----------------------------------

	<p>8. Der Wendehammer am Ende einer jeden Zufahrtsstraße ist nicht für das Wenden von LKWs und Transporter geeignet (siehe RAST 06 Seite 73). Für 2-achsige Fahrzeuge müsste der Wendehammer 15,50 m breit und 9,00 m tief sein gemäß Bild 56 der RAST 06 Seite 73. Bei dreiachsigen LKWs und Müllfahrzeugen, die bereits im Einsatz sind, muss der Wendehammer 20,50 m breit und 13 Meter tief mit einem Radius von 6 Metern sein. Aus Sicherheitsgründen kann und darf nicht auf diese Wendemöglichkeit verzichtet werden. Ist eine ausreichende Wendemöglichkeit am Ende einer Stichstraße nicht gegeben, kommt es zu weiteren Lärmeinwirkungen durch das Rangieren und Rückwärtsfahren.</p> <p>9. Nach den Festlegungen der RAST2006 ist in Wohnstraßen eine Bebauung von Mehrfamilienhäusern nicht möglich. Auch der alte Bebauungsplan Neufrach-Ort sieht im Bereich der Markdorfer Straße den Bau von Mehrfamilienhäusern nicht vor und geht von einer geringeren Grund- und Geschoßflächenzahl aus, d. h. man kann parallel zur Markdorfer Straße keine Mehrfamilienhäuser errichten und den Ortsanfang völlig zubetonieren.</p>	<p>Auf dem Quartiersplatz ist eine Wendefläche für ein dreiachsiges Müllfahrzeug gem. RAST 06 nachgewiesen. An dem Quartiersplatz sind Stellflächen für Müllbehälter angeordnet. Das Müllfahrzeug fährt nicht in die Stichstraßen.</p> <p>Die Erschließungsstraßen im Plangebiet sind als ‚Wohnweg‘ gem. Pkt. 5.2.1 RAST 06 einzustufen. Diese werden wie folgt charakterisiert: Vorherrschende Bebauung mit Reihen- und Einzelhäusern, ausschließlich Wohnen, geringe Länge (bis ca. 100 m), Verkehrsstärke unter 150 Kfz /Stunde, besonderer Nutzungsanspruch: Aufenthalt. Das Plangebiet wird durch freistehende Einzelhäuser geprägt, am östlichen Rand sind drei Mehrfamilienhäuser angeordnet, die über eine zentrale Anbindung an den nördlichen Teil des Quartiersplatzes angebunden sind. Reihenhäuser gibt es nicht. Sie hätten eine wesentlich höhere Anzahl an Grundstückszufahrten</p>	<p>Zustimmung zur Beibehaltung der Planung des Quartiersplatzes mit der dort geplanten Wendefläche sowie der Müllsammelplätze.</p> <p>Zustimmung zur Beibehaltung der Planung von Mehrfamilienhäusern entlang der Markdorfer Straße.</p>
--	--	---	--

	<p>Die 4 Mehrfamilienhäuser haben Gesamtwohnquadratmeter von ca. 3.847. Teilt man diesen Gesamtbetrag durch 32 Wohnungen, ergibt das eine durchschnittliche Größe einer Wohnung von 108 m². Eine Wohnung mit dieser Größe wird nicht nur von 2,2 Personen bewohnt. Insofern dürfte sich die Anzahl der Einwohner des neuen Baugebiets erheblich erhöhen. Die Zweifamilienwohnhäuser und Doppelhaushälften haben 8.098 m². Pro Wohneinheit ist daher eine Wohnfläche von 158 qm gegeben. Auch hier ist die angenommene Anzahl von 2,5 Personen pro Wohneinheit nicht angemessen. Es muss auf die Größe der Häuser und der Wohnungen und die Anzahl der Einstellplätze bei der Ermittlung der täglichen Fahrten abgestellt werden. Nach Ansicht des bisherigen Gutachters Langenbach liegt die durchschnittliche Wohnbelegungsziffer bei neuen Wohngebieten bei 3 Personen. Insofern kommt man zu einer wesentlich höheren Gesamtverkehrsbelastung, die bei ca. 650 Fahrzeugen am Tag liegen dürfte.</p> <p>10. Die Gemeinde hat die Verpflichtung, bei der Aufstellung der Bauleitpläne die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Zu Gunsten des Investors wird von dieser Verpflichtung erheblich abgewichen. Von dieser Planung gehen schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit aus. Das geplante Baugebiet erfüllt nicht die Voraussetzungen an ein allgemeines Wohngebiet. Wesentliches Planungsziel des Investors ist das maximale Summieren von Wohneinheiten und Lärmquellen zu Lasten der Nachbarbebauung, die völlige Verdichtung des Ortskernes ohne jede Rücksichtnahme. Diese Umsetzung des Planungsziels ist sicher nicht im öffentlichen Interesse.</p> <p>Es dürfte völlig arglos sein, soweit der Stadtplaner in der Synopse unter Seite 34 feststellt:</p>	<p>zur Folge. Die Straßen im Plangebiet entsprechen den Anforderungen gem. Pkt. 5.2.1 RASt 06.</p> <p>Es existiert keine Planung für die Mehrfamilienhäuser. Die Grundlage für die angeblichen Gesamtwohnquadratmeter kann daher nicht nachvollzogen werden. Gem. Statistischem Landesamt beträgt die durchschnittliche Belegungsdichte in Salem 2,2 Personen je Wohnung (Stand 2022).</p> <p>Es ist in der Stadtplanung absolut üblich, Wendeflächen als Plätze zu gestalten.</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	--	--	---

	„Wendeanlagen können in Plätze einbezogen werden oder zu Platzbildungen führen, die neben der verkehrstechnischen Aufgabe auch wichtige städtebauliche und straßenraumgestalterische Funktionen, wie Aufenthalt und Kinderspiel erfüllen“.		
Initiative Bodensee-S-Bahn 04.08.2020	<p>Bezugnehmend auf die öffentliche Auslegung des Planentwurfes „Neufrach-Ort, 5. Änderung 2018“ stellen wir fristgerecht folgenden Antrag:</p> <p>Im Rahmen der Festsetzung der Bauvorschriften „Neufrach-Ort“ seien genügend Flächen freizuhalten für</p> <ul style="list-style-type: none"> • einen zweispurigen Ausbau der Bodenseegürtelbahn • die Erstellung einer neuen Bahnhaltestelle „Neufrach“ mit zwei genügend breiten Außenbahnsteigen • gedeckte Wartebereiche und –räume • nötige Nebenanlagen wie überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (incl. vandalismussichere Fahrrad-Boxen) • Fuß- und Fahrradverbindungen zu den neuen Siedlungsgebieten und zu den bestehenden Siedlungen von Neufrach“. <p>Begründungen</p> <p>Zurzeit werden die Vorplanungen für die Elektrifizierung und den Ausbau der Bodenseegürtelbahn im Abschnitte Radolfzell bis Friedrichshafen durchgeführt. Die Koordinierung dieser Planungen liegt beim Regionalverband Bodensee-Oberschwaben (RVBO).</p> <p>Diese „Ertüchtigungsphase“ der Bodenseegürtelbahn wird die größte seit Bestehen der Bahn (1895 – 1901) sein. Der Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) www.bodensee-s-bahn.org liegt sehr daran, jetzt die Voraussetzungen für ein gutes, zukunftsfähiges Bahn-Angebot zu schaffen. Dazu gehört neben dem künftig zu fahrenden Fahrplan-Angebot auch die „Haltestellenpolitik“, also, wo neue Haltestellen erstellt werden sollen. Die Bahn fährt heute leider noch an vielen bahnnahen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten wie Neufrach vorbei.</p>	<p>Für einen möglichen Ausbau der Bodenseegürtelbahn sind im westlichen Bereich der bestehenden Trasse ausreichend Flächen vorhanden.</p> <p>Der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben nimmt hierzu in seinem Schreiben vom 19.11.2020 wie folgt Stellung:</p> <p><i>„Die Planfläche des von Ihnen genannten Bebauungsplanverfahrens „Neufrach-Ort, 5. Änderung“ grenzt unmittelbar nord-östlich an die Bahnstrecke an. Der Bau eines zweiten Gleises auf dieser Seite wäre dann nicht mehr möglich. Jedoch ist auf der südwestlichen Seite des Bestandsgleises keine Bebauung vorhanden und dem Regionalverband sind auch keine anderen raumbedeutsamen Nutzungen oder Maßnahmen bekannt, die einem späteren zweigleisigen Ausbau entgegenstehen könnten oder mit der Bahntrasse nicht vereinbar wären. Auch ist in der aktuellen</i></p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>

	<p>1. Neue Baugebiete an die Bahn anschließen</p> <p>Die IBSB verfolgt das Ziel, dass bei bestehenden und vor allem bei neuen bahnnahen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten bereits in den frühen Planungsphasen die nötigen Flächen für die Einrichtung von neuen Haltepunkten ausgewiesen werden.</p> <p>Das neue Wohngebiet „Neufrach-Ort“ liegt direkt neben der Bodenseegürtelbahn.</p> <p>2. Weshalb eine neue, zusätzliche Haltestelle?</p> <p>Die Distanz vom bestehenden Bahnhof Salem zum neuen Wohngebiet und zu den bestehenden Siedlungsgebieten Neufrachs ist zu weit, als dass sie leicht zu Fuß zurückgelegt werden kann (siehe Abb. 2). Den Weg zum bestehenden Bahnhof in Salem-Mimmenhausen unter die (Zwei-) Räder zu nehmen ist witterungsbedingt nicht immer ideal. Der Bus erfordert zusätzliches Umsteigen mit Zeitverlust und birgt im Falle von Verspätungen die Gefahr von Anschlussverlusten. Zudem muss der Busverkehr auf Züge aus beiden Richtungen Rücksicht nehmen, was oft zu noch längeren Wartezeiten an den Bahnhöfen führt.</p> <p>3. Neue Bahnhaltestelle quasi vor der Haustür</p> <p>Die idealste Lösung in Neufrach-Ort ist eine Haltestelle „direkt vor der Haustür“, nämlich im Bereich der neuen Wohnsiedlung. Diese kann immer rasch und zuverlässig zu Fuß erreicht werden. Die Fahrgäste können die Reise gut terminieren, weil sie exakt zu den Abfahrtszeiten der Züge auf den Bahnsteig gehen können.</p> <p>4. Regionalplan: Zweigleisigkeit der Bodenseegürtelbahn vorgesehen</p>	<p><i>Vorplanung zum Infrastrukturausbau und der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn in diesem Bereich nach unserem Kenntnisstand kein zweigleisiger Ausbau geplant.</i></p> <p><i>Daher kommt es nach unserer Ansicht zu keinem Zielkonflikt, da die Umsetzung des o. g. Zieltes aus Kapitel 4.1.2 Schienenverkehr der Regionalplanfortschreibung gewahrt bleibt.</i></p>	
--	---	--	--

In dem im Sommer/Herbst 2019 öffentlich aufgelegten Entwurf für den neuen Regionalplan des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben (RVBO) wird auch im Bereich von Salem und Neufrach die Zweigleisigkeit der Bodenseegürtelbahn als planerische Zielsetzung zur Freihaltung festgelegt. Dies ist bei allen planerischen Festlegungen zu berücksichtigen. Der Raum muss daher auch im Bereich des Bebauungsplans "Neufrach-Ort" freigehalten werden, damit der Einbau eines zweiten Gleises ohne neue Konflikte bei der Umsetzung realisiert werden kann.

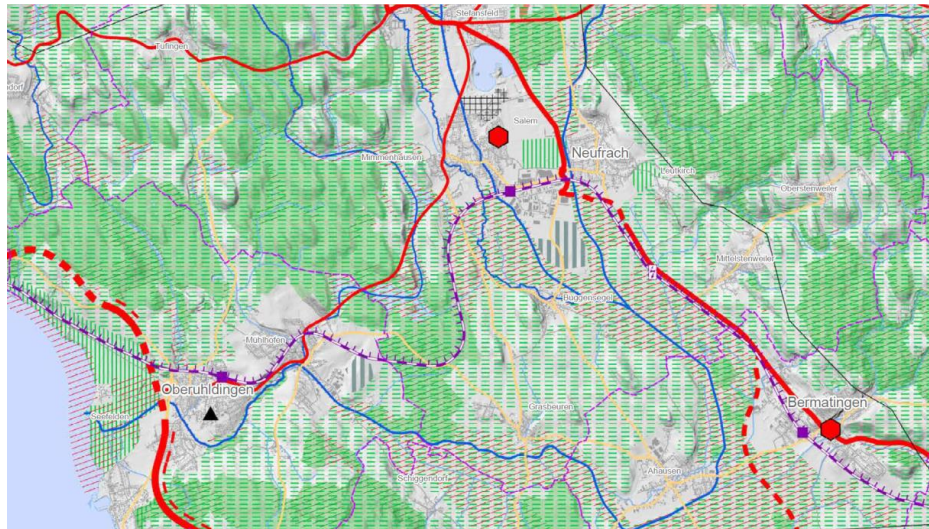


Abbildung 1: Entwurf Regionalplan 2020 des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben, Ausschnitt Uhldingen – Salem – Bermatingen

5. Vorgaben für neue Haltestelle Neufrach

Wie erwähnt, liegt das Neubaugebiet direkt neben der Bodenseegürtelbahn. Die Bahn liegt hier in einer leichten Krümmung und auf einem ca. 2 Meter hohen Damm. Aufgrund dieser Ausgangslage ist die Anlage einer neuen, zusätzlichen Bahnhaltestelle relativ einfach zu bewerkstelligen. Eine Unterführung (südöstlich) besteht bereits. Eine zweite, noch zu bauende Unterführung – am nordwestlichen Ende des Bebauungsplan-

Gebiets – gewährleistet den direkten Zugang zum neuen Wohngebiet und zu den bestehenden Siedlungen im Zentrum von Neufrach. Neben den Bahnsteigzugängen sind bei der Freihaltung von Flächen auch Fahrradabstellanlagen (incl. mietbare Fahrrad-Boxen) zu berücksichtigen.

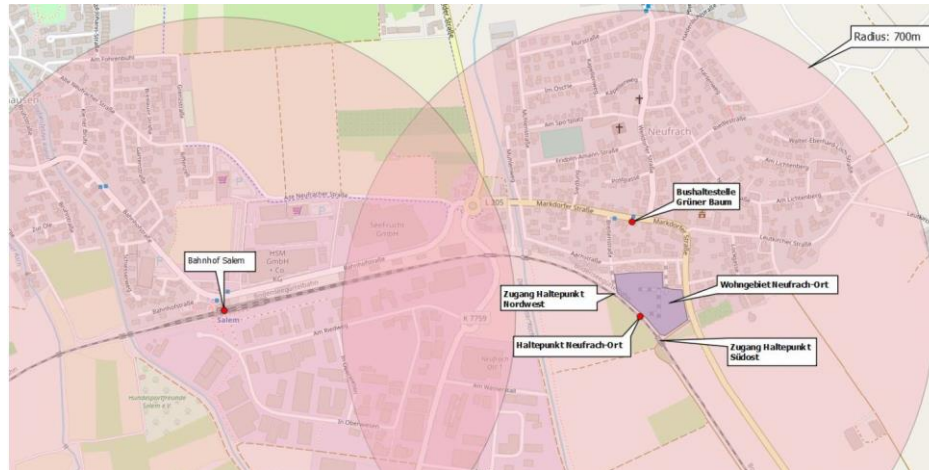


Abbildung 2: Vorschlag für neue Bahn-Haltestelle Neufrach-Ort



Abbildung 3: Luftaufnahme mit Grundstücksgrenzen (Katastergrenzen). Die 16 Meter breite Bahn-Parzelle reicht für den Bau des zweiten Gleises (auf welcher Seite soll es hinkommen?) und die beiden Außenbahnsteige kaum aus.

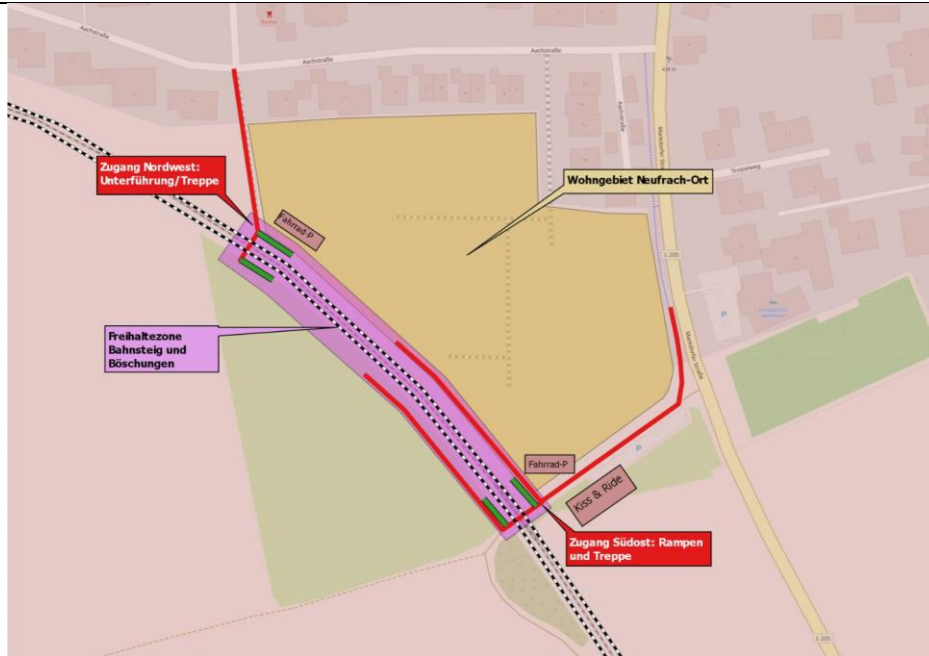


Abbildung 4: Aus Sicht der IBSB erscheint eine neue Haltestelle im violetten Bereich als ideal

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unseres Antrages.

Bürger 3
15.08.2020

Ich bin Eigentümer der Doppelhaushälfte Aachstraße 36, 88682 Salem. Diese Doppelhaushälfte grenzt direkt an die geplante Erschließungsstraße.

Hiermit erhebe ich gegen den Bebauungsplan Neufrach Ort 5. Änderung Einspruch und begründe den Einspruch wie folgt:

1. In den erneut ausgelegten Unterlagen im Rathaus zum Bebauungsplan Neufrach Ort 5. Änderung sind zwischenzeitlich die Wohneinheiten festgeschrieben. Im Schallgutachten sind nur

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte an der Fassade gemittelt über den gesamten Beurteilungszeitraum (6-22

Nicht erforderlich

	<p>noch die zu erwartenden Endpegel an meinem Grundstück angegeben, aber keine Eingangparameter. Nach meinem Dafürhalten können diese angegebenen Endwerte an meiner Fassade nicht stimmen. Ein heutiges modernes Auto hat ein Standgeräusch von 74 dB(A) gemessen am Auspuff in 50 cm Entfernung unter 45°. Unter den angegebenen Ausführungsplänen beträgt der Abstand von der Lärmquelle (Auto) bis zu meiner Fensterfront 3 m. Die entfernungsbedingte Pegelabnahme bei 3 Metern beträgt ca. 10 dB(A), was bedeutet, dass ein Restpegel von 64 dB(A) an der Fensterfront herrscht. Bei 2 gleichen Schallpegelwerten (zwei Autos querend) beträgt die Schallpegelerhöhung 3 dB(A) was ja realistisch ist, da ja zu- und abfließender Verkehr gegeben ist. Diese 3 dB(A) bedeuten eine Verdoppelung des Hörempfindens, da ja die Intensität der Lautstärke logarithmisch aufgebaut ist. Hinzu kommt, dass die Zu- und Abfahrt zum neuen Wohngebiet als Aus- und Einfahrt zu sehen ist und somit der Verkehr der Aachstraße vorfahrtsberechtigt ist. Daher kommt es zu Wartezeiten um in die Aachstraße einzubiegen. Die Fahrstrecke von der Einmündung in die Aachstraße bis zur Einmündung in die vielbefahrene Markdorfer Straße führt dazu, dass zu den Hauptverkehrszeiten sich Rückstau bildet, was zum Teil heute schon der Fall ist, ohne des zusätzlichen zu erwartenden Verkehrs durch das neue Wohngebiet. Die zu erwartenden Schallpegelwerte liegen über denen vom Gesetzgeber vorgegebenen Grenzwerten für reine Wohngebiete. Hinzu kommt noch, dass auf dem Quartiersplatz die Müllabfuhr etc. über einen langen Zeitraum alle Müllbehältnisse des Neubaugebiets entsorgt werden müssen. Diese Lärmquelle erhöht die Grundbelastung sicherlich um 3 bis 4 dBA. Weiterhin schreibt der Gesetzgeber vor, dass eine Dynamisierung des Verkehrsaufkommens von 1 % pro Jahr für 15 Jahre zu berücksichtigen ist. Dieser Ansatz fehlt noch gänzlich in dem Gutachten. Daher ist es erforderlich das Gutachten entsprechend zu überarbeiten, da das momentane Gutachten die tatsächlichen Gegebenheiten nicht berücksichtigt. Somit ist es er-</p>	<p>Uhr). Immissionsgrenzwerte werden eingehalten. Es wird nicht der einzelne Pkw beurteilt, sondern das gesamte Verkehrsaufkommen und über den gesamten Zeitraum gemittelt. Somit ist der Vergleichswert deutlich geringer als der kurzzeitig durch die Vorbeifahrt auftretende Geräuschpegel.</p>	
--	---	--	--

	<p>forderlich, dass an meine Grundstücksgrenze ein aktiver Schallschutz installiert werden muss, der so gestaltet sein muss, dass die vom Gesetzgeber vorgegebenen Grenzwerte zur Tag- und Nachtzeit sicher eingehalten werden.</p> <p>2. Da es nur einen Zu- und Abfahrtsweg zum neuen Baugebiet gibt, wird auch der gesamte Baustellenverkehr mit schwerem Gerät direkt an meiner Doppelhaushälfte vorbeigeführt. Dies evtl. für mehrere Jahre. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund des Baustellenverkehrs es hierbei zu starken Erschütterungen kommen kann. Diese Erschütterungen können zu Beschädigungen an meinem Wohneigentum führen. Sollte dies der Fall sein, ist die Gemeinde Salem behalte ich mir vor, die Gemeinde haftungsrechtlich zu belangen. Ebenso ist sicherzustellen, dass die rechtlich gültigen Abstandsmaße zu meinem Grundstück eingehalten werden. Meine Doppelhaushälfte weist zurzeit keine Schäden auf und dies ist auch photographisch dokumentiert.</p> <p>3. Weiterhin sind die Abgasemissionen ein Thema, wie auch zurzeit in der Presse sowie die vom Gesetzgeber ausgesprochenen Fahrverbote für Straßen, die eine durchschnittliche jährliche Belastung von <40 Mikrogramm pro qm ausweisen. Die größte Emissionsbelastung ist in einer Höhe von ca. 1 m festzustellen. Somit ist ein Aufenthalt in meinem Garten nicht mehr möglich, da in sitzender Haltung in volle Abgaskonzentration eingeatmet würde. Es ist daher zu untersuchen welche Schadstoffbelastung am Grundstück entsteht. Dieselfahrzeuge haben einen Anteil von 40 % der zugelassenen Fahrzeuge, machen aber 60 % der gesamten Emissionsbelastung aus. Da es ja nur die eine Straße für</p>	<p>Beweissicherungen bzw. Beweissicherungsverfahren sind Sache des betroffenen Grundstückseigentümers und können in Abstimmung mit diesem durchgeführt werden. Für Bauschäden, die durch den Bau der Erschließungsanlagen und / oder die Hochbauten verursacht werden, ist der Eigentümer/Erschließungsträger verantwortlich. Die Einhaltung der Abstandsflächen gem. Landesbauordnung Baden-Württemberg wird im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren geprüft.</p> <p>Gem. Verkehrsuntersuchung des Büros Modus Consult ist mit einem durch das Plangebiet verursachten Verkehrsaufkommen von 360 Fahrten / Tag zu rechnen (180 x Quellverkehr, 180 x Zielverkehr, sh. Pkt. 1.3, Seite 3). Die Situation ist vergleichbar mit anderen Wohngebieten in Salem, in denen Hausgärten an Erschließungsstraßen ohne Durchgangsverkehr angrenzen, ohne</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
--	---	---	---

	<p>den gesamten zu- und abfließenden Verkehr gibt, ist eine Emissionsbelastung für die an der Zufahrtsstraße liegenden Grundstücke nicht zumutbar. Die Gemeinde hat die Pflicht, ihre Bürger zu schützen und entsprechende Maßnahmen treffen, um die Gesundheit der Bürger sicher zu stellen.</p> <p>4. Da der Zufahrtsweg zum neuen Baugebiet keinen Gehweg ausweist, muss davon ausgegangen werden, dass wenn Personen mit Kinderwagen oder Radfahrer sich auf dem Zufahrtsweg befinden, dass die verbleibende Straßenbreite nicht mehr ausreichend ist, dass der Verkehr (zu- und abfahrend) aneinander vorbeikommt. Dies hat zur Folge, dass die Autos nur im Schrittverkehr folgen können und somit die Lärm- und Abgasbelastung sich erhöhen. Es ist also in keinerlei Hinsicht eine Verbesserung gegenüber des ursprünglichen Bebauungsplanes festzustellen. Da auf Grund der Infrastruktur viele Einrichtungen und Geschäfte zu Fuß erreichbar sind, muss von einem hohen Personenverkehr ausgegangen werden. Dies stellt sicherlich ein erhöhtes Risiko für die Personen (auch viele Kinder) dar, die die Straße ohne Bürgersteig nutzen müssen. Des Weiteren ist nur ein stockender Verkehrsfluss möglich mit den vorgenannten Folgen für die Anwohner.</p>	<p>dass dies als unzumutbar empfunden würde. Zwischen der Zufahrt in das neue Wohngebiet und den angrenzenden Grundstücken ist eine jeweils ein Meter breite Grünfläche angeordnet. Hier wäre die Anlage einer 1-1,20 m hohen Hecke denkbar, die allerdings im Bereich der Einmündung in die Aachstraße wieder niedriger werden müsste, um ausreichende Sichtverhältnisse zu gewährleisten.</p> <p>Die Zufahrt ist mit einer Bruttobreite von 5,50 m ausgewiesen. Richtig ist, dass aufgrund der günstigen Lage des Wohngebietes zum Ortskern und zu Infrastruktureinrichtungen mit einem höheren Anteil an Fußgängern gerechnet werden kann. Mit der prognostizierten Verkehrsmenge von 360 Fahrten täglich ist die Straße im neuen Wohngebiet gem. RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) eindeutig als 'Wohnweg' einzustufen, der eine Länge von max. 100 m und eine Verkehrsmenge von unter 150 Kfz / stündlich aufweisen darf. In dieser Straßenkategorie ist das Mischungsprinzip anzuwenden, d. h. der Verkehrs-</p>	<p>Nicht erforderlich</p>
--	---	--	----------------------------------

	<p>5. Ich möchte noch anmerken, dass bei einem neu zu erstellenden Baugebiet die neuesten Erkenntnisse in Bezug auf Sicherheit sowie Umweltbelastungen berücksichtigt werden sollten. Es wird auch als kinderfreundliches Baugebiet ausgewiesen und berücksichtigt nicht einmal einen Bürgersteig, für mich nicht nachvollziehbar, wie ein Gemeinderat einer solchen Ausführung zustimmen kann.</p>	<p>raum soll allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen, ohne das gesonderte Geh- und / oder Radwege ausgewiesen werden.</p>	
--	---	--	--