

Ingenieurbüro Greiner
Beratende Ingenieure PartG mbB
Otto-Wagner-Straße 2a
82110 Germering

Ing.-Büro Greiner Otto-Wagner-Str. 2a 82110 Germering

Verwaltungsgemeinschaft Grafrath
Herrn Kennerknecht
Hauptstraße 64
82284 Grafrath

Telefon 089 / 89 55 60 33 - 0
Email info@ibgreiner.de
Internet www.ibgreiner.de

Gesellschafter:
Dipl.-Ing. (FH) Rüdiger Greiner
Dipl.-Ing. Dominik Prišlin
Dipl.-Ing. Robert Ricchiuti

Akkreditiertes Prüflaboratorium
D-PL-19498-01-00
nach ISO/IEC 17025:2018
Ermittlung von Geräuschen;
Modul Immissionsschutz

Messstelle nach § 29b BImSchG
auf dem Gebiet des Lärmschutzes

Bayerische Ingenieurekammer – Bau

Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
(DEGA)

1. Änderung des Bebauungsplanes „Amperterrasse West“ Gemeinde Grafrath

Stellungnahme Nr. 222141 / 10 vom 15.07.2026
(Schalltechnische Beurteilung der 1. Änderung des Bebauungsplanes)

1. Situation und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Grafrath plant die 1. Änderung des Bebauungsplanes „Amperterrasse West“ [1].

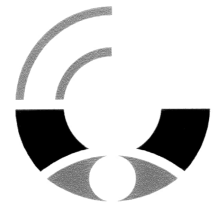
Im Zuge der Planänderung soll das bislang geplante 2-geschossige Parkdeck mit insgesamt ca. 25 Stellplätzen durch einen oberirdischen Parkplatz mit ca. 25 Stellplätzen ersetzt werden. Der Parkplatz dient weiterhin den Besuchern des Wohngebietes.

Zudem entfällt das im südöstlichen Bereich geplante Baufenster für eine Energiezentrale ersatzlos.

Zu dem rechtskräftigen Bebauungsplan liegt unsere schalltechnische Untersuchung Bericht Nr. 222141 / 8 vom 07.03.2025 [6] vor. In dieser Untersuchung wurde die schalltechnische Situation innerhalb des Plangebietes aufgrund der einwirkenden Verkehrs-, Gewerbe- und Sportgeräusche umfänglich untersucht. Auch die zu erwartende Geräuschbelastung an der bestehenden Wohnbebauung östlich der Mauerner Straße durch das geplante Parkdeck und die Tiefgaragenzufahrt wurde ermittelt und die Verträglichkeit festgestellt.

Hinsichtlich der Verkehrs-, Gewerbe- und Sportgeräusche (Punkte 3, 5 und 6 des o.g. Berichts) ergibt sich durch die Planänderung kein Anpassungsbedarf. Die Ergebnisse der Untersuchung haben unverändert Gültigkeit. Der unter Punkt 4 untersuchte Parkverkehr ist aufgrund der beschriebenen Planänderung im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme zu untersuchen.

Für die Änderungssatzung wird ein entsprechender Textvorschlag zum Thema Immissionsschutz genannt.



Dipl.-Ing. (FH) Rüdiger Greiner
Öffentlich bestellter und vereidigter
Sachverständiger
der Industrie und Handelskammer
für München und Oberbayern
für „Schallimmissionsschutz“

2. Grundlagen

Dieser Stellungnahme liegen zugrunde:

[1] Planunterlagen:

- Digitale Flurkarte, digitales Geländemodell und 3D-Gebäudemodell (LoD2), Stand 21.03.2024, Bayerische Vermessungsverwaltung
- 1. Änderung des Bebauungsplanes „Amperterrasse West“, Entwurf vom 13.07.2026, Dipl.-Ing. Univ. Architekt + Stadtplaner Thomas Wild

[2] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998, GMBI 1998, Nr. 26, S. 503 mit Änderung vom 01. Juni 2017

[3] DIN ISO 9613-2: Akustik - Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien. Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren. Oktober 1999

[4] Parkplatzlärmstudie, Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen. Bayerisches Landesamt für Umwelt; 6. überarbeitete Auflage; August 2007 sowie Anwendungshinweise (Maximalpegelkriterium) vom Februar 2025

[5] Telefonische Besprechung mit dem Stadtplaner (Hr. Wild) im Juli 2026 zu den schalltechnisch relevanten Punkten der geplanten 1. Änderung des Bebauungsplanes

[6] Schalltechnische Untersuchung Bericht Nr. 222141 / 8 vom 07.03.2025 zum Bebauungsplan „Amperterrasse West“, Ingenieurbüro Greiner

3. Anforderungen / Vorgehensweise im vorliegenden Fall

Im südöstlichen Bereich des Bebauungsplangebietes ist die Errichtung eines Parkplatzes mit insgesamt ca. 25 Stellplätzen für Besucher des Wohngebietes geplant. Zudem ist an der Mauerner Straße eine Tiefgaragenzufahrt für die Gebäude C1.1 und C1.2 vorgesehen (bleibt unverändert).

Gemäß der Parkplatzlärmstudie [4] wird empfohlen, auch bei Parkplätzen in Wohnanlagen das Beurteilungsverfahren der TA Lärm heranzuziehen. Danach sollten Parkplätze, Tiefgaragen und Parkhäuser so errichtet und betrieben werden, dass „schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik zur Lärminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden“.

In Analogie zu der bisherigen Untersuchung [6] wird für die Berechnung und Beurteilung der Geräusche des Parkplatzes sowie der Tiefgaragenzufahrt hilfsweise die TA Lärm [2] herangezogen.

Zur Beurteilung der schalltechnischen Situation werden an der nächstgelegenen bestehenden Wohnbebauung im WA-Gebiet unmittelbar östlich der Mauerner Straße die repräsentativen Immissionsorte IO 4 bis IO 8 gewählt (vgl. Detailplan auf Seite 7). Zudem wird die Einhaltung der Anforderungen auch an dem nächstgelegenen geplanten Wohngebäude (Parzelle D1 mit Immissionsort IO 9) geprüft.

Durch die Geräusche aufgrund der Nutzung des Parkplatzes und der Tiefgaragenzufahrt sollten die Immissionsrichtwerte von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts in WA-Gebieten nicht überschritten werden. Nachts ist die sog. ungünstigste bzw. lauteste Nachtstunde mit der höchsten Frequentierung zu beurteilen.

Einzelne, kurzzeitige Pegelspitzen sollten die Immissionsrichtwerte tags um nicht mehr als 30 dB(A), nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten ("Maximalpegelkriterium").

4. Schallemissionen

Parkplatz

Gemäß den Angaben des Stadtplaners [5] und in Analogie zu der bisherigen Untersuchung [6] wird folgende Frequentierung (Mittelwerte) für Parkplätze von Wohnanlagen gemäß der Parkplatzlärmstudie [4] angesetzt:

- 0,22 Bewegungen je Stellplatz und Stunde im Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)
- 0,1 Bewegungen je Stellplatz in der lautesten Nachtstunde (i.d.R. 22:00 bis 23:00 Uhr)

Somit ergeben sich ca. 88 Pkw-Bewegungen tags und 3 Pkw-Bewegungen in der lautesten Nachtstunde.

Die Fahrgasse des Parkplatzes wird asphaltiert oder mit einem akustisch gleichwertigen Belag versehen. Die Zufahrten von Norden und Süden auf den Parkplatz werden ebenfalls berücksichtigt.

Es werden folgende Emissionen angesetzt (vgl. Detailplan, Seite 7 sowie Eingabedaten, Seite 8):

Tabelle 1: Schallemissionen Parkplatz während der Tages- und Nachtzeit

Schallquelle	Schallleistungspegel	Einwirkzeit / Anzahl	Emissionspegel	Bemerkung
Tageszeit (06:00 bis 22:00 Uhr)				
Zufahrt Süd	L` _{WA} = 47,5 dB(A)	44 Pkw-Bewegungen	L _{WA} = 66,6 dB(A)	gemäß [4]
Zufahrt Nord	L` _{WA} = 47,5 dB(A)	44 Pkw-Bewegungen	L _{WA} = 64,5 dB(A)	
Parkplatz mit 25 Stpl.	-	88 Pkw-Bewegungen	L _{WA} = 77,4 dB(A)	
Nachtzeit (lauteste Nachtstunde, 22:00 bis 23:00 Uhr)				
Zufahrt Süd	L` _{WA} = 47,5 dB(A)	1 Pkw-Bewegung	L _{WA} = 62,2 dB(A)	gemäß [4]
Zufahrt Nord	L` _{WA} = 47,5 dB(A)	2 Pkw-Bewegungen	L _{WA} = 63,1 dB(A)	
Parkplatz mit 25 Stpl.	-	3 Pkw-Bewegungen	L _{WA} = 74,0 dB(A)	

Tiefgaragenzufahrt

Die Tiefgarage mit Zufahrt bleibt unverändert. Gemäß [6] ist an der Tiefgaragenzufahrt für die Gebäude C1.1 und C1.2 mit 80 Pkw-Bewegungen am Tag und 2 Pkw-Bewegungen in der lautesten Nachtstunde zu rechnen.

Es wird von einer offenen Tiefgaragenrampe (Gefälle ca. 13 %) mit Pflasterbelag o.ä. ausgegangen. Regenrinnen und Rolltor werden entsprechend dem Stand der Lärminderungstechnik so ausgeführt, dass keine relevanten zusätzlichen Schallemissionen entstehen.

Es werden folgende Emissionen angesetzt (vgl. Detailplan, Seite 7 sowie Eingabedaten, Seite 8):

Tabelle 2: Schallemissionen Tiefgaragenzufahrt während der Tages- und Nachtzeit

Schallquelle	Schallleistungspegel	Einwirkzeit / Anzahl	Emissionspegel	Bemerkung
Tageszeit (06:00 bis 22:00 Uhr)				
Zufahrt Tiefgarage	$L_{WA} = 47,5 + 7,8 \text{ dB(A)}^*$	80 Pkw-Bewegungen	$L_{WA} = 72,9 \text{ dB(A)}$	gemäß [4]
Abstrahlung Toröffnung	$L_{WA} = 50 \text{ dB(A)}$	80 Pkw-Bewegungen	$L_{WA} = 67,0 \text{ dB(A)}$	
Nachtzeit (lauteste Nachtstunde, 22:00 bis 23:00 Uhr)				
Zufahrt Tiefgarage	$L_{WA} = 47,5 + 7,8 \text{ dB(A)}^*$	2 Pkw-Bewegungen	$L_{WA} = 68,9 \text{ dB(A)}$	gemäß [4]
Abstrahlung Toröffnung	$L_{WA} = 50 \text{ dB(A)}$	2 Pkw-Bewegungen	$L_{WA} = 63,0 \text{ dB(A)}$	

* Die Emissionen des Pkw-Fahrwegs sind um die Zuschläge für das Gefälle (4,8 dB(A)) und den Pflasterbelag (3 dB(A)) zu erhöhen.

5. Schallimmissionen und Beurteilung

Berechnungsergebnisse

Aufgrund des Emissionsansatzes für den Parkplatz und die Tiefgaragenzufahrt ergeben sich folgende Beurteilungspegel (gerundet auf ganze dB(A)) an den Immissionsorten IO 4 bis IO 9 (vgl. Detailplan, Seite 7).

Tabelle 3: Beurteilungspegel und Immissionsrichtwerte

Immissionsort	Gebiet	Beurteilungspegel in dB(A)		Immissionsrichtwerte der TA Lärm in dB(A)	
		Tag	Nacht (lauteste Nachtstunde)	Tag	Nacht (lauteste Nachtstunde)
IO 4	WA (Bestand)	40	36	55	40
IO 5		39	35		
IO 6		37	34		
IO 7		36	32		
IO 8		35	31		
IO 9	WA (Planung)	45	41		

Die detaillierten Beurteilungspegel und Teilbeurteilungspegel sind im Anhang auf der Seite 7 dargestellt.

Beurteilung

Der Vergleich der berechneten Beurteilungspegel mit den hilfsweise anzusetzenden Immissionsrichtwerten der TA Lärm zeigt folgende Ergebnisse:

Wohnbebauung östlich der Mauerner Straße

An den Immissionsorten IO 4 bis IO 8 der bestehenden Wohnbebauung östlich der Mauerner Straße wird der Immissionsrichtwert tags (55 dB(A)) um mindestens 15 dB(A) unterschritten. Während der Nachtzeit (lauteste Nachtstunde) wird der Immissionsrichtwert (40 dB(A)) um mindestens 4 dB(A) unterschritten.

Die Mindestabstände zwischen der Parkplatznutzung und den Immissionsorten IO 4 bis IO 8 betragen mehr als 24 m. Somit ist gemäß der Parkplatzlärmstudie [4] von einer Einhaltung des Maximalpegelkriteriums der TA Lärm tags und nachts sicher auszugehen.

Unter Berücksichtigung des auf der sicheren Seite liegenden Emissionsansatzes und der hohen Unterschreitungen der Immissionsrichtwerte ist die schalltechnische Situation aufgrund des Parkplatzes und der Tiefgaragenzufahrt bezüglich der Bestandswohnbauung als unkritisch einzustufen.

Geplante Wohnbebauung

An dem maßgeblichen nächstgelegenen Immissionsort IO 9 (Parzelle D1) der geplanten Wohnbebauung wird der Immissionsrichtwert tags (55 dB(A)) um mindestens 10 dB(A) unterschritten.

Während der Nachtzeit (lauteste Nachtstunde) wird der Immissionsrichtwert (40 dB(A)) aufgrund des geringen Abstandes des Parkplatzes zu der Parzelle D1 um maximal 1 dB(A) überschritten. Auch kann es nachts an dem geplanten Wohngebäude zu Überschreitungen des Maximalpegelkriteriums der TA Lärm kommen (z.B. kurzzeitige Maximalpegel durch Pkw-Türenschießen). Aufgrund der nur geringfügigen Nutzung dieser Besucherstellplätze für das geplante Wohngebiet (3 Pkw-Bewegungen in der lautesten Nachtstunde) sind diese möglichen Überschreitungen der nur hilfsweise heranzuziehenden Richtwerte der TA Lärm als unkritisch bzw. zumutbar einzustufen.

Aus schalltechnischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Ersatz des ursprünglich geplanten Parkdecks durch einen Parkplatz mit ca. 25 Stellplätzen.

6. Textvorschlag für die Satzung

Aufgrund der 1. Änderung des Bebauungsplanes sind in der Satzung folgende Anpassungen der Punkte zum Thema Immissionsschutz vorzunehmen:

Festsetzungen durch Text

Der Punkt 11.1 Verkehrsgeräusche bleibt unverändert.

Der Punkt 11.2 ist wie folgt zu ersetzen:

„Die Fahrgasse des Parkplatzes mit ca. 25 Stellplätzen ist zu asphaltieren bzw. mit einem akustisch gleichwertigen Belag zu versehen.“

Der Punkt 11.3 Energiezentrale entfällt.

Hinweise durch Text

Der Punkt 2.6.1 bleibt unverändert.

Begründung durch Text

In die Begründung zur 1. Änderung ist folgender Text aufzunehmen:

„Aufgrund der Nutzung des geplanten Parkplatzes mit ca. 25 Stellplätzen für Besucher des Wohngebietes sowie die Tiefgaragenzufahrt an der Mauerner Straße ergeben sich an den repräsentativen Immissionsorten IO 4 bis IO 8 der Wohnbebauung unmittelbar östlich der Mauerner Straße Beurteilungspegel von maximal 40 dB(A) tags und 36 dB(A) nachts (lauteste Nachtstunde). Die hilfsweise heranzuziehenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm für WA-Gebiete (55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts) werden deutlich unterschritten.

An der nächstgelegenen geplanten Wohnbebauung (Parzelle D1) mit Beurteilungspegeln von ca. 45 dB(A) tags und 41 dB(A) nachts kann sich eine leichte Überschreitung des Immissionsrichtwertes nachts ergeben. Aufgrund der nur geringfügigen Nutzung der Besucherstellplätze für das geplante Wohngebiet (3 Pkw-Bewegungen in der lautesten Nachtstunde) ist diese mögliche Überschreitung der nur hilfsweise heranzuziehenden Richtwerte der TA Lärm als unkritisch bzw. zumutbar einzustufen.

Die Fahrgasse des geplanten Parkplatzes ist zu asphaltieren bzw. mit einem akustisch gleichwertigen Belag zu versehen (vgl. Festsetzung unter Punkt 11.2).“

7. Fazit

Aus fachlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die 1. Änderung des Bebauungsplanes „Amperterrasse West“ in der Gemeinde Grafrath. Der unter Punkt 6 genannte Textvorschlag für die Änderungssatzung ist zu beachten.

Dipl.-Ing. Robert Ricchiuti

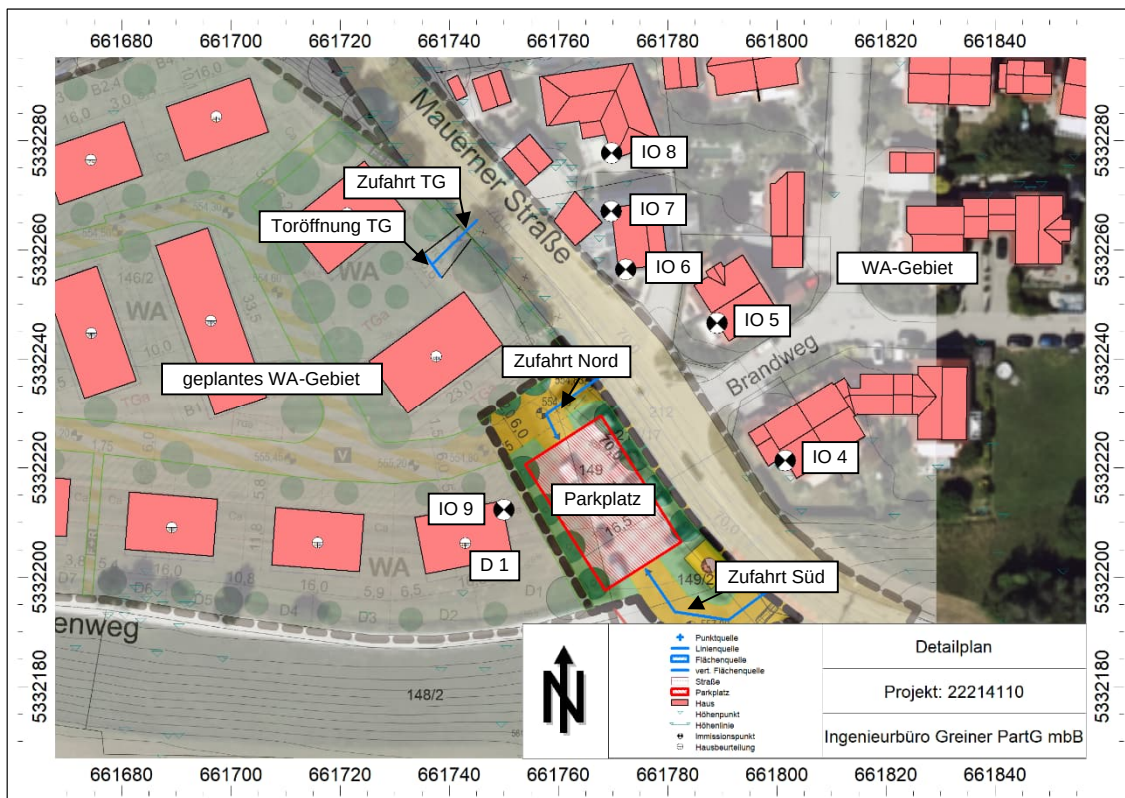
Dipl.-Ing. Dominik Prišlin



Durch die DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH
nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium.
Die Akkreditierung gilt für die in der Urkunde aufgeführten Prüfverfahren.

Anhang	Seite 7	Detailplan und Berechnungsergebnisse
	Seite 8	Eingabedaten

Detailplan



Berechnungsergebnisse Geräusche Parkplatz / Tiefgaragenzufahrt

Beurteilungspegel an den Immissionsorten IO 4 bis IO 9

Bezeichnung	Beurteilungspegel		Immissionsrichtwerte		Höhe (m)	Koordinaten		
	Tag	Nacht	Tag	Nacht		X	Y	Z
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)		(m)	(m)	(m)
IO 4 EG	33.7	30.1	55	40	2.00	661801.55	5332221.30	556.65
IO 4 1.OG	37.9	34.4	55	40	4.80	661801.55	5332221.30	559.45
IO 4 2.OG	39.5	36.1	55	40	7.60	661801.55	5332221.30	562.25
IO 5 EG	35.5	32.2	55	40	2.00	661789.06	5332246.61	556.85
IO 5 1.OG	37.8	34.5	55	40	4.80	661789.06	5332246.61	559.65
IO 5 2.OG	38.6	35.3	55	40	7.60	661789.06	5332246.61	562.45
IO 6 EG	34.7	31.6	55	40	2.00	661772.29	5332256.45	556.50
IO 6 1.OG	37.0	33.8	55	40	4.80	661772.29	5332256.45	559.30
IO 7 EG	35.9	32.2	55	40	2.00	661769.66	5332267.05	556.64
IO 8 EG	34.6	31.0	55	40	2.00	661769.70	5332277.72	555.94
IO 9 EG	44.3	41.0	55	40	2.00	661749.96	5332212.31	557.85
IO 9 1.OG	44.5	41.2	55	40	4.80	661749.96	5332212.31	560.65
IO 9 2.OG	44.0	40.7	55	40	7.60	661749.96	5332212.31	563.45

Teilbeurteilungspegel Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)

Quelle			Teilpegel Tag					
Bezeichnung	M.	ID	IO 4 2.OG	IO 5 2.OG	IO 6 1.OG	IO 7 EG	IO 8 EG	IO 9 1.OG
Parkplatz: Zufahrt Süd		8	28.9	23.8	19.4	11.0	4.7	25.3
Parkplatz: Zufahrt Nord		8	24.0	26.5	28.1	22.4	21.4	29.7
Parkplatz		8	38.8	37.6	35.7	30.3	29.4	44.3
Tiefgarage: Zufahrt		8	22.3	28.0	27.5	33.2	31.6	12.7
Tiefgarage: Toröffnung		8	20.5	22.5	15.1	27.0	26.5	5.3

Teilbeurteilungspegel Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr, lauteste Nachtstunde)

Quelle			Teilpegel Nacht					
Bezeichnung	M.	ID	IO 4 2.OG	IO 5 2.OG	IO 6 1.OG	IO 7 EG	IO 8 EG	IO 9 1.OG
Parkplatz: Zufahrt Süd		8	24.5	19.4	15.0	6.6	0.3	20.9
Parkplatz: Zufahrt Nord		8	22.6	25.1	26.7	21.0	20.0	28.3
Parkplatz		8	35.4	34.2	32.3	26.9	26.0	40.9
Tiefgarage: Zufahrt		8	18.3	24.0	23.5	29.2	27.6	8.7
Tiefgarage: Toröffnung		8	16.5	18.5	11.1	23.0	22.5	1.3

Eingabedaten

Bericht (22214110.cna)

CadnaA Version 2026 MR 1 (64 Bit)

Linienquellen

Bezeichnung	M.	ID	Schallleistung Lw		Schallleistung Lw'		Lw / Li		Korrektur		K0	Freq.
			Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Typ	Wert	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		
Parkplatz: Zufahrt Süd		8	66.6	62.2	51.9	47.5	Lw'	47.5	4.4	0.0	0.0	500
Parkplatz: Zufahrt Nord		8	64.5	63.1	51.9	50.5	Lw'	47.5	4.4	3.0	0.0	500
Tiefgarage: Zufahrt		8	72.9	68.9	62.3	58.3	Lw'	47,5+7,8	7.0	3.0	0.0	500

Flächenquellen vertikal

Bezeichnung	M.	ID	Schallleistung Lw		Schallleistung Lw'		Lw / Li		Korrektur		Schalldämmung		K0	Freq.
			Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Typ	Wert	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	R	Fläche (m²)		
Tiefgarage: Toröffnung		8	67.0	63.0	57.0	53.0	Lw''	50	7.0	3.0			3.0	500

Parkplaetze

Bezeichnung	M.	ID	Typ	Lwa		Zählraten				Zuschlag Art		Zuschlag Fahrb		Berechnung nach
				Tag (dBA)	Nacht (dBA)	Bezugsgr. B0	Anzahl B	Stellpl/BezGr f	Beweg/h/BezGr. N	Kpa	Parkplatzart	Kstro	Fahrbahnoberfl	
Parkplatz		8	ind	77.4	74.0	Stellplatz	25	1.00	0.220	0.100	4.0	P+R-Parkplatz	0.0	Asphaltierte Fahrgassen LfU-Studie 2007

Haeuser (Auszug)

Bezeichnung	Sel.	M.	ID	WG	Einwohner	Absorption	Höhe
							Anfang (m)
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	540.56 a
Amperterrasse 5			Building	x	0	0,11	
Amperterrasse 5			Building	x	0	0,11	555.85 a
Amperterrasse 5			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	539.93 a
Badstraße 17			Building	x	0	0,11	
Badstraße 17			Building	x	0	0,11	
Amperterrasse 10			Building	x	0	0,11	555.42 a
Amperterrasse 10			Building	x	0	0,11	
Amperterrasse 10			Building	x	0	0,11	
Badstraße 7			Building	x	0	0,11	541.89 a
Badstraße 7			Building	x	0	0,11	
Badstraße 7			Building	x	0	0,11	
Badstraße 7			Building	x	0	0,11	
Badstraße 7			Building	x	0	0,11	
Amperterrasse 2			Building	x	0	0,11	
Amperterrasse 2			Building	x	0	0,11	
Amperterrasse 2			Building	x	0	0,11	
Amperterrasse 2			Building	x	0	0,11	
Hauptstraße 11			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
Brandweg 22			Building	x	0	0,11	
Brandweg 22			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	556.19 a
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
Badstraße 13b			Building	x	0	0,11	
Badstraße 13b			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
Mauerner Straße 15			Building	x	0	0,11	
Mauerner Straße 15			Building	x	0	0,11	
Zur Amperschlucht 6a			Building	x	0	0,11	
Zur Amperschlucht 6a			Building	x	0	0,11	
Brandweg 7			Building	x	0	0,11	
Brandweg 7			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	540.16 a
			Building	x	0	0,11	
Badstraße 9			Building	x	0	0,11	
Badstraße 9			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	
			Building	x	0	0,11	