

**STEGER & PARTNER GMBH** Lärmschutzberatung

*Steger & Partner GmbH Frauendorferstr. 87 81247 München*

ausschließlich per E-Mail an: [fritz.weidlich@sonthofen.de](mailto:fritz.weidlich@sonthofen.de)

Stadt Sonthofen

Herrn Weidlich

Rathausplatz 1

**84527 Sonthofen**

Lärmimmissionsschutz Beratung

§26 BImSchG

Messung

Raumakustik

Wärmeschutz

Bauakustik

Güteprüfstelle DIN 4109

*Ihr Zeichen*

*Ihre Nachricht vom*

*Unser Zeichen*  
6102/B5/hu

*Datum*  
11.04.2023

*Frauendorferstraße 87  
81247 München  
Telefon 0 89 / 89 14 63 0  
Telefax 0 89 / 8 11 03 87  
[info@sp-laermschutz.de](mailto:info@sp-laermschutz.de)  
[www.sp-laermschutz.de](http://www.sp-laermschutz.de)*

## **Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Postzustellstützpunkt Illerried“**

### **Auswirkungen auf die Verkehrsgeräuschsituation im Bereich der Mittagstraße und Illerstraße auf Basis der Verkehrsmengen- angaben vom 16.11.2022**

### **Prüfung der Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Illerstraße**

*Außenstelle Rosenheim:  
Hechtseestraße 16  
83022 Rosenheim  
Telefon 0 80 31 / 409 19 02  
Telefax 0 80 31 / 614 06 18  
[info-ro@sp-laermschutz.de](mailto:info-ro@sp-laermschutz.de)*

*Geschäftsführer:  
Dipl.-Ing. Jens Hunecke  
Konrad Dinter*

*Registergericht München  
HRB 91 202*

Sehr geehrter Herr Weidlich,

wir beziehen uns auf unsere schalltechnische Untersuchung vom 29.10.2021 sowie die zwischenzeitlich durchgeführten Abstimmungen.

Seit der o.g. Untersuchung wurden mit Datum vom 16.11.2022 aktualisierte Verkehrsmengenangaben durch das Büro Modus Consult vorgelegt.

Der Untersuchungsumfang zu den Auswirkungen der Ansiedelung des Postzustellstützpunktes wird mit der vorliegenden Untersuchung neben der Mittagstraße auf die gesamte Illerstraße im Ortsbereich von Sonthofen ausgeweitet.

Ergänzend werden die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf der Illerstraße geprüft.

Abschließend gehen wir noch auf eine im bisherigen Verfahren eingegangene Stellungnahme des Landratsamtes Oberallgäu ein.



**Dipl.-Ing. Gerhard Steger**

*Sachverständiger für  
Lärmimmissionsschutz*

*Von der Industrie- und  
Handelskammer für München  
und Oberbayern öffentlich bestellt  
und vereidigt.*



**Dipl.-Ing. Jens Hunecke**

*Sachverständiger für  
Schallimmissionsschutz*

*Von der Industrie- und  
Handelskammer für München  
und Oberbayern öffentlich bestellt  
und vereidigt.*

## 1. Auswirkungen im Bereich Mittagstraße und Illerstraße

Zunächst werden die Auswirkungen der Ansiedelung des Postzustellstützpunktes im umliegenden Straßennetz geprüft. Die Anbindung des Bauvorhabens erfolgt über die Mittagstraße zur Illerstraße (siehe beigefügte Abbildung).

### 1.1 Geräuschemissionen

Verwendet wurde ein gegenüber der Untersuchung vom 29.10.2021 erweitertes digitales Berechnungsmodell.

Den Straßenabschnitten Illerstraße West (Querschnitt Q1), Illerstraße Ost (Querschnitt Q3) sowie Mittagstraße (Querschnitt Q2) wurden die Verkehrsmengen für den Prognosehorizont des Jahre 2035 aus den obenstehenden Angaben von Modus Consult zugewiesen.

Für die ergänzend im Modell enthaltenen Abschnitte der B 308 sowie der B 19 wurden die Angaben aus der Verkehrsmengenkarte des Zähljahres 2015 auf den Planungshorizont hochgerechnet, da hierfür keine separaten Angaben in der Untersuchung Modus Consult enthalten sind. Diese Straßenabschnitte sind jedoch für die maßgeblichen Immissionsorte von untergeordneter Bedeutung.

Im Einzelnen geht die Berechnung der Emissionspegel der einzelnen Straßenabschnitte auf dieser Basis aus den Anhängen A bis C hervor.

### 1.2 Geräuschimmissionen und Beurteilung

Die Lage der maßgeblichen Immissionsorte im Bereich der Illerstraße ist in der beigefügten Abbildung dargestellt. Darüber hinaus werden auch Immissionsorte im Bereich der Mittagstraße (exemplarisch die Fl.-Nrn. 1418/18, 1418/22 und 1418/35) berücksichtigt.

Die Berechnungsergebnisse gehen aus den Anhang D hervor.

#### 1.2.1 Prognose-Planfall mit Postzustellstützpunkt

In Anhang D werden die Beurteilungspegel von Prognose-Nullfall 2035 (Spalten 4 und 5) dem Prognose-Planfall mit Postzustellstützpunkt (Spalten 6 und 7) gegenübergestellt. Die Differenz der Beurteilungspegel ist in den (Spalten 8 und 9) angegeben.

Am Immissionsort auf Fl.-Nr. 1424 im Nahbereich der Illerstraße wird sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall die Grenze zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung, die von den Gerichten derzeit bei 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts gesehen wird, überschritten.

Da hier auch der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuschimmissionen geringfügig um 0,1 dB(A) ansteigt, ist selbst dieser geringe Anstieg im Zuge der Abwägung des Bauungsplanes vorbehaltlich der rechtlichen Prüfung schwerlich zu überwinden.

Auch für weitere Immissionsorte entlang der Illerstraße ergeben sich tags und nachts geringfügige Erhöhungen der Beurteilungspegel. An den Immissionsorten Fl.-Nr. 1486 und Fl.-Nr. 1342 steigt nachts der Beurteilungspegel ausgehend von einem Niveau oberhalb 60 dB(A) geringfügig an, so dass auch für diese Immissionsorte zur Nachtzeit eine Abwägung des Anstiegs schwerlich möglich ist.

Gelbe Hinterlegungen der Tabellenfelder in den Spalten 8 und 9 des Anhangs D zeigen an, dass ein Anstieg des Beurteilungspegels oberhalb der Schwelle zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung stattfindet.

Für die Immissionsorte im Bereich der Mittagstraße (letzte drei Doppelzeilen in der Tabelle in Anhang D) ergeben sich zwar Anstiege des Beurteilungspegels von tagsüber um bis zu 0,5 dB(A), hier wird jedoch die Schwelle zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung bei weitem nicht erreicht. Die Beurteilungspegel betragen hier tagsüber bis zu etwa 60 dB(A) und unterschreiten die Schwelle von 70 dB(A) somit um 10 dB(A). Während der Nachtzeit treten Beurteilungspegel bis etwa 53 dB(A) auf, die die Schwelle von 60 dB(A) um etwa 7 dB(A) unterschreiten.

### **1.2.2 Prognose-Planfall mit Postzustellstützpunkt und Geschwindigkeitsreduzierung auf der Illerstraße**

Aufgrund der im vorangegangenen Abschnitt beschriebenen Erhöhungen der Beurteilungspegel oberhalb der Schwelle zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung wurde mit dem Landratsamt Oberallgäu abgestimmt, dass auf der Illerstraße im Ortsbereich von Sonthofen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 40 km/h reduziert wird. Die Berechnung der Geräuschemissionen für diese Straßenabschnitte geht aus Anhang C mit der reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit hervor.

In Anhang D sind die Beurteilungspegel für den Prognose-Planfall mit Zustellstützpunkt und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h im Bereich der Illerstraße in den Spalten 10 und 11 angegeben.

Die Spalten 12 und 13 zeigen wieder den Vergleich (Pegeldifferenz) mit dem Prognose-Nullfall ohne Bauvorhaben (Spalten 4 und 5).

Die Berechnungen zeigen, dass durch die Geschwindigkeitsreduktion auf 40 km/h im Bereich der Illerstraße nun trotz des zusätzlichen Verkehrs des Postzustellstützpunktes die Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Nullfall ohne Bauvorhaben mit 50 km/h auf der Illerstraße um 0,9 dB(A) bis 1,6 dB(A) abnehmen. Der Immissionsort an der Ostfassade der Flur-Nr. 1469, an dem sich keine Reduktion ergibt, ist zur B 19 hin ausgerichtet und somit von den Geräuschimmissionen der Illerstraße nur nachrangig betroffen. An diesem Immissionsort wird darüber hinaus der Beurteilungspegel oberhalb der Grenze zur Gesundheitsgefährdung nicht weiter erhöht.

Die Berechnungen zeigen also, dass unter Berücksichtigung einer Geschwindigkeitsreduktion auf zukünftig 40 km/h im Bereich der Illerstraße für die maßgeblichen Immissionsorte an der Illerstraße die Beurteilungspegelzunahme durch den Mehrverkehr des Postzustellstützpunktes bei weitem überkompensiert wird. Insgesamt ergibt sich somit für die betroffenen Anwohner eine deutliche Entlastung gegenüber den für den Prognose-Planfall zu erwartenden Verkehrsgeräuschimmissionen ohne Postzustellstützpunkt.

Im Bereich der Mittagstraße ergeben sich, wie zu erwarten, durch die Geschwindigkeitsreduktion auf der Illerstraße nahezu keine Auswirkungen.

In diesem Bereich liegen jedoch die Verkehrsgeräuschimmissionen, wie im Abschnitt 1.2.1 beschrieben, weit unterhalb der Schwelle zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung.

## **2. Stellungnahme des Landratsamtes Oberallgäu vom 08.09.2022**

In seiner Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, der damals noch die Bezeichnung „Postverteilerzentrum Illerried“ trug, führt das Landratsamt aus, die Bebauung entlang der Mittagstraße befände sich in einer Wohnbaufläche, der die Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebietes zuzurechnen sei. Hierfür seien die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrsgeräusche in Höhe von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts einschlägig.

Bei Überschreitungen dieser Orientierungswerte sei die Zufahrt für das Postverteilerzentrum über die Mittagstraße ungeeignet.

Der Auffassung des Landratsamtes kann aus unserer Sicht aus zwei Gründen nicht gefolgt werden.

Zum einen erfolgt die Beurteilung der Verkehrsgeräuschimmissionen des anlagenbezogenen Verkehrs des Bauvorhabens auf der Mittagstraße als eine bestehende öffentliche Verkehrsfläche nicht anhand der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005. Maßgebend sind vielmehr gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück sollen nach Nr. 7.4 der TA Lärm in Kur-, Wohn-, Kern-, Dorf- und Mischgebieten sowie urbanen Gebieten durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Solange die drei oben genannten Bedingungen nicht kumulativ erfüllt sind, sind organisatorische Maßnahmen zur Minderung des anlagenbezogenen Verkehrs im öffentlichen Straßenraum nicht erforderlich und die Zufahrt zum Postzustellstützpunkt ist als geeignet anzusehen.

Wie die in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Berechnungen zeigen, ergeben sich für die Immissionsorte entlang der Mittagstraße Beurteilungspegel von tagsüber bis zu etwa 60 dB(A) und nachts bis zu etwa 54 dB(A). Demnach sind zwar die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete in Höhe von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts überschritten, diejenigen für Mischgebiete in Höhe von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts jedoch sicher eingehalten.

Die Wohnhäuser am östlichen Rand der Mittagstraße befinden sich seit Jahren in einer gewachsenen Gemengelage. Es handelt sich hier um einen schmalen Ausleger des östlich zurückgesetzt gelegenen Wohngebietes, der im Süden und Norden von gewerblichen Nutzungen begrenzt wird. Südwestlich (jenseits der Mittagstraße) befindet sich ebenfalls gewerbliche Nutzung, im Westen der Außenbereich mit Grünflächen und der Iller. Aufgrund dieser Rand- und Gemengelage ist unseres Erachtens die Einstufung der Schutzbedürftigkeit analog der eines allgemeinen Wohngebietes vorliegend nicht sachgerecht. Vielmehr sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (siehe oben) heranzuziehen, die ausweislich der vorliegenden Berechnungen nicht überschritten werden.

Organisatorische Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsgeräuschimmissionen nach Nr. 7.4 der TA Lärm scheiden somit aus.

Selbst wenn jedoch höchst hilfsweise von der Auffassung des Landratsamtes ausgegangen würde, wonach es sich hier hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit um ein allgemeines Wohngebiet handelt, so zeigen die Berechnungen doch sehr deutlich, dass eine Erhöhung des Beurteilungspegels der Verkehrsgeräusche lediglich in Höhe von 0,5 dB(A) tagsüber und 0,1 dB(A) nachts entlang der Mittagstraße eintritt. Damit ist die erste der drei oben genannten Bedingungen bereits nicht erfüllt und Maßnahmen nach Nr. 7.4 der TA Lärm sind nicht erforderlich.

Somit ist es abschließend zur Beurteilung der vom Postzustellstützpunkt ausgehenden Verkehrsgeräuschimmissionen im öffentlichen Straßenraum unbeachtlich, um welche Schutzbedürftigkeit es sich bei den Wohngebäuden entlang der Mittagstraße handelt.

### **3. Textvorschläge für die Begründung des Bebauungsplanes**

Zur Abwägung des durch den Postzustellstützpunkt im umliegenden Straßennetz verursachten Mehrverkehrs empfehlen wir für die Begründung des Bebauungsplanes den folgenden Textvorschlag:

*Hinsichtlich der vom Postzustellstützpunkt im umliegenden Verkehrsnetz zusätzlich verursachten Verkehrsgeräuschimmissionen wurde die schalltechnische Untersuchung der Steger & Partner GmbH vom 11.04.2023 erstellt, die auf Verkehrsmengenangaben des Büros Modus Consult vom 16.11.2022 aufbaut.*

*Die Berechnungen kommen zu folgenden Ergebnissen:*

*Bei der Gegenüberstellung des Prognose-Nullfalls ohne Bauvorhaben und des Prognose-Planfalls mit Bauvorhaben für den Prognosehorizont des Jahres 2035 ergeben sich im Bereich der Illerstraße nur geringfügige Erhöhungen der Verkehrsgeräuschimmissionen von bis zu 0,1 dB(A).*

*Die Anwesen entlang der Illerstraße sind jedoch durch die bestehende hohe Verkehrsbelastung auf der Illerstraße bereits sehr hohen Verkehrsgeräuschimmissionen ausgesetzt, die an einzelnen Immissionsorten während der Tages- oder Nachtzeit bereits die Grenze zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung überschreiten, die von den Gerichten derzeit bei tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) gesehen wird.*

*Eine weitere, wenn auch nur sehr geringfügige Anhebung der Beurteilungspegel über dieses hohe Niveau hinaus ist daher in hohem Maße abwägungserheblich.*

*Aus diesem Grunde wurde mit dem Landratsamt Oberallgäu als Straßenbaulastträger der Illerstraße vereinbart, insbesondere aufgrund der ohnehin hohen Verkehrsbelastung, jedoch aus Anlass der Realisierung des geplanten Postzustellstützpunktes die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Illerstraße im Ortsbereich von Sonthofen von derzeit 50 km/h auf zukünftig 40 km/h zu reduzieren.*

*Durch diese Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ergibt sich eine deutliche Überkompensation des Anstieges der Beurteilungspegel durch den vorhabenbedingten Mehrverkehr. Insgesamt sinken durch diese Maßnahme an den maßgeblichen Immissionsorten entlang der Illerstraße die Beurteilungspegel im Prognose-Planfall um etwa 1 bis 2 dB(A) ab. Unter dieser Prämisse ist daher der vom Bauvorhaben ausgehende Mehrverkehr auf der Illerstraße aus schalltechnischer Sicht abwägbar.*

*Im Bereich der Mittagstraße, auf der bereits heute eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, steigt der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuschimmissionen tagsüber um etwa 0,5 dB(A) an, während der Nachtzeit um etwa 0,1 dB(A). Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Illerstraße hat an den maßgeblichen Immissionsorten entlang der Mittagstraße nahezu keine Auswirkung.*

*Im Bereich der Wohnhäuser entlang der Mittagstraße ergeben sich Beurteilungspegel der Verkehrsgeräuschimmissionen von zukünftig bis zu etwa 60 dB(A) tagsüber und 53 dB(A) nachts. Die Schwelle zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung wird daher bei weitem nicht erreicht.*

*Die geringe Zunahme der Verkehrsgeräuschimmissionen in diesem Bereich ist daher einer Abwägung aus schalltechnischer Sicht zugänglich.*

*Im Rahmen der frühzeitigen Auslegung des Bebauungsplanes ging hinsichtlich der Verkehrsgeräuschimmissionen im Bereich der Mittagstraße eine Stellungnahme des Landratsamtes Oberallgäu vom 08.09.2022 ein. Hierin wird die Auffassung vertreten, bei den Wohnanwesen entlang der Mittagstraße handele es sich um Anwesen, denen die Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebietes mit schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts zukomme.*

*Dieser Rechtauffassung schließt sich die Stadt Sonthofen nicht an.*

*Die Beurteilung des anlagenbezogenen Verkehrs im öffentlichen Straßenraum erfolgt bis zur Vermischung mit dem übrigen Straßenverkehr, die an der Kreuzung Mittagstraße / Illerstraße stattfindet, nach Nr. 7.4 der TA Lärm (6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz).*

*Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück sollen nach Nr. 7.4 der TA Lärm in Kur-, Wohn-, Kern-, Dorf- und Mischgebieten sowie urbanen Gebieten durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit*

- *sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,*
- *keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und*
- *die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.*

*Die Wohnanwesen östlich der Mittagstraße befinden sich nicht im Geltungsbereich eines rechtsgültigen Bebauungsplanes. Es handelt sich hier um einen schmalen Ausleger des östlich zurückgesetzt gelegenen Wohngebietes, der im Süden und Norden von gewerblichen Nutzungen begrenzt wird. Südwestlich (jenseits der Mittagstraße) befindet sich ebenfalls gewerbliche Nutzung, im Westen der Außenbereich mit Grünflächen und der Iller. Diese gewachsene Gemeinde- und Randlage besteht schon viele Jahre, sodass sich in Bezug auf die maßgeblichen Immissionsorte an den Wohngebäuden östlich der Mittagstraße eine Schutzbedürftigkeit deutlich unterhalb der eines allgemeinen Wohngebietes ergibt. Zur Beurteilung sind nach Auffassung der Stadt Sonthofen hier die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete in Höhe von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts heranzuziehen. Diese Immissionsgrenzwerte werden vorliegend nicht überschritten. Organisatorische Maßnahmen zur Minderung des anlagenbezogenen Verkehrs im öffentlichen Straßenraum sind daher nicht erforderlich.*

*Selbst wenn jedoch höchst hilfsweise von der Auffassung zur Schutzbedürftigkeit analog dem Schreiben des Landratsamtes Oberallgäu vom 08.09.2022 ausgegangen würde, ist festzustellen, dass die Erhöhung der Beurteilungspegel an den Anwesen entlang der Mittagstraße tagsüber lediglich 0,5 dB(A) und nachts lediglich 0,1 dB(A) beträgt. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche um mindestens 3 dB(A) nach Nr. 7.4 der TA Lärm kann sicher ausgeschlossen werden.*

*Abschließend kann es daher zur Beurteilung der anlagenbezogenen Verkehrsgeräuschemissionen des Postzustellstützpunktes im öffentlichen Straßenraum dahingestellt bleiben, um welche Schutzbedürftigkeit es sich bei den Anwesen östlich der Mittagstraße handelt.*

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. Jens Hunecke



**Anhänge A bis C:**

Berechnung der Straßenemissionen nach RLS-19

**Anhang D:**

Gegenüberstellung von Nullfall und Planfällen 2035

**Abbildung:**

Lageplan mit maßgeblichen Immissionsorten

**Fa. Geiger: Postzustellstützpunkt Sonthofen  
Prognosenullfall 2035 (ModusConsult 16.11.2022)**

**Anhang A**

**Berechnung Strassenemission nach RLS-19**

Straße	Abschnitt	Straßenoberfläche	M	pLkw1	pLkw2	M	pLkw1	pLkw2	vPkw	vLkw1	vLkw2	KT	Steigung	Drefl	L'w	L'w
			Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	km/h	km/h	km/h		%	dB	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	740,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50		0,7	0,0	80,1	72,6
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	740,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	80,9	73,4
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	740,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	81,8	74,3
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	740,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-0,8	0,0	82,5	75,0
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	740,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-1,0	0,0	83,1	75,6
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-1,5	0,0	83,5	75,9
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-0,9	0,0	83,0	75,4
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	82,3	74,7
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	82,8	75,3
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-0,1	0,0	83,4	75,8
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,3	0,0	82,7	75,1
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,7	0,0	82,0	74,4
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,7	0,0	81,3	73,7
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,8	0,0	80,7	73,1
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	100	80	80		3,0	0,0	87,2	79,6
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	100	80	80		5,9	0,0	87,8	80,2
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	800,0	2,4	1,7	140,0	1,7	2,0	100	80	80		2,3	0,0	87,1	79,5
B 308		Nicht geriffelter Gussasphalt	1235,8	1,1	2,5	210,8	1,6	3,0	50	50	50		1,1	0,0	85,0	77,5
B 308		Nicht geriffelter Gussasphalt	1235,8	1,1	2,5	210,8	1,6	3,0	100	80	80		-0,6	0,0	90,9	83,3
B19	Süd	Nicht geriffelter Gussasphalt	1165,0	1,1	2,5	121,7	1,1	2,0	100	90	90		-0,7	0,0	90,9	81,0
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		-1,4	0,0	93,0	84,3
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		5,8	0,0	94,1	85,6
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		-2,5	0,0	93,1	84,4
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	130,0	6,9	1,3	30,0	10,1	2,0	30	30	30		0,9	0,0	72,4	66,6
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	130,0	6,9	1,3	30,0	10,1	2,0	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	0,8	0,0	73,0	67,3
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	130,0	6,9	1,3	30,0	10,1	2,0	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	0,5	0,0	73,7	67,9
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	130,0	6,9	1,3	30,0	10,1	2,0	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	1,4	0,0	74,5	68,7
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	130,0	6,9	1,3	30,0	10,1	2,0	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	1,4	0,0	75,0	69,3



**Fa. Geiger: Postzustellstützpunkt Sonthofen  
Prognosenullfall 2035 (ModusConsult 16.11.2022)**

**Anhang A**

**Berechnung Strassenemission nach RLS-19**

**Legende**

Straße		Straßenname
Abschnitt		
Straßenoberfläche		
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw1	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
KT		Knotenpunkttyp
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
L'w Tag	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich



**Fa. Geiger: Postzustellstützpunkt Sonthofen**  
**Prognoseplanfall Postzustellstützpunkt 2035 (ModusConsult 16.11.2022) 50km/h**

**Anhang B**

**Berechnung Strassenemission nach RLS-19**

Straße	Abschnitt	Straßenoberfläche	M	pLkw1	pLkw2	M	pLkw1	pLkw2	vPkw	vLkw1	vLkw2	KT	Steigung	Drefl	L'w	L'w
			Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	km/h	km/h	km/h		%	dB	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50		0,7	0,0	80,2	72,6
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	80,9	73,4
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	81,8	74,3
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-0,8	0,0	82,5	75,0
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-1,0	0,0	83,1	75,6
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-1,5	0,0	83,6	76,0
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-0,9	0,0	83,0	75,4
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	82,4	74,8
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	82,9	75,3
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	-0,1	0,0	83,4	75,8
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,3	0,0	82,7	75,1
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,7	0,0	82,1	74,5
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,7	0,0	81,4	73,7
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,8	0,0	80,7	73,1
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	100	80	80		3,0	0,0	87,2	79,6
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	100	80	80		5,9	0,0	87,9	80,2
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	100	80	80		2,3	0,0	87,2	79,5
B 308		Nicht geriffelter Gussasphalt	1235,8	1,1	2,5	210,8	1,6	3,0	50	50	50		1,1	0,0	85,0	77,5
B 308		Nicht geriffelter Gussasphalt	1235,8	1,1	2,5	210,8	1,6	3,0	100	80	80		-0,6	0,0	90,9	83,3
B19	Süd	Nicht geriffelter Gussasphalt	1165,0	1,1	2,5	121,7	1,1	2,0	100	90	90		-0,7	0,0	90,9	81,0
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		-1,4	0,0	93,0	84,3
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		5,8	0,0	94,1	85,6
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		-2,5	0,0	93,1	84,4
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30		0,9	0,0	73,0	66,8
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	0,8	0,0	73,6	67,4
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	0,5	0,0	74,2	68,0
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	1,4	0,0	75,1	68,9
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	1,4	0,0	75,6	69,4



**Fa. Geiger: Postzustellstützpunkt Sonthofen**  
**Prognoseplanfall Postzustellstützpunkt 2035 (ModusConsult 16.11.2022) 50km/h**

**Anhang B**

**Berechnung Strassenemission nach RLS-19**

**Legende**

Straße		Straßenname
Abschnitt		
Straßenoberfläche		
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw1	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
KT		Knotenpunkttyp
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
L'w Tag	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich



**Fa. Geiger: Postzustellstützpunkt Sonthofen**  
**Prognoseplanfall Postzustellstützpunkt 2035 (ModusConsult 16.11.2022) 40km/h**

**Anhang C**

**Berechnung Strassenemission nach RLS-19**

Straße	Abschnitt	Straßenoberfläche	M	pLkw1	pLkw2	M	pLkw1	pLkw2	vPkw	vLkw1	vLkw2	KT	Steigung	Drefl	L'w	L'w
			Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	km/h	km/h	km/h		%	dB	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50		0,7	0,0	80,2	72,6
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	80,9	73,4
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	50	50	50	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	81,8	74,3
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	-2,5	0,0	80,5	73,0
Illerstraße	West (Q1)	Asphaltbetone <= AC11	750,0	1,7	1,7	130,0	1,7	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	-1,7	0,0	81,2	73,6
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	-1,5	0,0	81,9	74,3
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	-0,9	0,0	81,4	73,8
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	80,8	73,2
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	0,0	0,0	81,3	73,7
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	-0,1	0,0	81,8	74,2
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	0,3	0,0	81,1	73,5
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	0,7	0,0	80,5	72,9
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	0,7	0,0	79,7	72,1
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	40	40	40	Lichtzeichengeregelt	0,8	0,0	79,1	71,5
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	100	80	80		3,0	0,0	87,2	79,6
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	100	80	80		5,9	0,0	87,9	80,2
Illerstraße	Ost (Q3)	Asphaltbetone <= AC11	810,0	2,5	1,7	140,0	2,0	2,0	100	80	80		2,3	0,0	87,2	79,5
B 308		Nicht geriffelter Gussasphalt	1235,8	1,1	2,5	210,8	1,6	3,0	50	50	50		1,1	0,0	85,0	77,5
B 308		Nicht geriffelter Gussasphalt	1235,8	1,1	2,5	210,8	1,6	3,0	100	80	80		-0,6	0,0	90,9	83,3
B19	Süd	Nicht geriffelter Gussasphalt	1165,0	1,1	2,5	121,7	1,1	2,0	100	90	90		-0,7	0,0	90,9	81,0
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		-1,4	0,0	93,0	84,3
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		5,8	0,0	94,1	85,6
B19	Nord	Nicht geriffelter Gussasphalt	1758,9	1,4	3,2	222,8	2,2	4,1	100	90	90		-2,5	0,0	93,1	84,4
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30		0,9	0,0	73,0	66,8
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	0,8	0,0	73,6	67,4
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	0,5	0,0	74,2	68,0
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	1,4	0,0	75,1	68,9
Mittagstraße	(Q2)	Nicht geriffelter Gussasphalt	150,0	6,5	1,3	30,0	11,8	1,8	30	30	30	Lichtzeichengeregelt	1,4	0,0	75,6	69,4



**Fa. Geiger: Postzustellstützpunkt Sonthofen**  
**Prognoseplanfall Postzustellstützpunkt 2035 (ModusConsult 16.11.2022) 40km/h**

**Anhang C**

**Berechnung Strassenemission nach RLS-19**

**Legende**

Straße		Straßenname
Abschnitt		
Straßenoberfläche		
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw1	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
KT		Knotenpunkttyp
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
L'w Tag	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich



# Fa. Geiger: Postzustellstützpunkt Sonthofen

# Anhang D

## Nullfall 2035 vs. Planfall 2035 mit Bauvorhaben (BV) Zustellstützpunkt (50km/h bzw. 40km/h)

Punktname 1	Fas- sade 2	Stock- werk 3	Beurteilungspegel ohne BV (Nullfall)		Beurteilungspegel mit BV (50km/h)		Pegeldifferenz (Planfall 50km/h)		Beurteilungspegel mit BV (40km/h)		Pegeldifferenz (Planfall 40km/h)	
			Tag dB(A) 4	Nacht dB(A) 5	Tag dB(A) 6	Nacht dB(A) 7	Tag dB(A) 8	Nacht dB(A) 9	Tag dB(A) 10	Nacht dB(A) 11	Tag dB(A) 12	Nacht dB(A) 13
FI.-Nr. 1486	NO	EG	68,4	60,9	68,5	61,0	0,1	0,1	67,1	59,6	-1,3	-1,3
	NO	1.OG	68,5	61,1	68,6	61,1	0,1	0,0	67,2	59,7	-1,3	-1,4
FI.-Nr. 1485/6	NO	EG	67,1	59,4	67,1	59,5	0,0	0,1	65,6	58,0	-1,5	-1,4
	NO	1.OG	67,4	59,8	67,5	59,9	0,1	0,1	66,0	58,3	-1,4	-1,5
FI.-Nr. 1424	SW	EG	71,7	64,1	71,8	64,2	0,1	0,1	70,2	62,6	-1,5	-1,5
	SW	1.OG	71,0	63,4	71,0	63,4	0,0	0,0	69,5	61,8	-1,5	-1,6
FI.-Nr. 1485/1	NO	EG	68,9	61,3	68,9	61,3	0,0	0,0	67,4	59,8	-1,5	-1,5
	NO	1.OG	68,8	61,2	68,9	61,2	0,1	0,0	67,3	59,7	-1,5	-1,5
FI.-Nr. 1342	SW	EG	68,7	61,0	68,7	61,1	0,0	0,1	67,2	59,5	-1,5	-1,5
	SW	1.OG	68,3	60,7	68,3	60,7	0,0	0,0	66,8	59,1	-1,5	-1,6
FI.-Nr. 1479/13	NO	EG	66,3	58,6	66,4	58,6	0,1	0,0	65,0	57,2	-1,3	-1,4
	NO	1.OG	66,7	59,0	66,7	59,0	0,0	0,0	65,4	57,6	-1,3	-1,4
FI.-Nr. 1344/4	SW	EG	68,0	60,4	68,0	60,4	0,0	0,0	66,5	58,8	-1,5	-1,6
	SW	1.OG	67,6	60,0	67,6	60,0	0,0	0,0	66,0	58,4	-1,6	-1,6
FI.-Nr. 1475	N	EG	65,4	57,5	65,4	57,6	0,0	0,1	64,3	56,4	-1,1	-1,1
	N	1.OG	65,2	57,4	65,2	57,5	0,0	0,1	63,9	56,1	-1,3	-1,3
FI.-Nr. 1354	SW	EG	66,3	58,6	66,4	58,7	0,1	0,1	65,0	57,2	-1,3	-1,4
	SW	1.OG	66,6	58,9	66,7	59,0	0,1	0,1	65,4	57,6	-1,2	-1,3
FI.-Nr. 1471	NO	EG	68,0	60,3	68,1	60,3	0,1	0,0	66,9	59,1	-1,1	-1,2
	NO	1.OG	67,9	60,2	68,0	60,2	0,1	0,0	66,7	58,9	-1,2	-1,3
FI.-Nr. 1469 (W)	N	EG	65,8	58,0	65,9	58,0	0,1	0,0	64,9	57,0	-0,9	-1,0
	N	1.OG	66,1	58,4	66,2	58,4	0,1	0,0	65,2	57,4	-0,9	-1,0
FI.-Nr. 1469 (O)	NO	EG	67,3	59,4	67,3	59,4	0,0	0,0	67,3	59,4	0,0	0,0
	NO	1.OG	68,7	60,9	68,8	60,9	0,1	0,0	68,7	60,9	0,0	0,0
FI.-Nr. 1418/18	W	EG	59,2	53,2	59,7	53,3	0,5	0,1	59,6	53,2	0,4	0,0
	W	1.OG	59,1	53,1	59,6	53,2	0,5	0,1	59,5	53,1	0,4	0,0
FI.-Nr. 1418/22	W	EG	58,2	52,3	58,7	52,4	0,5	0,1	58,7	52,4	0,5	0,1
	W	1.OG	58,4	52,4	58,9	52,5	0,5	0,1	58,9	52,4	0,5	0,0
FI.-Nr. 1418/35	W	EG	57,9	52,0	58,4	52,1	0,5	0,1	58,4	52,0	0,5	0,0
	W	1.OG	58,2	52,2	58,7	52,3	0,5	0,1	58,6	52,2	0,4	0,0





# Änderung des B-Plans Nr. 56 in Sonthofen: Einrichtung eines DHL-Zustellstützpunktes

Schalltechnische Untersuchung zu  
den Auswirkungen in umliegenden  
Straßennetz

## Übersichtsplan

(mit Straßenverläufen und  
maßgeblichen Immissionsorten)

Abb. 1  
zum Bericht 6102/B5/hu  
vom 11.04.2023

### Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Emissionsband Straße
- Knotenpunkt



Maßstab bei Blattgröße DIN A4: 1:5000

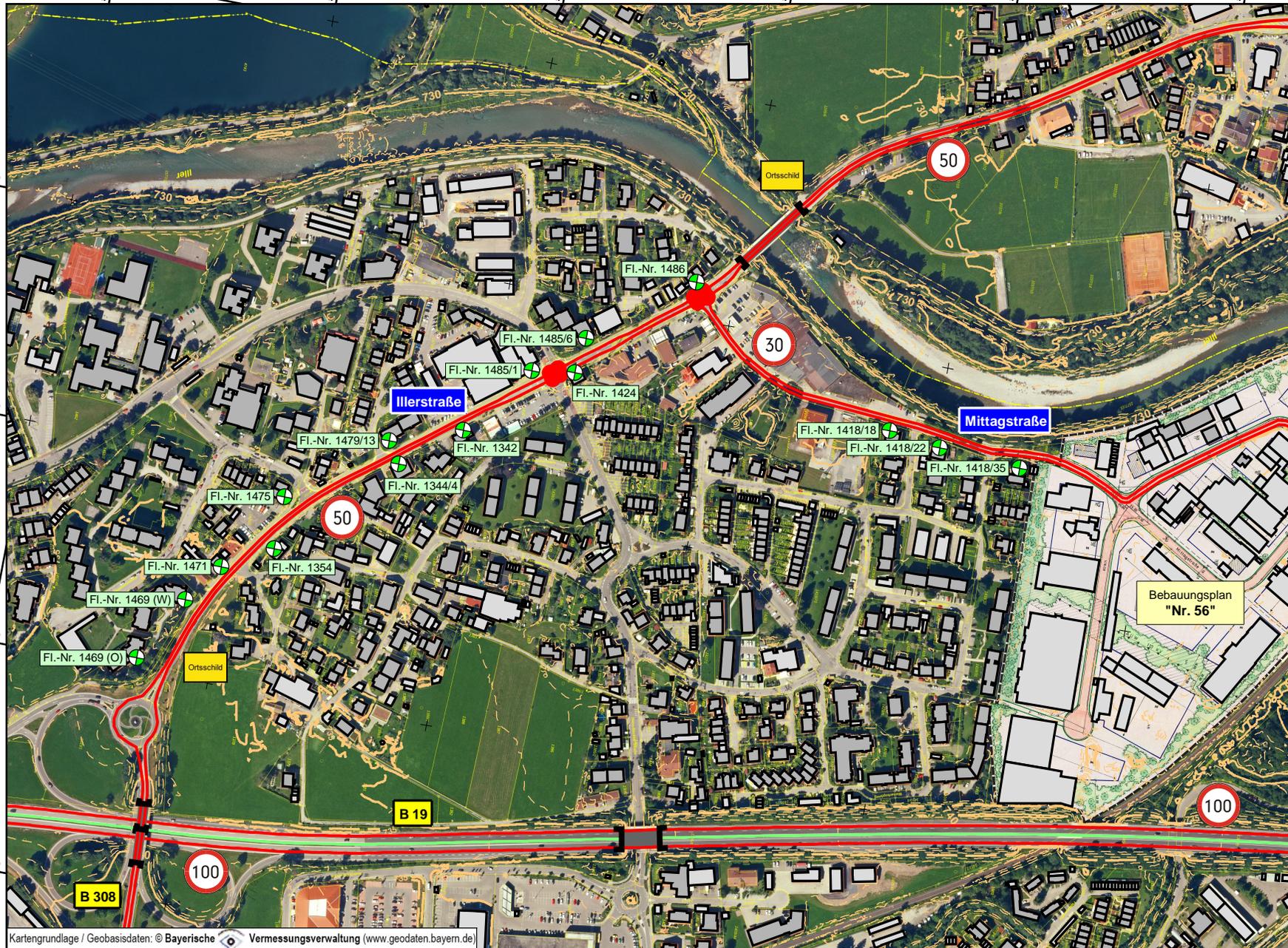


**Steger & Partner GmbH**

Lärmschutzberatung

Fraundorferstraße 87  
81247 München  
089 / 89 14 63-0

[www.sp-laermschutz.de](http://www.sp-laermschutz.de)



Kartengrundlage / Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung ([www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de))