



Stadt Bad Staffelstein

Landkreis Lichtenfels

Bebauungs- und Grünordnungsplan

„St.-Veit-Straße“

in Bad Staffelstein

**Schalltechnische Untersuchung
vom 28.04.2026**

**Durch Planungsvorhaben verursachte
Verkehrslärmimmissionen im Umfeld
(Fernwirkung)**



Höhnen & Partner

INGENIEURAKTIENGESELLSCHAFT

Beratende Ingenieure
Hainstraße 18a · 96047 Bamberg
Tel. (0951) 98081-0 · Fax (0951) 98081-33
info@hoehnen-partner.de · www.hoehnen-partner.de

INHALTSVERZEICHNIS

0	ZUSAMMENFASSUNG	3
1	ARBEITSMITTEL	4
2	VERANLASSUNG	4
3	ANFORDERUNGEN AN DEN SCHALLSCHUTZ	6
4	BEWERTUNGSGRUNDLAGEN	8
4.1	Lage des Plangebiets im bestehenden Verkehrsnetz	8
4.2	Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens	8
5	BEWERTUNG DES ZUSÄTZLICHEN VERKEHRSAUFGKOMMENS	10
5.1	Verkehrstechnische Bewertung	10
5.2	Lärmtechnische Bewertung	11

0 ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Bad Staffelstein stellt derzeit den Bebauungs- und Grünordnungsplan „St.-Veit-Straße“ in Bad Staffelstein auf.

Das Plangebiet (= Geltungsbereich) liegt östlich der Straße „Äußerer Frankenring“ in südwestlicher Verlängerung der „St.-Veit-Straße“ und nördlich der „Sudetenstraße“.

Das Plangebiet wird als „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt.

Die vorliegende Untersuchung dient zur Abschätzung und Bewertung des durch das Planungsvorhaben erzeugten Verkehrsaufkommens.

Verkehrstechnische Bewertung:

Das Verkehrsaufkommen im Plangebiet setzt sich hauptsächlich aus dem eigenverursachten Quell- und Zielverkehr zusammen. Zu erwarten ist, dass auch zukünftig das Verkehrsaufkommen im Umfeld, aufgrund seiner Einwohnerzahl und Struktur, deutlich unterhalb der Leistungsfähigkeitsgrenze des vorhandenen Straßennetzes liegt.

Durch das Plangebiet ergeben sich in den bemessungsrelevanten Spitzenstunden lediglich geringfügige Steigerungen des Verkehrsaufkommens.

Vor diesem Hintergrund ist auch ohne weiterführende Untersuchungen die Aussage möglich, dass die vorliegenden Verkehrsqualitäten sowohl auf den Streckenabschnitten als auch in den Knotenpunkten unvermindert beibehalten werden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass das geplante Baugebiet keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes hat.

Lärmtechnische Bewertung:

Vom Plangebiet gehen keine schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) aus. Die Lärmemissionen infolge des zusätzlichen Verkehrsaufkommens verursachen im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes weder Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV noch der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005:2023-07. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen ist auch in Kombination mit der vorhandenen Vorbelastung als unproblematisch zu bewerten. Bei geringer Vorbelastung ergeben sich in der Summe aus Vor- und Zusatzbelastung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV. Bei einer Vorbelastung in Höhe der o. g. Grenzwerte ergeben sich durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen allenfalls marginale Erhöhungen der Beurteilungspegel.

Positiv sind in diesem Zusammenhang auch folgende Aspekte zu bewerten:

- Im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets findet keine Überlagerung von Quell- und Zielverkehr statt (vgl. Ziffer 4.2).
- Die geplante Bebauung im Plangebiet schützt das unmittelbar angrenzende Umfeld vor den Lärmemissionen der Straße „Äußerer Frankenring“.

1 ARBEITSMITTEL

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen u. ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung gültigen Fassung
- [2] Baugesetzbuch (BauGB) in der zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung gültigen Fassung
- [3] Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung gültigen Fassung
- [4] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) in der zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung gültigen Fassung
- [5] DIN 18 005: Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung, Berlin: Beuth - Verlag 2023
- [6] DIN 18 005 Beiblatt 1: Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Berlin: Beuth - Verlag 2023
- [7] DIN ISO 9613-2: Akustik - Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien - Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, Berlin: Beuth - Verlag 1999
- [8] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19, Ausgabe 2019, Köln: FGSV-Verlag 2019
- [9] Ver_Bau nach Bosserhoff – Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Bauvorhaben der Bauleitplanung, BBW Software GmbH
- [10] Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln: FGSV - Verlag 2006
- [11] Bebauungs- und Grünordnungsplan „St.-Veit-Straße“ in Bad Staffelstein der Ingenieuraktiengesellschaft Höhnen & Partner, Bamberg
- [12] Schalltechnische Untersuchung zum Thema Verkehrslärm der Ingenieuraktiengesellschaft Höhnen & Partner, Bamberg

Für die schalltechnischen Berechnungen wurde das Programm SoundPLAN der SoundPLAN GmbH, Backnang in der Version 9.1 verwendet.

Der Bestand wurde unter Verwendung von DGM1-Daten (Geländemodell) sowie LoD2-Daten (Bestandsgebäude) der Bayerischen Vermessungsverwaltung nachgebildet.

2 VERANLASSUNG

Die Stadt Bad Staffelstein stellt derzeit den Bebauungs- und Grünordnungsplan „St.-Veit-Straße“ in Bad Staffelstein auf.

Die Stadt Bad Staffelstein liegt im oberfränkischen Landkreis Lichtenfels, südlich/südöstlich des Maines, westlich der Bundesautobahn A 73, beiderseits der Staatsstraße St 2197 sowie beiderseits der Bahnlinie 5100 Bamberg – Hof (s. Abb. 1 auf Folgeseite).



Abbildung 1 : Lage von Bad Staffelstein im Raum (rot gestrichelt, Darstellung genordet, ohne Maßstab (o. M.), Quelle: „Bayern Atlas Plus“)

Das Plangebiet (= Geltungsbereich) liegt östlich der Straße „Äußerer Frankenring“ in südwestlicher Verlängerung der „St.-Veit-Straße“ und nördlich der „Sudetenstraße“ (s. Abb. 2).

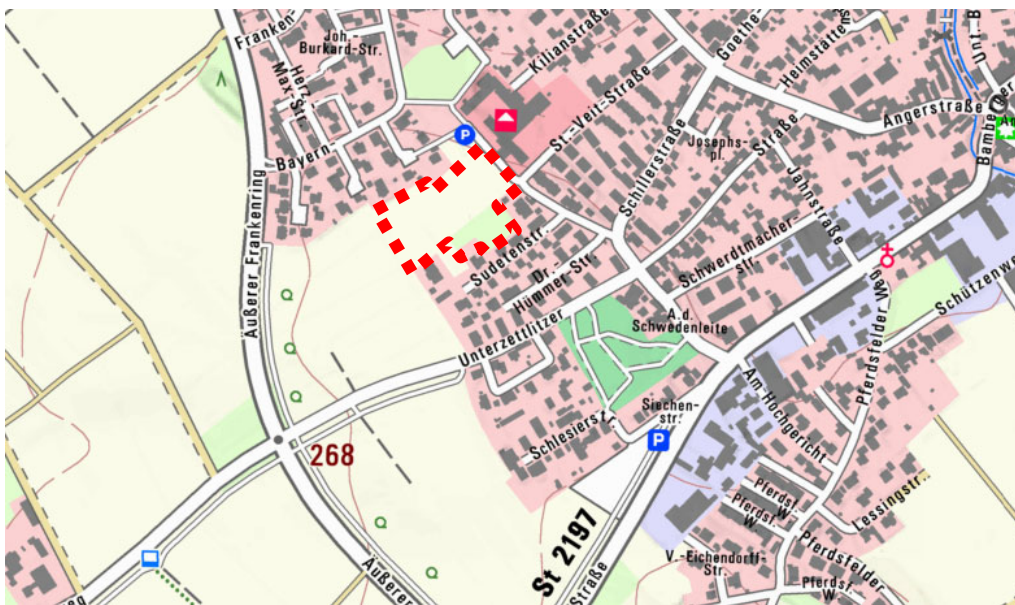


Abbildung 2 : Lage des Plangebietes in Bad Staffelstein (Geltungsbereich mit rot gestrichelter Linie abgegrenzt, Darstellung genordet, o. M., Quelle: „Bayern Atlas Plus“)

Ziel ist die Sicherung und Weiterentwicklung der Stadt Bad Staffelstein als Wohnstandort durch die Ausweisung neuer Bauflächen im Gemeindegebiet.

Das Plangebiet wird als „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) [3] festgesetzt.

Die vorliegende Untersuchung dient zur Abschätzung und Bewertung des durch das Planungsvorhaben erzeugten Verkehrsaufkommens.

3 ANFORDERUNGEN AN DEN SCHALLSCHUTZ

Gemäß § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuches (BauGB) [2] sind bei Bauleitplänen die umweltschützenden Anforderungen zu berücksichtigen. In § 1 Abs. 6 BauGB [2] wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich auf die Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse verwiesen.

Nach § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – BImSchG [1] sind bei raumbedeutsamen Planungen (wie z. B. bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes) die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so anzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Jedoch sind im Zuge städtebaulicher Planungen die verschiedenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen. Hierbei ist dem Schallschutz ein hoher Rang einzuräumen, er besitzt jedoch keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen.

In der Folge kann die Zurückstellung des Schallschutzes Ergebnis einer gerechten Abwägung sein. Dies ist oftmals der Fall in bebauten Gebieten sowie in der Nähe stark belasteter Verkehrswege. Hierbei sind der Gebietscharakter und die Vorbelastung als Bewertungskriterien heranzuziehen.

Als Beurteilungsgrundlage dient die DIN 18 005:2023-07 „Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung“ [5] mit dem zugehörigen Beiblatt 1 „Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ [6]. Das Beiblatt 1 definiert Orientierungswerte als Konkretisierung der in der Planung angemessen zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes. Es werden folgende Orientierungswerte genannt:

Tabelle 1 – Orientierungswerte für den Beurteilungspegel

Baugebiet	Verkehrslärm ^a		Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Anlagen	
	L _r dB		L _r dB	
	tags	nachts	tags	nachts
Reine Wohngebiete (WR)	50	40	50	35
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS), Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete, Campingplatzgebiete	55	45	55	40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45	60	40
Dorfgebiete (MD), Dörfliche Wohngebiete (MDW), Mischgebiete (MI), Urbane Gebiete (MU)	60	50	60	45
Kerngebiete (MK)	63	53	60	45
Gewerbegebiete (GE)	65	55	65	50
Sonstige Sondergebiete (SO) sowie Flächen für den Gemeinbedarf, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart ^b	45 bis 65	35 bis 65	45 bis 65	35 bis 65
Industriegebiete (GI) ^c	---	---	---	---

^a Die dargestellten Orientierungswerte gelten für Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr. Abweichend davon schlägt die WHO für den Fluglärm zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken deutlich niedrigere Schutzziele vor.

^b Für Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Kurgebiete oder Pflegeanstalten ist ein höheres Schutzniveau anzustreben.

^c Für Industriegebiete kann kein Orientierungswert angegeben werden.

Hierbei gilt als Tagzeit der Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr. Der niedrigere der beiden vorgenannten Werte für die Nachtzeit gilt für Industrie-, Gewerbe-, Sportanlagen- und Freizeitlärm. Folglich ist für Verkehrslärm der höhere Wert heranzuziehen.

Die in dieser Untersuchung relevanten Orientierungswerte für ein „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) sind in der Tabelle farbig markiert.

Die Orientierungswerte sollen bereits auf den Rand der Bauflächen bzw. der überbaubaren Grundstücksflächen in den Baugebieten oder den Flächen sonstiger Nutzung bezogen werden. Die Einhaltung oder Unterschreitung der Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes bzw. der betreffenden Bauflächen verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastung zu erfüllen. Sie sind erwünschte Ziel-, jedoch keine Grenzwerte.

In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelage, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten.

Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.

Vielfach werden als obere Abwägungsgrenze für Verkehrslärm die Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) [4] angesehen.

Diese ergeben sich wie folgt:

- 1) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 dB(A) tags / 47 dB(A) nachts
- 2) in reinen und allgemeinen Wohngebieten (WR/WA) und Kleinsiedlungsgebieten (WS)
59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts
- 3) in Kerngebieten (MK), Dorfgebieten (MD), Mischgebieten (MI) und Urbanen Gebieten (MU)
64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts
- 4) in Gewerbegebieten (GE)
69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts

Es ist zu beachten, dass die o. g. Grenzwerte nicht für ein neues Baugebiet an einem bestehenden Verkehrsweg gelten. Jedoch hat der Gesetzgeber für den Bau bzw. für die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges die o. g. Werte als Grenze definiert, bis zu welcher Belastung gesundes Wohnen und Arbeiten ohne ergänzende Lärmschutzmaßnahmen möglich ist. Oberhalb des Abwägungsspielraumes sind zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

4 BEWERTUNGSGRUNDLAGEN

4.1 Lage des Plangebiets im bestehenden Verkehrswegenetz

Auf das Plangebiet und seine unmittelbare Umgebung wirken derzeit hauptsächlich Verkehrslärmemissionen der nordwestlich verlaufenden Bahnlinie 5100 Bamberg – Hof sowie der westlich verlaufenden Straße „Äußerer Frankenring“ ein.

Während sich zur Nachtzeit die Teilpegel der beiden Verkehrswege in annähernd gleicher Größenordnung ergeben, dominiert zur Tagzeit der Teilpegel „Äußerer Frankenring“ gegenüber dem Teilpegel der Bahnlinie.

Die restlichen Verkehrswege im Umfeld wirken allenfalls im untergeordneten Umfang auf den Gesamtpegel der Vorbelastung infolge von Verkehrslärm ein.

Das gebietsinterne Verkehrsaufkommen des unmittelbaren Umfeldes bewegt sich, aufgrund von Einwohnerzahl und Struktur, in einem gebietsverträglichen Rahmen. Diese Aussage gilt auch unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens der nordöstlich des Plangebietes gelegenen Viktor-von-Scheffel-Realschule.

4.2 Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens

Geplant ist die Ausweisung von Baurechten mit insgesamt maximal 96 Wohneinheiten. Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 3,0 Personen je Wohneinheit ergibt sich eine Zunahme der Einwohnerzahl um 288 Personen, nachdem das Plangebiet vollständig bebaut ist. Zur Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastung wird auf die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [10] sowie auf das Rechenprogramm „Ver_Bau nach Bosserhoff – Software zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Bauvorhaben der Bauleitplanung“ [9] zurückgegriffen.

Das Verkehrsaufkommen wird allein auf Basis der neuen Nutzungen im Plangebiet (Quell- und Zielverkehr) ermittelt. Einflussfaktoren, wie z. B. die Veränderung der allgemeinen Mobilitätsentwicklung, bleiben unberücksichtigt.

Das neue Wohngebiet erzeugt folgende Verkehrsarten:

- Einwohnerverkehr
- Besucherverkehr
- Wirtschaftsverkehr

Einwohnerverkehr:

Unter Berücksichtigung der spezifischen Wegehäufigkeit, des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und eines Anteils an externen Einwohnerwegen können die Pkw-Fahrten pro Einwohner und Tag abgeschätzt werden.

Die spezifische Wegehäufigkeit bezieht sich auf Werktage und auf alle Einwohner (ab 0 Jahren) eines Gebiets. Sie enthält Abschläge für Abwesenheit (z. B. Urlaub und Krankheit). Im vorliegenden Fall wird von einer Wegehäufigkeit von 3,5 Fahrten je Einwohner und Tag ausgegangen, so dass sich für die 288 Einwohner insgesamt 1 008 Fahrten ergeben.

Der Prozentsatz für den Wegeanteil mit Kfz (Fahrer oder Mitfahrer) ergibt sich aus den Bedingungen für die Benutzung anderer Verkehrsmittel und wird zusätzlich vom Motorisierungsgrad der Bewohner bestimmt.

Der Anteil nicht motorisierter Wege (NMIV-Anteil) variiert am geringsten und liegt zwischen 30 % und 40 %. Er ergibt sich in erster Linie aus der Sozialstruktur und aus der Ausstattung des Nahbereichs mit Wohnfolgeeinrichtungen.

Unter Annahme eines MIV-Anteils von 70 % für das Plangebiet ergibt sich für einen durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Kfz-Fahrt der Einwohnerverkehr zu 543 Kfz-Fahrten pro Tag.

Besucherverkehr:

Der Besucherverkehr wird anhand des Maximalwertes von 5 % aller (innerhalb und außerhalb des Plangebiets) durchgeführten Einwohnerwege ermittelt. Unter Annahme eines MIV-Anteils von 70 % für das Plangebiet ergibt sich, für einen durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Kfz-Fahrt, der Besucherverkehr zu rund 27 Kfz-Fahrten pro Tag.

Wirtschaftsverkehr:

Der Wirtschaftsverkehr infolge der Wohnnutzung tritt in Form von Ver- und Entsorgungsvkehr (z. B. Müllabfuhr) sowie von Lieferverkehr auf. Es wird von einer Fahrtenhäufigkeit von 0,1 Kfz-Fahrten je Einwohner ausgegangen, so dass sich der Wirtschaftsverkehr infolge der Wohnnutzung zu 29 Kfz-Fahrten pro Tag ergibt.

Gebietsbezogener Gesamtverkehr:

Der gebietsbezogene Gesamtverkehr ergibt sich als Summe aus Einwohner-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr zu insgesamt 599 Kfz-Fahrten pro Tag, der sich zu gleichen Teilen aus Quell- und Zielverkehr zusammensetzt.

Spitzenstundenbelastung:

Die Dimensionierung der Anlagen des Kfz-Verkehrs erfolgt i. d. R. nicht für Tagesbelastungen, sondern für Spitzenstundenbelastungen.

Bei der Umrechnung der Tagesbelastungen in Spitzenstundenbelastungen sind alle relevanten Verkehrszwecke (z. B. Einwohner-, Besucher-, Wirtschaftsverkehr) zu berücksichtigen. Da die jeweiligen Spitzenwerte der Belastungen aus den verschiedenen Verkehrszwecken nicht zeitgleich auftreten, muss bei der Überlagerung aller Verkehrsarten das Maximum ermittelt werden.

Für den vorliegenden Fahrtzweck Bewohnerverkehr ergeben sich unter Berücksichtigung der Ganglinien aus [9] die Spitzenwerte wie folgt:

- Quellverkehr („Dr.-Hümmer-Straße“) : 42 Kfz/h zwischen 7.00 und 8.00 Uhr
- Zielverkehr („St.-Veit-Straße“) : 36 Kfz/h zwischen 16.00 und 17.00 Uhr

Die derzeitige verkehrsregelnde Beschilderung lässt die Zufahrt zum Plangebiet lediglich über die „St. Veit-Straße“ zu, die Abfahrt aus dem Plangebiet ist ausschließlich über die „Dr.-Hümmer-Straße“ möglich (s. Abb. 3 auf Folgeseite).

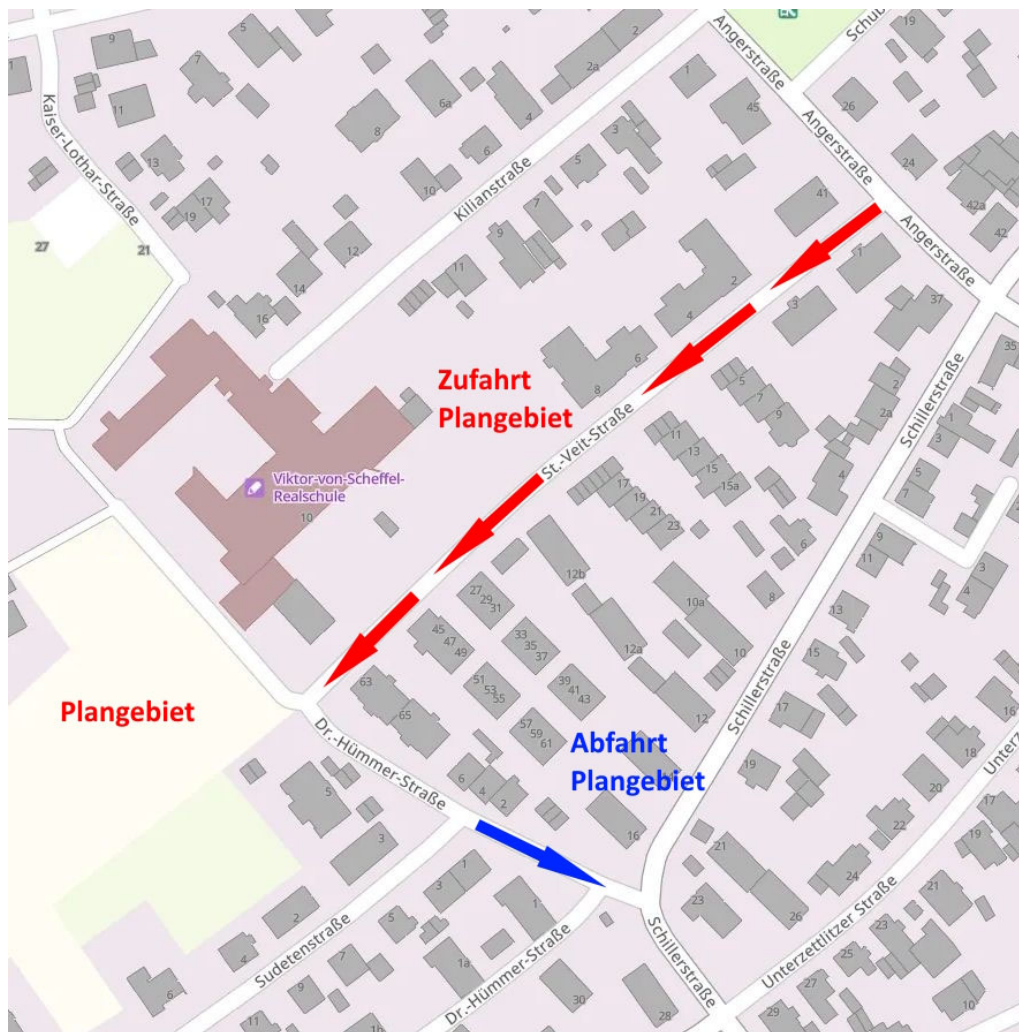


Abbildung 3 : Zu- und Abfahrt Plangebiet (Quelle: „Bayern Atlas Plus“)

In Folge ist für alle weiteren Betrachtungen auszuschließen, dass es zu einer Überlagerung von Quell- und Zielverkehr auf einem der beiden Straßenzüge kommt.

5 BEWERTUNG DES ZUSÄTZLICHEN VERKEHRSAUFKOMMENS

Anmerkung: Der Begriff „Verkehrsaufkommen“ wird nachfolgend sinngleich mit dem Begriff „Straßenverkehrsaufkommen“ verwendet.

5.1 Verkehrstechnische Bewertung

Wie unter Ziffer 4.1 erläutert, setzt sich das Verkehrsaufkommen im Plangebiet hauptsächlich aus dem eigenverursachten Quell- und Zielverkehr zusammen. Zu erwarten ist, dass auch zukünftig das Verkehrsaufkommen im Umfeld, aufgrund seiner Einwohnerzahl und Struktur, deutlich unterhalb der Leistungsfähigkeitsgrenze des vorhandenen Straßennetzes liegt.

Durch das Plangebiet ergeben sich in den bemessungsrelevanten Spitzenstunden lediglich geringfügige Steigerungen des Verkehrsaufkommens (s. Ziffer 4.2).

Vor diesem Hintergrund ist auch ohne weiterführende Untersuchungen die Aussage möglich, dass die vorliegenden Verkehrsqualitäten sowohl auf den Streckenabschnitten als auch in den Knotenpunkten unvermindert beibehalten werden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass das geplante Baugebiet keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes hat.

5.2 Lärmtechnische Bewertung

Wie unter Ziffer 4.2 beschrieben erfolgt die Zufahrt zum Plangebiet über die „St. Veit-Straße“, die Abfahrt aus dem Plangebiet über die „Dr.-Hümmer-Straße“.

Die Wohngebäude (= maßgebliche Immissionsorte) entlang dieser beiden Straßenabschnitte sind gemäß Flächennutzungsplan durchgängig der Nutzung „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) zuzuordnen. Auf Grundlage des in Folge genannten zusätzlichen Verkehrsaufkommens, wurde für diese maßgeblichen Immissionsorte eine schalltechnische Berechnung durchgeführt:

Straßenzug	M tags	M nachts	p 1,tags	p 2,tags	p Krad,tags	p 1,nachts	p 2,nachts	p Krad,nachts
St.-Veit-Straße	18	2	3,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dr.-Hümmer-Straße	18	2	3,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Darüber hinaus fanden die zulässige Geschwindigkeit, die vorhandene Geländetopographie, die Anzahl der Stockwerke der maßgeblichen Wohngebäude (= maßgebliche Immissionsorte) sowie deren Abstand zum Verkehrsweg Berücksichtigung.

Auf einen pegelmindernden Korrekturwert für den Straßendeckschichttyp gemäß Tabelle 4a der RLS-19 [8] wurde, als Ansatz zur sicheren Seite, verzichtet.

In der „St.-Veit-Straße“ ergaben sich, infolge des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, die höchsten Beurteilungspegel wie folgt:

- Anwesen „St.-Veit-Straße 63“, Nordwestseite, Erdgeschoss
51,8 dB(A) tags / 40,8 dB(A) nachts

Der Beurteilungspegel tags liegt 3,2 dB(A) unterhalb des Orientierungswertes nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005:2023-07 [6] sowie 7,2 dB(A) unterhalb des Immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV [4] für ein „Allgemeines Wohngebiet“ (WA).

Der Beurteilungspegel nachts liegt 4,2 dB(A) unterhalb des Orientierungswertes nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005:2023-07 [6] sowie 8,2 dB(A) unterhalb des Immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV [4] für ein „Allgemeines Wohngebiet“ (WA).

In der „Dr.-Hümmer-Straße“ ergaben sich, infolge des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, die höchsten Beurteilungspegel wie folgt:

- Anwesen „Dr.-Hümmer-Straße 2“, Südwestseite, Erdgeschoss
51,9 dB(A) tags / 41,0 dB(A) nachts

Der Beurteilungspegel tags liegt 3,1 dB(A) unterhalb des Orientierungswertes nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005:2023-07 [6] sowie 7,1 dB(A) unterhalb des Immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV [4] für ein „Allgemeines Wohngebiet“ (WA).

Der Beurteilungspegel nachts liegt 4,0 dB(A) unterhalb des Orientierungswertes nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005:2023-07 [6] sowie 8,0 dB(A) unterhalb des Immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV [4] für ein „Allgemeines Wohngebiet“ (WA).

Fazit:

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass vom Plangebiet keine schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [1] ausgehen. Die Lärmemissionen infolge des zusätzlichen Verkehrsaufkommens verursachen im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes weder Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV [4] noch der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18 005:2023-07 [6]. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen ist auch in Kombination mit der vorhandenen Vorbelastung als unproblematisch zu bewerten. Bei geringer Vorbelastung ergeben sich in der Summe aus Vor- und Zusatzbelastung keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV [4]. Bei einer Vorbelastung in Höhe der o. g. Grenzwerte ergeben sich durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen allenfalls marginale Erhöhungen der Beurteilungspegel.

Positiv sind in diesem Zusammenhang auch folgende Aspekte zu bewerten:

- Im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets findet keine Überlagerung von Quell- und Zielverkehr statt (vgl. Ziffer 4.2).
- Die geplante Bebauung im Plangebiet schützt das unmittelbar angrenzende Umfeld vor den Lärmemissionen der Straße „Äußerer Frankenring“.

Aufgestellt:
Bamberg, 28.04.2026
ko



Höhnen & Partner

INGENIEURAKTIENGESELLSCHAFT
Hainstraße 18a · 96047 Bamberg

