

Stadt Kitzingen
Bebauungsplan „Bahnhofsumfeld“
Schallimmissionsprognose Verkehr

Auftraggeber: Stadt Kitzingen
Sachgebiet Stadtplanung
Kaiserstraße 13/15
97318 Kitzingen

Berichtsnummer: Y0044.017.01.001

Dieser Bericht umfasst 11 Seiten Text und 23 Seiten Anhang.



Akkreditierung nach
DIN EN ISO/IEC 17025
für die Prüfarten Geräusche,
Erschütterungen und
Bauakustik

Höchberg, 04.05.2022

Bekanntgegebene
Messstelle nach
§ 29b BImSchG
für Geräusche und
Erschütterungen



Dipl.-Ing. (FH) G. Bergold-Nitaj
Bearbeitung
fachliche Verantwortung



Dr. rer. nat. D. Höhne-Mönch
Prüfung und Freigabe

VMPA-anerkannte
Schallschutzprüfstelle
nach DIN 4109,
VMPA-SPG-210-04-BY

Änderungsindex

| Version | Datum | Geänderte Seiten/Kapitel | Hinzugefügte Seiten/Kapitel | Erläuterungen |
|---------|------------|-----------------------------|--------------------------------|---------------|
| 001 | 04.05.2022 | - | - | Erstellung |

Inhaltsverzeichnis

| | | | |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----|-----|
| 1 | Aufgabenstellung..... | 3 | |
| 2 | Unterlagen..... | 4 | |
| 3 | Örtliche Situation, Anforderungen des Schallimmissionsschutzes..... | 5 | |
| 4 | Verkehrslärm Bahnhofsumfeld..... | 7 | |
| 4.1 | Angaben zum Verkehr, Schallemissionen..... | 7 | |
| 4.2 | Berechnung der Schallimmissionen, Beurteilungspegel..... | 8 | |
| 5 | Erschließungsverkehr auf öffentlichen Straßen..... | 9 | |
| 5.1 | Angaben zum Verkehr, Schallemission..... | 9 | |
| 5.2 | Berechnung der Schallimmissionen, Beurteilungspegel..... | 9 | |
| 6 | Bewertung..... | 11 | |
| Anhang A Planunterlagen, Daten | | | |
| | Umgriff Plangebiet..... | A-1 | |
| | Vorentwurf Bahnhofsumfeld..... | A-2 | |
| | Auszug aus Flächennutzungsplan..... | A-3 | |
| Anhang B Berechnungsmodell, Ergebnisse | | | |
| | Lageplan Berechnungsmodell..... | B-1 | |
| | Verkehr Bahnhofsumfeld..... | B-2 | |
| | Flächenhafte Darstellung der Beurteilungspegel..... | B-2 | |
| | Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel..... | B-4 | |
| | Erschließungsverkehr..... | B-7 | |
| | Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel..... | B-7 | |
| Anhang C Eingabedaten der Berechnung..... | | | C-1 |

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Kitzingen plant die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Bahnhofsumfeld für die vorgesehene Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit der Errichtung von Pkw-Stellplätzen sowie eines zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB). Die Pkw-Stellplätze sollen ebenerdig südlich und nördlich des Bahnhofgebäudes angeordnet werden und stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Vor dem Gebäude entstehen Stellplätze für Carsharing, Taxen und kurzfristiges Anhalten ("Kiss+Ride").

Die einzelnen Nutzflächen sind als öffentlicher Verkehr zu bewerten.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind die durch die Nutzungen der geplanten Parkplätze und des Omnibusbahnhofes zu erwartenden Schallimmissionen an den nächst gelegenen zu schützenden Nutzungen zu ermitteln und auf Basis der maßgebenden Richtlinien zu bewerten.

Bei Überschreitung von zulässigen Schallimmissionen sind Hinweise zu planerischen oder baulichen Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung der Konfliktsituation zu geben.

Zur Planung der Erschließung sind die Verkehrslärmimmissionen auf den verschiedenen Erschließungsstraßen zu ermitteln.

2 Unterlagen

| Nr. | Dokument/Quelle | Bezeichnung/Beschreibung |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| /1/ | Stadt Kitzingen, Sachgebiet Stadtplanung | Digitaler Lageplan, 03.12.2013 Lageplan mit Umgriff Bahnhofsumfeld Vorentwurf Bahnhofsumfeld Kitzingen, Stand 01.12.2021 Auszug aus Flächennutzungsplan Haltestellenfahrpläne |
| /2/ | Verkehrsverbund Großraum Nürnberg | Fahrpläne Busverkehr, Aushangfahrplan Bahn www.vgn.de (eigener Download) |
| /3/ | 16. BImSchV, 1990-06 geändert 2014-12 zuletzt geändert 2020-11 | Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) (Hinweis: Die Änderung 2020-11 der Verordnung mit der dort eingeführten RLS-19 ist bisher nicht Bestandteil der Akkreditierung, die Erweiterung der Akkreditierung ist beantragt) |
| /4/ | RLS-19, 2019 mit Korrekturen 2020-02 | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen |
| /5/ | VLärmSchR 97, 1997-06 mit Änderungen 2006-08 und 2010-06 BMVI, 2020-07-27 | Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung Az. StB 13/7144.2/01 / 1206434 |
| /6/ | Wölfel Engineering, Höchberg | „IMMI“ Release 20211206, Programm zur Schallimmissionsprognose, geprüft auf Konformität gemäß den QSI-Formblättern zu VDI 2714: 1988-01, VDI 2720 Blatt1:1997-03, DIN ISO 9613-2:1999-10, Schall 03:1990/2015, RLS-90:1990 und gemäß TEST-20 der BAST für RLS-19:2019 |

3 Örtliche Situation, Anforderungen des Schallimmissionsschutzes

Für die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes ist die Aufstellung eines Bebauungsplans vorgesehen. Die Planungen sehen im Wesentlichen die Neuordnung und Umgestaltung der bestehenden Pkw-Stellplätze und die Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) zur Erhöhung der Qualität vor. Die Pkw-Parkplätze liegen südlich und nördlich vom Kitzinger Bahnhof, Stellplätze für Carsharing, Taxen und kurzzeitiges Anhalten (K+R) am Bahnhofsvorplatz. Der Omnibusbahnhof entsteht nördlich des Bahnhofs. An den Bereich schließen sich Mischgebiete (MI) und westlich der Bahngleise ein allgemeines Wohngebiet (WA) und Grünflächen an.

Zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen auf öffentlichen Verkehrsflächen ist die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV /3/ - maßgebend.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass die folgenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden.

Für die o.g. Gebiete sind dabei folgende Immissionsgrenzwerte definiert:

| Beurteilungszeiträume | | IGW in dB(A) | |
|-----------------------|---------------------|--------------|----|
| | | WA | MI |
| Tag | (06:00 - 22:00 Uhr) | 59 | 64 |
| Nacht | (22:00 - 06:00 Uhr) | 49 | 54 |

Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn

- eine Straße um einen durchgehenden Fahrstreifen bzw. ein Schienenweg um ein durchgehendes Gleis erweitert wird
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des vom zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB oder auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht wird
- der Beurteilungspegel des vom zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird (nicht in GE-Gebieten)

Bei den geplanten Baumaßnahmen wird ein erheblicher baulicher Eingriff zu Grunde gelegt.

Für die Bewertung der Schallimmissionen beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Straße ist gemäß VLärmSchR 97, Nr. 10.6 /5/ bei der Bestimmung des Beurteilungspegels nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen. Eine Überlagerung mit weiteren Verkehrslärmimmissionen wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung nicht berücksichtigt.

Gemäß Rechtsprechung (BVerwG 4 C 9.95, sog. A99-Urteil) ist die Berechnung des Summenpegels geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit der vorhandenen Vorbelastung anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies ist i.A. bei Überschreitung der Auslösewerte für die Lärmsanierung der Fall. Für WA- und MI-Gebiete sind seit 01.08.2020 die folgenden Auslösewerte für Lärmsanierung definiert /5/:

| Beurteilungszeiträume | | Auslösewerte für Lärmsanierung in dB(A) | |
|-----------------------|---------------------|--------------------------------------------|----|
| | | WA | MI |
| Tag | (06:00 - 22:00 Uhr) | 64 | 66 |
| Nacht | (22:00 - 06:00 Uhr) | 54 | 56 |

4 Verkehrslärm Bahnhofsumfeld

4.1 Angaben zum Verkehr, Schallemissionen

Die Eingangsdaten basieren auf den zur Verfügung stehenden Planunterlagen, den Angaben des Auftraggebers sowie öffentlich zugänglichen Angaben der Verkehrsnetzbetreiber /2/.

Die Immissionen der öffentlichen Verkehrsflächen werden bestimmt von:

- dem Parkverkehr auf den Pkw-Parkplätzen (165 Stellplätze südlich, 45 Stellplätze nördlich des Bahnhofs)
- dem Verkehr an den Carsharing-, Taxi-, und Kiss+Ride-Stellplätzen vor dem Bahnhofsgebäude (4 Carsharing-, 4 Taxi-, 2 K+R-Stellplätze)
- dem Omnibusbahnhof (8 Haltepunkte)

Die Immissionen aus dem Verkehr auf den Erschließungsstraßen werden getrennt berechnet (keine baulichen Änderungen).

Die Parkbewegungen werden auf der Basis der folgenden Unterlagen angesetzt:

- Pkw-Parkplätze: Anhaltswerte der RLS-19 /4/ für P+R-Stellplätze
- Carsharing: Abschätzung, je Stellplatz 4 Belegungen tags, 1 Belegung nachts
- Taxi und Kiss+Ride: Abschätzung aus Fahrplan der Bahn (lt. Abfahrtsplan tags 49, nachts 9 Abfahrten), im Mittel 1 Abhol- oder Bringvorgang je Zug, aufgerundet 50 / 10
- Omnibusbahnhof: Fahrpläne der Linien 8101, 8107, 8110, 8112, 8150, 8286 und 8289

Die o.g. Fahrpläne sind der Website des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) /2/ entnommen.

Beim Parkverkehr werden auf allen Pkw-Stellplätzen je Fahrzeug zwei Parkbewegungen, bei den Bushaltestellen je Fahrzeug eine Parkbewegung zu Grunde gelegt. Die Emissionen werden gemäß RLS-19 ermittelt.

Die geplante Position der Carsharing-Stellplätze ist im Vorentwurf nicht dargestellt, diese werden zusammen mit den Taxi- und Kiss+Ride-Stellplätzen vor dem Bahnhofsgebäude modelliert.

Pkw-Parkplätze

| | | |
|--------|------------------------------------------|--------------------------------------|
| tags | 0,30 Bewegungen je Stellplatz und Stunde | (1008 Parkbewegungen bzw. 504 Pkw) |
| nachts | 0,06 Bewegungen je Stellplatz und Stunde | (100,8 Parkbewegungen bzw. 50,4 Pkw) |

Carsharing

| | | | | |
|--------|--------------------|---|-----------------------------------------|-----------|
| tags | $(4 \cdot 2) / 16$ | = | 0,5 Bewegungen / Stellplatz und Stunde | (32 Bew.) |
| nachts | $(1 \cdot 2) / 8$ | = | 0,25 Bewegungen / Stellplatz und Stunde | (8 Bew.) |

Taxi / Kiss+Ride

| | | | |
|--------|---------------------|---|-----------------------------------------|
| tags | $50 / (6 \cdot 16)$ | = | 0,52 Bewegungen / Stellplatz und Stunde |
| nachts | $10 / (6 \cdot 8)$ | = | 0,21 Bewegungen / Stellplatz und Stunde |

Omnibusbahnhof

| | | | |
|--------|----------------|---|-----------------------------------------|
| tags | 120 / (8 · 16) | = | 0,94 Bewegungen / Stellplatz und Stunde |
| nachts | 8 / (8 · 8) | = | 0,13 Bewegungen / Stellplatz und Stunde |

Die vollständigen Eingabedaten der Berechnung sind in Anhang C dokumentiert.

4.2 Berechnung der Schallimmissionen, Beurteilungspegel

Die durch den Pkw-Parkverkehr und den Betrieb des ZOB an den nächst gelegenen zu schützenden Nutzungen zu erwartenden Schallimmissionen werden mit dem PC-Programm IMMI /6/ ermittelt und dargestellt.

Die abschirmende und möglicherweise reflektierende Wirkung der bestehenden Bebauung wird nicht berücksichtigt.

Die mit den genannten Nutzungsangaben ermittelten Schallimmissionen werden für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht in der Berechnungsebene 3,0 m ü. GOK (EG) aufgezeigt (Seiten B-2 und B-3).

Die Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen an den maßgebenden Immissionsorten zeigen die Immissionswerte an den nächst gelegenen Gebäuden 3,0 m ü. GOK (EG) und 6,0 m ü. GOK (1. OG). An ausgewählten Immissionsorten werden die Anteile der einzelnen Schallquellen am Gesamtpegel aufgezeigt (Seiten B-4 bis B-6).

Die Berechnungsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen (aufgerundet):

| Immissionsort | Beurteilungspegel in dB(A) | | IGW 16. BImSchV in dB(A) |
|-----------------------------|----------------------------|--------|--------------------------------|
| | tags | nachts | tags / nachts |
| IP Friedenstraße 7 | 40 | 32 | 64 / 54 |
| IP Friedrich-Ebert-Str. 28 | 48 | 39 | |
| IP Bahnhofplatz 1 | 37 | 31 | |
| IP Amalienweg 5 | 39 | 32 | |
| IP Innere Sulzfelder Str. 2 | 35 | 28 | 59 / 49 |
| IP Panoramaweg 12 | 28 | 21 | |

Die Immissionsgrenzwerte für WA- bzw. MI-Gebiete werden an allen Immissionsorten tags und nachts um mindestens 15 dB(A) unterschritten.

Mit der Berechnung der Verkehrslärmimmissionen gemäß der RLS-19 entspricht die Qualität der Ergebnisse dem Standard der Prognose für Verkehrslärberechnungen bei freier Schallausbreitung.

5 Erschließungsverkehr auf öffentlichen Straßen

5.1 Angaben zum Verkehr, Schallemission

Die Geräusche des Zu- und Abfahrverkehrs auf den Erschließungsstraßen sind getrennt vom Verkehr der geplanten Verkehrsflächen zu ermitteln (keine baulichen Änderungen). Aus den zu Grunde gelegten Parkvorgängen (Kap. 4.1) ergeben sich für die Pkw tags 1090, nachts 119 An- oder Abfahrten, für den ZOB tags je 120, nachts je 8 An- und Abfahrten.

Die Emissionspegel werden nach der RLS-19 /4/ bestimmt. Folgende Daten werden für die maßgebende stündliche Verkehrsstärke (M) zu Grunde gelegt:

Pkw:

| | | | | | | |
|--------|---|---|-----------|---|-------------|--------------------|
| tags | M | = | 1090 / 16 | = | 68,13 Kfz/h | (Ansatz: 70 Kfz/h) |
| nachts | M | = | 119 / 8 | = | 14,88 Kfz/h | (Ansatz: 15 Kfz/h) |

Busse:

| | | | | | |
|--------|---|---|----------|---|------------|
| tags | M | = | 240 / 16 | = | 15,0 Kfz/h |
| nachts | M | = | 16 / 8 | = | 2,0 Kfz/h |

Die detaillierten Zu- und Abfahrtsrouten sind nicht bekannt. Der Verkehr wird auf der sicheren Seite liegend alternativ auf der Friedenstraße, der Friedrich-Ebert-Straße, dem Amalienweg und der Inneren Sulzfelder Straße angesetzt. Auf der Friedenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße wird der volle Umfang (An- und Abfahrten), auf dem Amalienweg und der Inneren Sulzfelder Straße (beide Richtungen) werden nur die Abfahrten angesetzt, da der Amalienweg als Einbahnstraße vom Bahnhof weg gestaltet werden soll.

Die zulässige Geschwindigkeit wird mit $v = 50$ km/h berücksichtigt. Das Gelände wird als eben zu Grunde gelegt, die Straßenoberfläche wird als Splittmastixasphalt SMA 5 bzw. SMA 8 mit den entsprechenden Korrekturwerten angesetzt.

5.2 Berechnung der Schallimmissionen, Beurteilungspegel

Die durch den Verkehr auf den Erschließungsstraßen an den nächst gelegenen zu schützenden Nutzungen zu erwartenden Schallimmissionen werden mit dem PC-Programm IMMI /6/ ermittelt und dargestellt.

Die Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen an den maßgebenden Immissionsorten zeigen die Immissionswerte an den nächst gelegenen Gebäuden in den Höhen 3,0 m ü. GOK (EG) und 6,0 m ü. GOK (OG). An ausgewählten Immissionsorten werden die Anteile der einzelnen Schallquellen aufgezeigt.

Die Berechnungsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

| Immissionsort | Beurteilungspegel in dB(A) | | IGW 16. BImSchV in dB(A) |
|------------------------------|----------------------------|-----------|--------------------------------|
| | tags | nachts | tags / nachts |
| IP Friedenstraße 7 | 61 | 53 | 64 / 54 |
| IP Friedrich-Ebert-Str. 28 | 63 | 55 | |
| IP Friedrich-Ebert-Str. 13 | 58 | 50 | |
| IP Bahnhofsplatz 1 | 54 | 47 | |
| IP Amalienweg 5 | 58 | 50 | |
| IP Innere Sulzfelder Str. 26 | 52 | 45 | |
| IP Innere Sulzfelder Str. 4 | 57 | 50 | |

Die Immissionsgrenzwerte für MI-Gebiete werden tags an allen Immissionsorten um mindestens 1 dB(A) unterschritten. Nachts werden am Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 28 (Westfassade) Überschreitungen um 1 dB ermittelt, an allen weiteren Immissionsorten ist der IGW eingehalten.

Die dokumentierten Berechnungstabellen zeigen, dass jeweils die unmittelbar angrenzende Straße die Pegel bestimmt und die gleichzeitige Berechnung der Schallquellen zu keiner bedeutsamen Überlagerung an den Immissionsorten führt.

Die Immissionen werden tags zu nahezu gleichen Anteilen von den Pkw und den Bussen bestimmt, in der Nacht liegt der Anteil der Pkw etwas über dem der Busse.

Mit der Berechnung der Verkehrslärmimmissionen gemäß der RLS-19 entspricht die Qualität der Ergebnisse dem Standard der Prognose für Verkehrslärberechnungen.

6 Bewertung

Öffentlicher Verkehr im Plangebiet

Die Nutzung der geplanten Pkw-Parkplätze, der Carsharing-, Taxi- und Kiss+Ride-Stellplätze sowie der Betrieb des Omnibusbahnhofs sind an den umliegenden WA- und MI-Nutzungen im Sinne der 16. BImSchV unkritisch.

Die Immissionen der genannten öffentlichen Parkverkehre liegen um mindestens 15 dB unter den jeweiligen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und führen somit bei einer möglicherweise hohen Vorbelastung durch den Schienenverkehr im gesundheitskritischen Bereich (70 / 60 dB(A) tags / nachts) nicht zu einer weiteren Erhöhung der Gesamtbelastung. Die geplanten baulichen Maßnahmen stellen somit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar und damit entsteht durch die Umgestaltungsmaßnahmen kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen an den Immissionsorten.

Da sowohl die Pkw-Stellplätze in vergleichbarem Umfang als auch die Omnibushaltestellen (an abweichenden Positionen) schon bestehen, ist durch die Umgestaltung keine relevante Erhöhung der bestehenden Gesamt-Verkehrslärmimmissionen zu erwarten.

Auch wenn zu erwarten ist, dass die in Kap. 3 genannten Auslösewerte der Lärmsanierung im Nahbereich der Bahnlinie durch die Immissionen des Schienenverkehrs überschritten sind, wird auf eine Gesamtbetrachtung mit dem Bahnlärm verzichtet.

Erschließungsverkehr auf öffentlichen Straßen

Die durch die Nutzungen der Stellplätze und des ZOB am Bahnhof verursachte Verkehr auf den Erschließungsstraßen führt zu einer Lärmbelastung der angrenzenden Immissionsorte. Bei einer Konzentration des gesamten Erschließungsverkehrs auf eine Straße ist an den Gebäudefassaden nahe der jeweiligen Straße mit Immissionen im Bereich der Immissionsgrenzwerte zu rechnen. Auf Grund der tatsächlich vorhandenen Verteilung der Verkehrsströme ist mit niedrigeren Beurteilungspegeln zu rechnen.

Der weitere Anliegerverkehr dürfte gegenüber dem Erschließungsverkehr des Bahnhofs untergeordnet sein.

Durch die geplante Umgestaltung des Bahnhofsumfelds ist jedoch keine Zunahme des Erschließungsverkehrs zu erwarten.

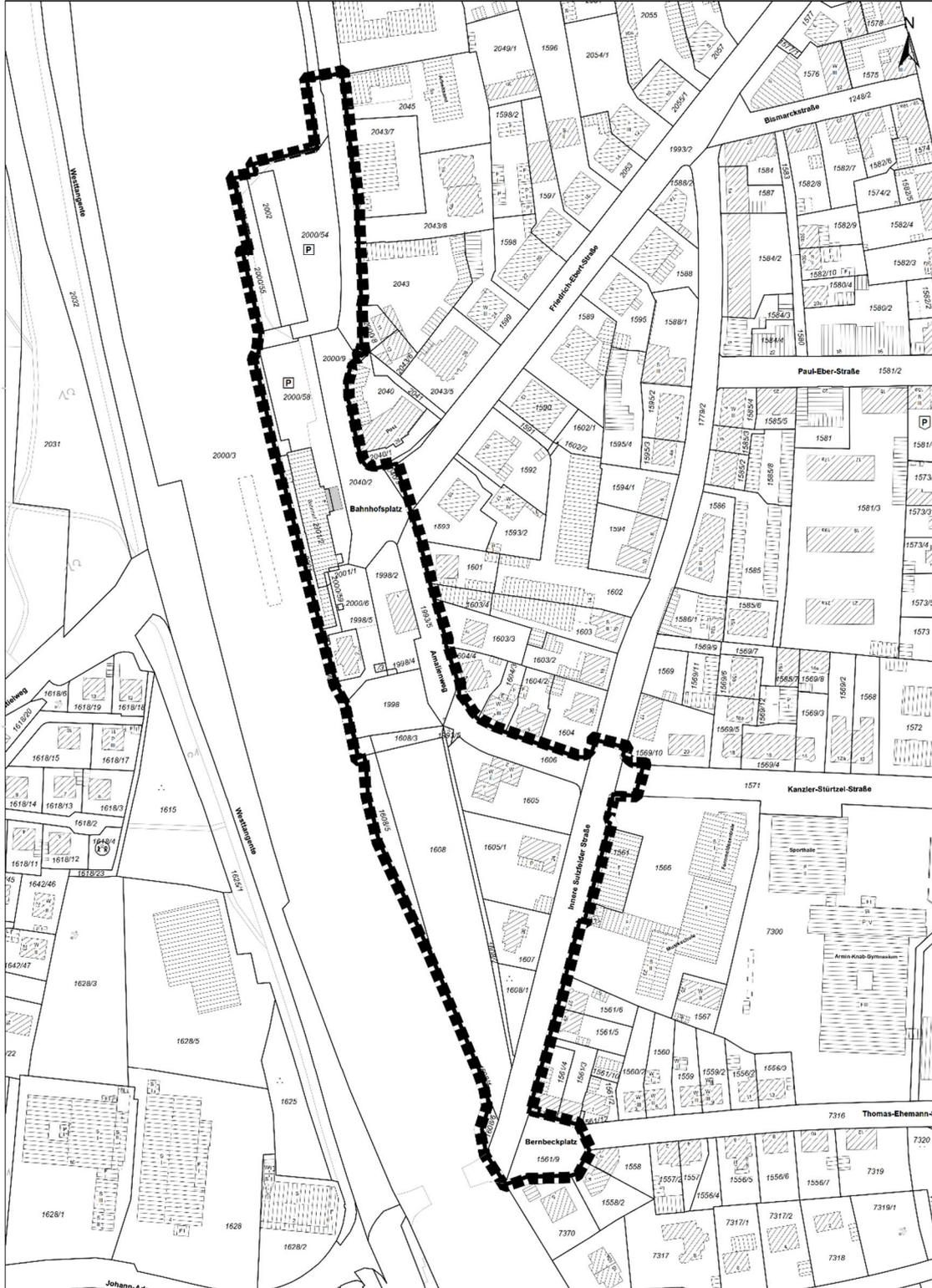
Zur Situation der Gesamtbelastung durch Verkehrslärmimmissionen gelten die beim Parkverkehr getroffenen Aussagen.

Die Geräuschsituation ist an den einzelnen untersuchten Erschließungsstraßen ähnlich, so dass auf Basis der Verkehrslärmimmissionen alleine keine Empfehlung für eine bestimmte Verkehrsführung getroffen werden kann.

Zur Begrenzung bzw. Reduzierung der Lärmbelastung wird empfohlen, den Erschließungsverkehr auf mehrere Straßen zu verteilen und wo möglich, die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen.

Anhang A Planunterlagen, Daten

Umgriff Plangebiet



Maßstab
1:1.500

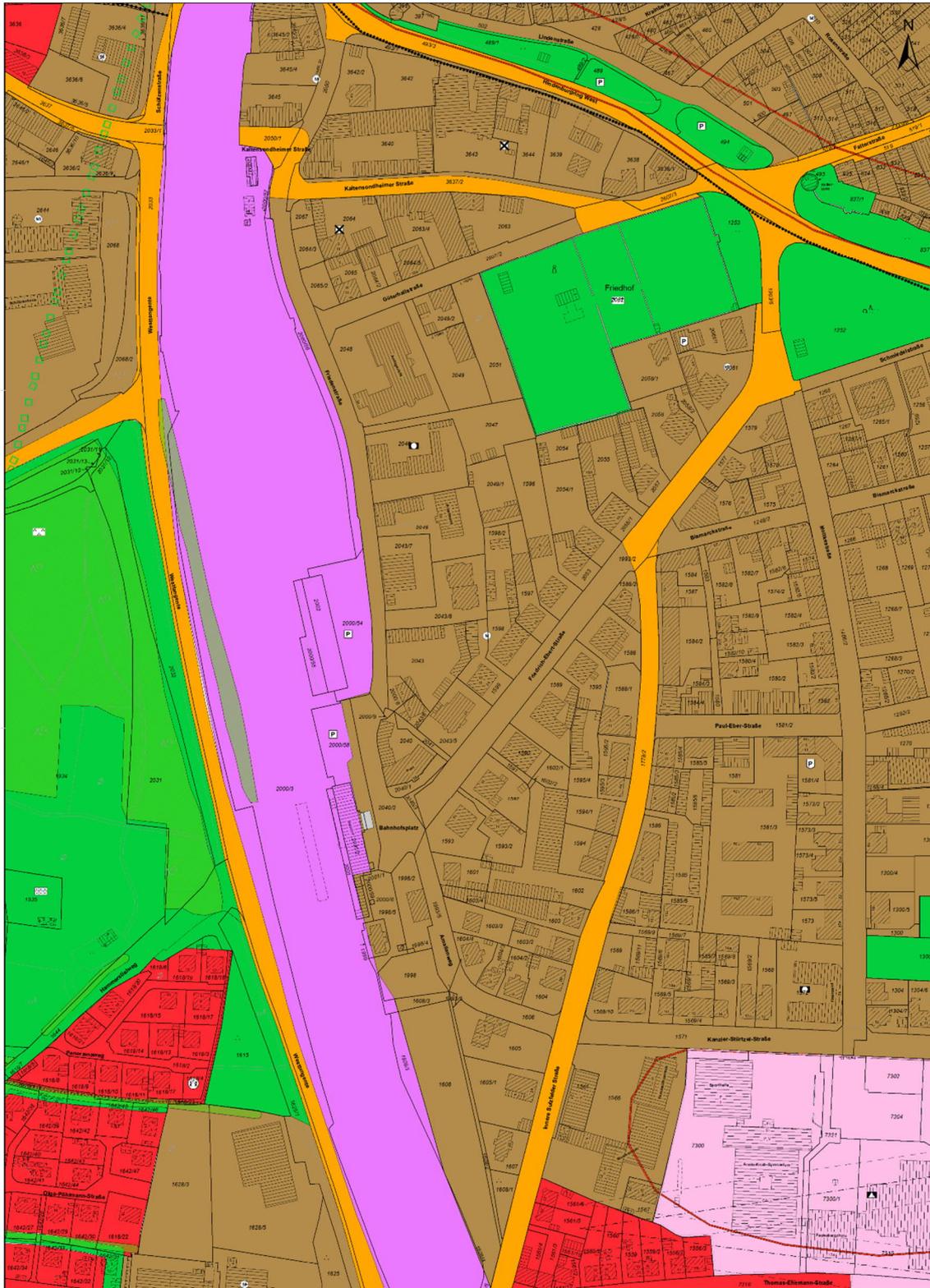
Projekt
Bahnhofsumfeld

Quelle: Stadt Kitzingen

Vorentwurf Bahnhofsumfeld



Auszug aus Flächennutzungsplan



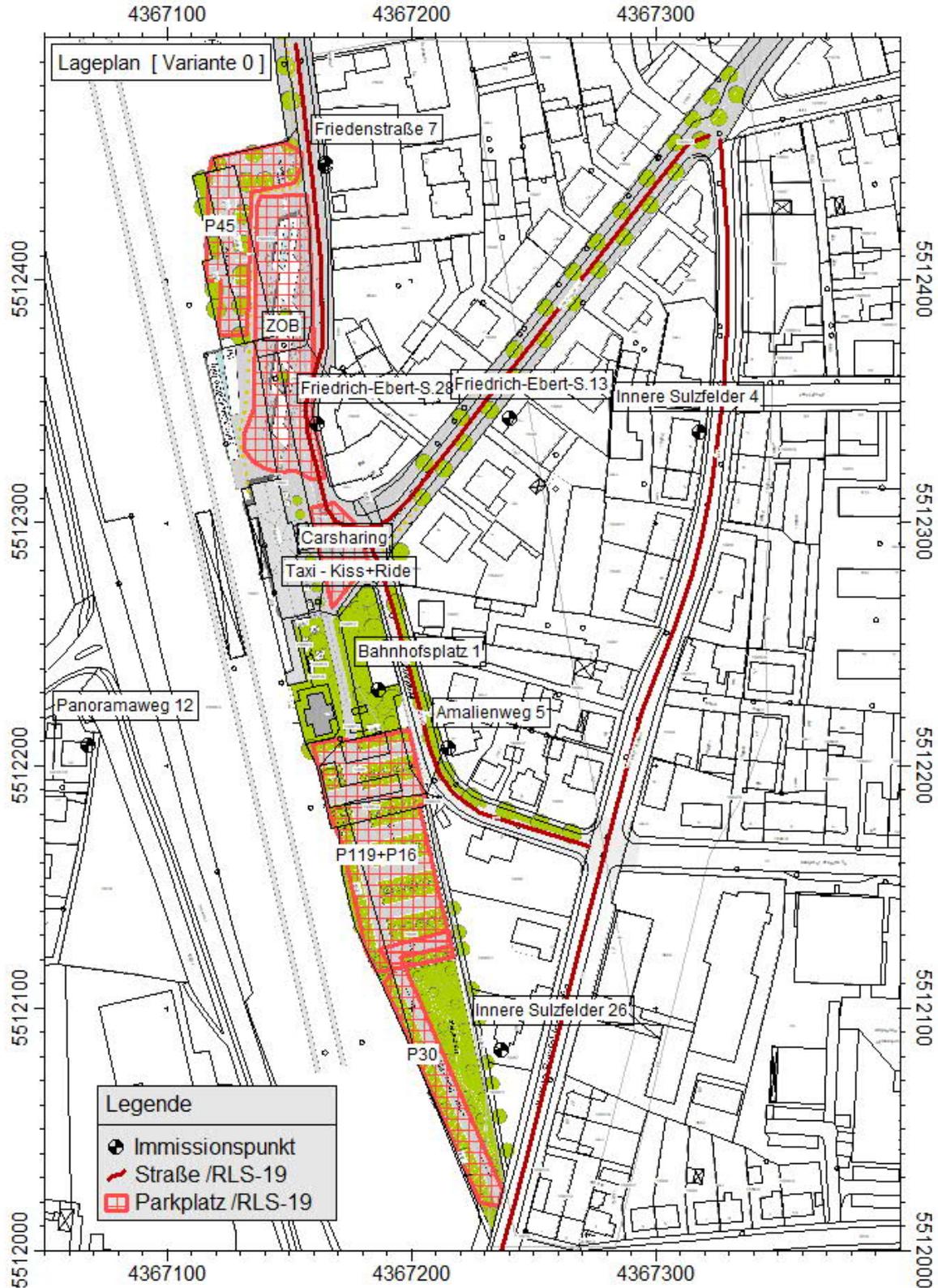
Maßstab
1:2.000

Projekt
Bahnhof FNP

Quelle: Stadt Kitzingen

Anhang B Berechnungsmodell, Ergebnisse

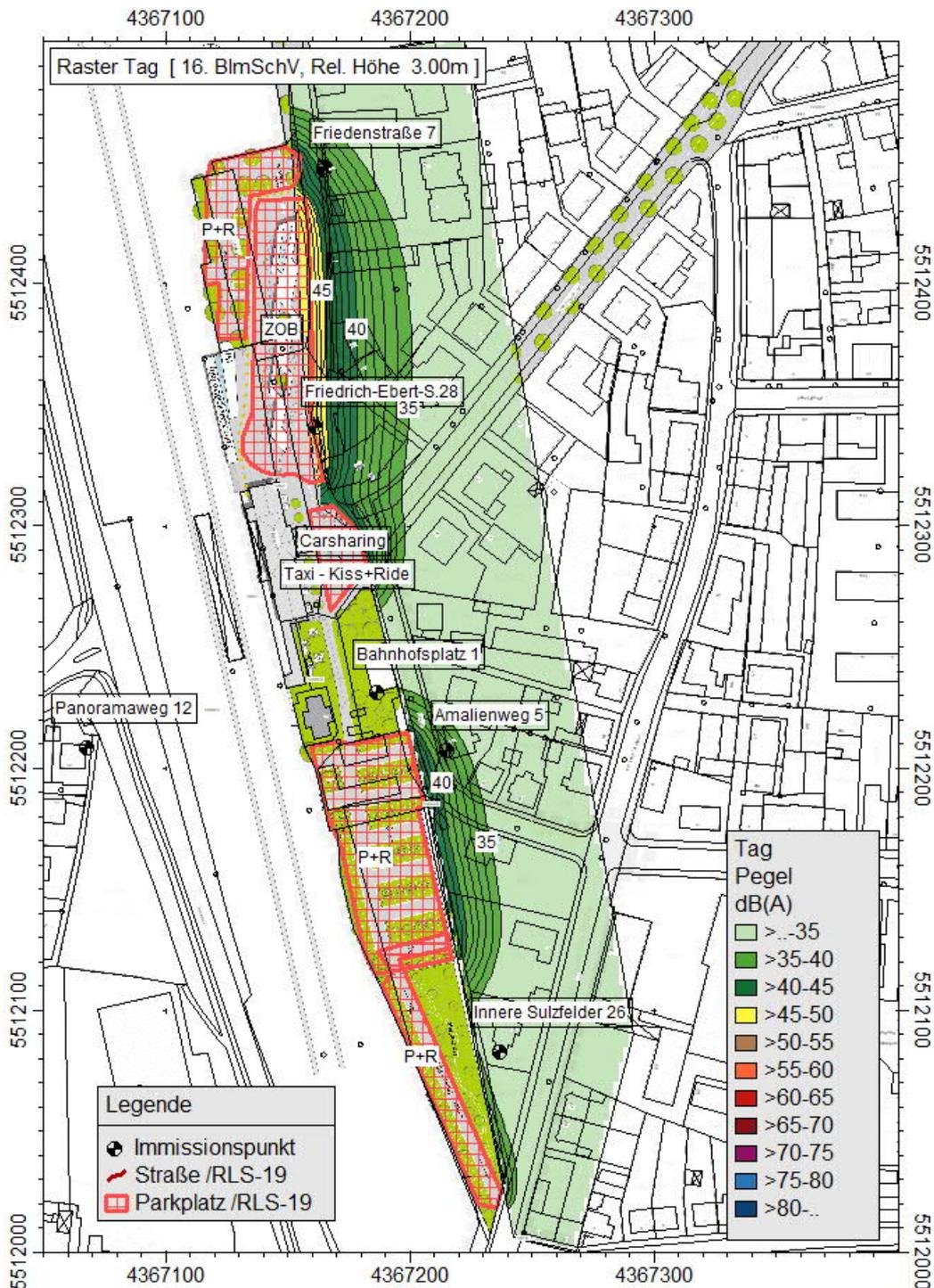
Lageplan Berechnungsmodell



Verkehr Bahnhofsumfeld

Flächenhafte Darstellung der Beurteilungspegel

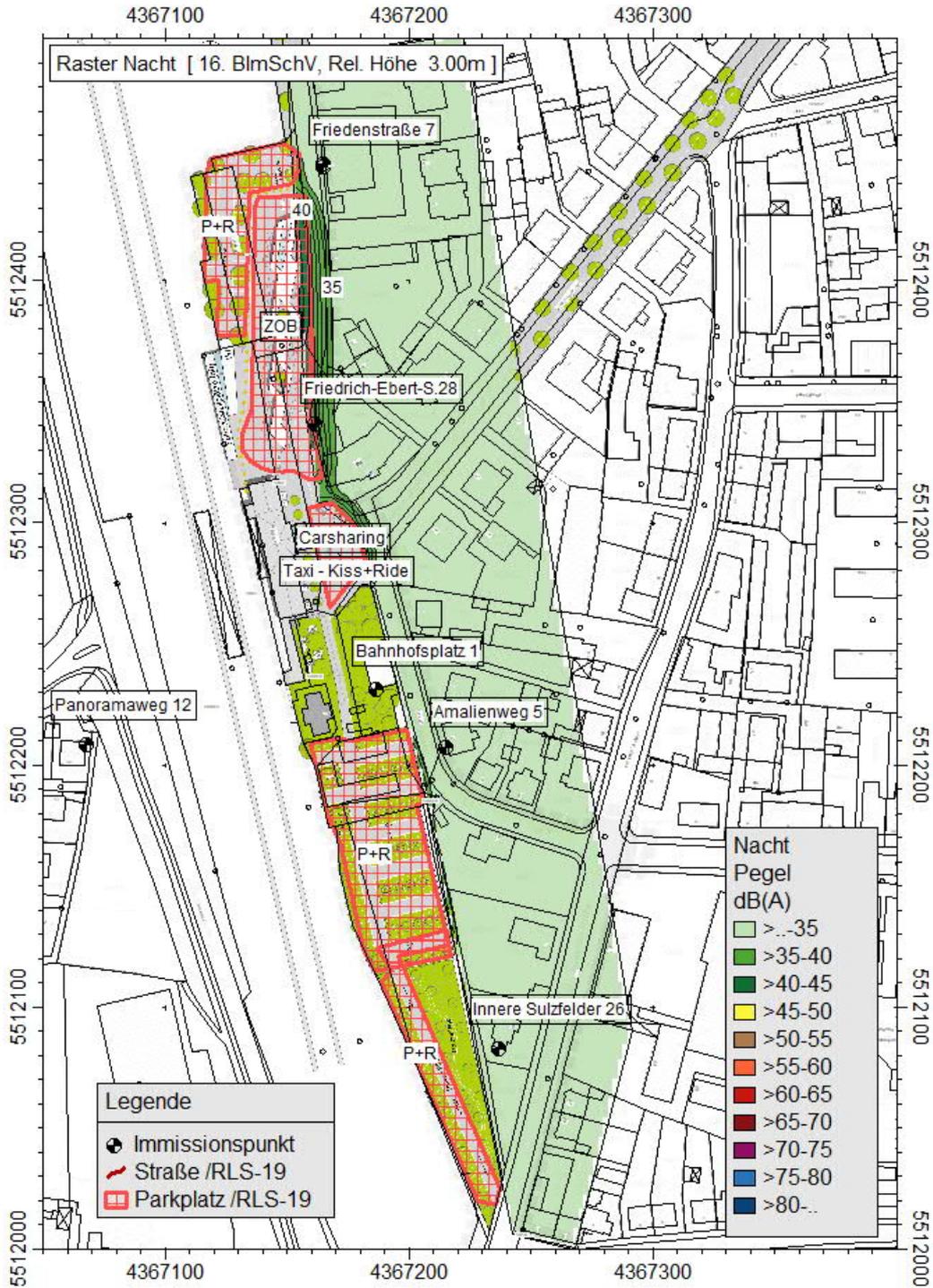
Berechnungsebene +3,0 m ü. GK (EG), Beurteilungszeitraum Tag



Verkehr Bahnhofsumfeld

Flächenhafte Darstellung der Beurteilungspegel

Berechnungsebene +3,0 m ü. GK (EG), Beurteilungszeitraum Nacht



Verkehr Bahnhofsumfeld

Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel

IRW Immissionsrichtwert, hier: Immissionsgrenzwert 16. BImSchV
Lr,i,A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort für einzelne Schallquelle
Lr, A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort, aufsummiert

Übersicht

| Immissionsberechnung | | Einstellung: Kopie von Referenz | | | | | |
|----------------------|----------------------|---------------------------------|-------|-------|-------|--|--|
| 16. BImSchV | | Tag | | Nacht | | | |
| | | IRW | L r,A | IRW | L r,A | | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | | |
| IPkt001 | Friedenstraße 7 EG | 64,0 | 39,2 | 54,0 | 31,3 | | |
| IPkt009 | Friedenstraße 7 OG | 64,0 | 39,9 | 54,0 | 32,0 | | |
| IPkt003 | Friedrich-Ebert-28EG | 64,0 | 47,5 | 54,0 | 38,9 | | |
| IPkt010 | Friedrich-Ebert-28OG | 64,0 | 46,4 | 54,0 | 37,9 | | |
| IPkt004 | Bahnhofplatz 1 EG | 64,0 | 36,0 | 54,0 | 29,1 | | |
| IPkt011 | Bahnhofplatz 1 OG | 64,0 | 37,0 | 54,0 | 30,1 | | |
| IPkt006 | Amalienweg 5 EG | 64,0 | 37,4 | 54,0 | 30,4 | | |
| IPkt012 | Amalienweg 5 OG | 64,0 | 38,1 | 54,0 | 31,2 | | |
| IPkt005 | InnereSulzfelder26EG | 64,0 | 32,9 | 54,0 | 25,9 | | |
| IPkt013 | InnereSulzfelder26OG | 64,0 | 34,1 | 54,0 | 27,1 | | |
| IPkt002 | Panoramaweg 12 EG | 59,0 | 27,4 | 49,0 | 20,2 | | |
| IPkt017 | Panoramaweg 12 OG | 59,0 | 27,8 | 49,0 | 20,6 | | |

Berechnungstabellen für ausgewählte Immissionsorte

| IPkt009 » | Friedenstraße 7 OG | 16. BImSchV Einstellung: Kopie von Referenz | | | | |
|-----------|--------------------|---------------------------------------------|-------------|------------------|-------------|------------|
| | | x = 4367165,21 m | | y = 5512447,35 m | | z = 6,00 m |
| | | Tag | | Nacht | | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | |
| PR19003 » | ZOB | 38,2 | 38,2 | 29,6 | 29,6 | |
| PR19009 » | Carsharing | 9,3 | 38,2 | 6,3 | 29,6 | |
| PR19004 » | Taxi - Kiss+Ride | 11,2 | 38,2 | 7,3 | 29,6 | |
| PR19005 » | Parken P119+P16 | 16,4 | 38,2 | 9,4 | 29,7 | |
| PR19006 » | Parken P30 | 6,8 | 38,2 | -0,2 | 29,7 | |
| PR19008 » | Parken P45 | 35,1 | 39,9 | 28,1 | 32,0 | |
| | Summe | | 39,9 | | 32,0 | |

| IPkt010 » | Friedrich-Ebert-28OG | 16. BImSchV Einstellung: Kopie von Referenz | | | | |
|-----------|----------------------|---------------------------------------------|-------------|------------------|-------------|------------|
| | | x = 4367161,78 m | | y = 5512340,75 m | | z = 6,00 m |
| | | Tag | | Nacht | | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | |
| PR19003 » | ZOB | 46,3 | 46,3 | 37,7 | 37,7 | |
| PR19009 » | Carsharing | 22,4 | 46,4 | 19,4 | 37,8 | |
| PR19004 » | Taxi - Kiss+Ride | 24,3 | 46,4 | 20,4 | 37,9 | |
| PR19005 » | Parken P119+P16 | 21,5 | 46,4 | 14,5 | 37,9 | |
| PR19006 » | Parken P30 | 10,4 | 46,4 | 3,4 | 37,9 | |
| PR19008 » | Parken P45 | 24,5 | 46,4 | 17,5 | 37,9 | |
| | Summe | | 46,4 | | 37,9 | |

Verkehr Bahnhofsumfeld

Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel

L_{r,i,A}: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort für einzelne Schallquelle
L_{r,A}: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort, aufsummiert

Berechnungstabellen für ausgewählte Immissionsorte

| IPkt011 » | Bahnhofplatz 1 OG | 16. BlmSchV Einstellung: Kopie von Referenz | | | |
|-----------|-------------------|---------------------------------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | | x = 4367186,93 m | | y = 5512230,65 m | |
| | | Tag | | Nacht | |
| | | L _{r,i,A} | L _{r,A} | L _{r,i,A} | L _{r,A} |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB |
| PR19003 » | ZOB | 26,3 | 26,3 | 17,7 | 17,7 |
| PR19009 » | Carsharing | 20,0 | 27,2 | 16,9 | 20,4 |
| PR19004 » | Taxi - Kiss+Ride | 21,9 | 28,3 | 17,9 | 22,3 |
| PR19005 » | Parken P119+P16 | 36,2 | 36,9 | 29,3 | 30,1 |
| PR19006 » | Parken P30 | 16,7 | 36,9 | 9,7 | 30,1 |
| PR19008 » | Parken P45 | 15,2 | 37,0 | 8,2 | 30,1 |
| | Summe | | 37,0 | | 30,1 |

| IPkt012 » | Amalienweg 5 OG | 16. BlmSchV Einstellung: Kopie von Referenz | | | |
|-----------|------------------|---------------------------------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | | x = 4367215,16 m | | y = 5512207,05 m | |
| | | Tag | | Nacht | |
| | | L _{r,i,A} | L _{r,A} | L _{r,i,A} | L _{r,A} |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB |
| PR19003 » | ZOB | 24,1 | 24,1 | 15,5 | 15,5 |
| PR19009 » | Carsharing | 14,7 | 24,5 | 11,7 | 17,0 |
| PR19004 » | Taxi - Kiss+Ride | 16,7 | 25,2 | 12,7 | 18,4 |
| PR19005 » | Parken P119+P16 | 37,8 | 38,1 | 30,8 | 31,1 |
| PR19006 » | Parken P30 | 18,8 | 38,1 | 11,8 | 31,1 |
| PR19008 » | Parken P45 | 13,6 | 38,1 | 6,6 | 31,2 |
| | Summe | | 38,1 | | 31,2 |

| IPkt013 » | InnereSulzfelder26OG | 16. BlmSchV Einstellung: Kopie von Referenz | | | |
|-----------|----------------------|---------------------------------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | | x = 4367236,48 m | | y = 5512082,41 m | |
| | | Tag | | Nacht | |
| | | L _{r,i,A} | L _{r,A} | L _{r,i,A} | L _{r,A} |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB |
| PR19003 » | ZOB | 18,3 | 18,3 | 9,7 | 9,7 |
| PR19009 » | Carsharing | 5,9 | 18,5 | 2,9 | 10,5 |
| PR19004 » | Taxi - Kiss+Ride | 7,9 | 18,9 | 3,9 | 11,4 |
| PR19005 » | Parken P119+P16 | 29,1 | 29,5 | 22,2 | 22,5 |
| PR19006 » | Parken P30 | 32,2 | 34,1 | 25,3 | 27,1 |
| PR19008 » | Parken P45 | 9,0 | 34,1 | 2,0 | 27,1 |
| | Summe | | 34,1 | | 27,1 |

Verkehr Bahnhofsumfeld

Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel

Lr,i,A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort für einzelne Schallquelle
Lr, A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort, aufsummiert

Berechnungstabellen für ausgewählte Immissionsorte

| IPkt017 » | Panoramaweg 12 OG | 16. BImSchV Einstellung: Kopie von Referenz | | | |
|-----------|-------------------|---------------------------------------------|-------------|------------------|-------------|
| | | x = 4367067,69 m | | y = 5512207,66 m | |
| | | Tag | | Nacht | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB |
| PR19003 » | ZOB | 23,7 | 23,7 | 15,1 | 15,1 |
| PR19009 » | Carsharing | 11,2 | 23,9 | 8,2 | 15,9 |
| PR19004 » | Taxi - Kiss+Ride | 13,1 | 24,3 | 9,2 | 16,7 |
| PR19005 » | Parken P119+P16 | 24,5 | 27,4 | 17,5 | 20,2 |
| PR19006 » | Parken P30 | 13,9 | 27,6 | 6,9 | 20,4 |
| PR19008 » | Parken P45 | 14,0 | 27,8 | 7,0 | 20,6 |
| | Summe | | 27,8 | | 20,6 |

Erschließungsverkehr

Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel

IRW Immissionsrichtwert, hier: Immissionsgrenzwert 16. BImSchV

Lr,i,A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort für einzelne Schallquelle

Lr, A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort, aufsummiert

Übersicht

| Erschließungsverkehr | | Einstellung: Kopie von Referenz | | | | | |
|----------------------|----------------------|---------------------------------|-------|-------|-------|--|--|
| | | Tag | | Nacht | | | |
| | | IRW | L r,A | IRW | L r,A | | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | | |
| IPkt001 | Friedenstraße 7 EG | 64,0 | 60,5 | 54,0 | 53,0 | | |
| IPkt009 | Friedenstraße 7 OG | 64,0 | 59,5 | 54,0 | 51,9 | | |
| IPkt003 | Friedrich-Ebert-28EG | 64,0 | 62,5 | 54,0 | 55,0 | | |
| IPkt010 | Friedrich-Ebert-28OG | 64,0 | 60,7 | 54,0 | 53,2 | | |
| IPkt004 | Bahnhofplatz 1 EG | 64,0 | 53,8 | 54,0 | 46,2 | | |
| IPkt011 | Bahnhofplatz 1 OG | 64,0 | 53,9 | 54,0 | 46,4 | | |
| IPkt006 | Amalienweg 5 EG | 64,0 | 57,1 | 54,0 | 49,6 | | |
| IPkt012 | Amalienweg 5 OG | 64,0 | 56,6 | 54,0 | 49,0 | | |
| IPkt005 | InnereSulzfelder26EG | 64,0 | 51,1 | 54,0 | 43,6 | | |
| IPkt013 | InnereSulzfelder26OG | 64,0 | 51,7 | 54,0 | 44,2 | | |
| IPkt008 | InnereSulzfelder4 EG | 64,0 | 57,0 | 54,0 | 49,5 | | |
| IPkt015 | InnereSulzfelder4 OG | 64,0 | 56,4 | 54,0 | 48,9 | | |
| IPkt007 | Friedrich-Ebert13 EG | 64,0 | 57,1 | 54,0 | 49,5 | | |
| IPkt014 | Friedrich-Ebert13 OG | 64,0 | 57,1 | 54,0 | 49,6 | | |

Berechnungstabellen für ausgewählte Immissionsorte

| IPkt001 » | Friedenstraße 7 EG | Erschließungsverkehr Einstellung: Kopie von Referenz | | | | |
|-----------|----------------------------|------------------------------------------------------|-------------|------------------|-------------|------------|
| | | x = 4367165,21 m | | y = 5512447,35 m | | z = 3,00 m |
| | | Tag | | Nacht | | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | |
| SR19005 » | Friedenstraße Pkw | 57,7 | 57,7 | 51,0 | 51,0 | |
| SR19006 » | Friedenstraße Busse | 57,2 | 60,5 | 48,5 | 52,9 | |
| SR19004 » | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | 38,3 | 60,5 | 31,6 | 52,9 | |
| SR19007 » | Friedrich-Ebert-Str. Busse | 37,9 | 60,5 | 29,2 | 53,0 | |
| SR19002 » | Inn. Sulzfelder St N Pkw | 31,4 | 60,5 | 24,7 | 53,0 | |
| SR19009 » | Inn. Sulzfelder St N Busse | 31,0 | 60,5 | 22,2 | 53,0 | |
| SR19003 » | Amalienweg Pkw | 28,3 | 60,5 | 21,6 | 53,0 | |
| SR19008 » | Amalienweg Busse | 27,8 | 60,5 | 19,1 | 53,0 | |
| SR19001 » | Inn. Sulzfelder St S Pkw | 23,1 | 60,5 | 16,4 | 53,0 | |
| SR19010 » | Inn. Sulzfelder St S Busse | 22,6 | 60,5 | 13,9 | 53,0 | |
| | Summe | | 60,5 | | 53,0 | |

Erschließungsverkehr

Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel

Lr,i,A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort für einzelne Schallquelle
Lr, A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort, aufsummiert

Berechnungstabellen für ausgewählte Immissionsorte

| IPkt003 » | Friedrich-Ebert-28EG | Erschließungsverkehr | | Einstellung: Kopie von Referenz | | |
|-----------|----------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------|-------------|------------|
| | | x = 4367161,78 m | | y = 5512340,75 m | | z = 3,00 m |
| | | Tag | | Nacht | | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | |
| SR19005 » | Friedenstraße Pkw | 59,0 | 59,0 | 52,3 | 52,3 | |
| SR19006 » | Friedenstraße Busse | 58,6 | 61,8 | 49,8 | 54,2 | |
| SR19004 » | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | 46,2 | 61,9 | 39,5 | 54,4 | |
| SR19007 » | Friedrich-Ebert-Str. Busse | 45,8 | 62,0 | 37,0 | 54,5 | |
| SR19003 » | Amalienweg Pkw | 35,9 | 62,0 | 29,2 | 54,5 | |
| SR19008 » | Amalienweg Busse | 35,5 | 62,0 | 26,7 | 54,5 | |
| SR19002 » | Inn. Sulzfelder St N Pkw | 32,9 | 62,0 | 26,2 | 54,5 | |
| SR19009 » | Inn. Sulzfelder St N Busse | 32,4 | 62,0 | 23,7 | 54,5 | |
| SR19001 » | Inn. Sulzfelder St S Pkw | 26,4 | 62,0 | 19,7 | 54,5 | |
| SR19010 » | Inn. Sulzfelder St S Busse | 26,0 | 62,0 | 17,2 | 54,5 | |
| | Summe | | 62,0 | | 54,5 | |

| IPkt004 » | Bahnhofplatz 1 EG | Erschließungsverkehr | | Einstellung: Kopie von Referenz | | |
|-----------|----------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------|-------------|------------|
| | | x = 4367186,93 m | | y = 5512230,65 m | | z = 3,00 m |
| | | Tag | | Nacht | | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | |
| SR19003 » | Amalienweg Pkw | 50,3 | 50,3 | 43,6 | 43,6 | |
| SR19008 » | Amalienweg Busse | 49,9 | 53,1 | 41,2 | 45,6 | |
| SR19004 » | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | 39,6 | 53,3 | 32,9 | 45,8 | |
| SR19007 » | Friedrich-Ebert-Str. Busse | 39,2 | 53,5 | 30,4 | 45,9 | |
| SR19005 » | Friedenstraße Pkw | 35,0 | 53,6 | 28,3 | 46,0 | |
| SR19002 » | Inn. Sulzfelder St N Pkw | 34,9 | 53,6 | 28,2 | 46,1 | |
| SR19006 » | Friedenstraße Busse | 34,5 | 53,7 | 25,8 | 46,1 | |
| SR19009 » | Inn. Sulzfelder St N Busse | 34,5 | 53,7 | 25,7 | 46,2 | |
| SR19001 » | Inn. Sulzfelder St S Pkw | 31,8 | 53,7 | 25,1 | 46,2 | |
| SR19010 » | Inn. Sulzfelder St S Busse | 31,4 | 53,8 | 22,7 | 46,2 | |
| | Summe | | 53,8 | | 46,2 | |

| IPkt006 » | Amalienweg 5 EG | Erschließungsverkehr | | Einstellung: Kopie von Referenz | | |
|-----------|----------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------|-------------|------------|
| | | x = 4367215,16 m | | y = 5512207,05 m | | z = 3,00 m |
| | | Tag | | Nacht | | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A | |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB | |
| SR19003 » | Amalienweg Pkw | 54,1 | 54,1 | 47,4 | 47,4 | |
| SR19008 » | Amalienweg Busse | 53,7 | 56,9 | 44,9 | 49,3 | |
| SR19002 » | Inn. Sulzfelder St N Pkw | 37,2 | 56,9 | 30,5 | 49,4 | |
| SR19004 » | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | 37,2 | 57,0 | 30,5 | 49,4 | |
| SR19009 » | Inn. Sulzfelder St N Busse | 36,8 | 57,0 | 28,1 | 49,5 | |
| SR19007 » | Friedrich-Ebert-Str. Busse | 36,8 | 57,1 | 28,0 | 49,5 | |
| SR19001 » | Inn. Sulzfelder St S Pkw | 34,6 | 57,1 | 27,9 | 49,5 | |
| SR19010 » | Inn. Sulzfelder St S Busse | 34,2 | 57,1 | 25,4 | 49,6 | |
| SR19005 » | Friedenstraße Pkw | 33,0 | 57,1 | 26,3 | 49,6 | |
| SR19006 » | Friedenstraße Busse | 32,5 | 57,1 | 23,8 | 49,6 | |
| | Summe | | 57,1 | | 49,6 | |

Erschließungsverkehr

Einzelpunktberechnungen der Beurteilungspegel

Lr,i,A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort für einzelne Schallquelle

Lr, A: Beurteilungspegel, A-bewertet, am Immissionsort, aufsummiert

Berechnungstabellen für ausgewählte Immissionsorte

| IPkt005 » | InnereSulzfelder26EG | Erschließungsverkehr | | Einstellung: Kopie von Referenz | |
|-----------|----------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | x = 4367236,48 m | | y = 5512082,41 m | |
| | | Tag | | Nacht | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB |
| SR19001 » | Inn. Sulzfelder St S Pkw | 47,9 | 47,9 | 41,2 | 41,2 |
| SR19010 » | Inn. Sulzfelder St S Busse | 47,5 | 50,7 | 38,7 | 43,2 |
| SR19003 » | Amalienweg Pkw | 34,2 | 50,8 | 27,5 | 43,3 |
| SR19008 » | Amalienweg Busse | 33,7 | 50,9 | 25,0 | 43,4 |
| SR19002 » | Inn. Sulzfelder St N Pkw | 32,0 | 51,0 | 25,3 | 43,4 |
| SR19009 » | Inn. Sulzfelder St N Busse | 31,6 | 51,0 | 22,9 | 43,5 |
| SR19004 » | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | 30,5 | 51,0 | 23,8 | 43,5 |
| SR19007 » | Friedrich-Ebert-Str. Busse | 30,1 | 51,1 | 21,3 | 43,5 |
| SR19005 » | Friedenstraße Pkw | 27,5 | 51,1 | 20,8 | 43,6 |
| SR19006 » | Friedenstraße Busse | 27,1 | 51,1 | 18,4 | 43,6 |
| | Summe | | 51,1 | | 43,6 |

| IPkt008 » | InnereSulzfelder4 EG | Erschließungsverkehr | | Einstellung: Kopie von Referenz | |
|-----------|----------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | x = 4367318,28 m | | y = 5512337,69 m | |
| | | Tag | | Nacht | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB |
| SR19002 » | Inn. Sulzfelder St N Pkw | 54,0 | 54,0 | 47,3 | 47,3 |
| SR19009 » | Inn. Sulzfelder St N Busse | 53,5 | 56,8 | 44,8 | 49,2 |
| SR19004 » | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | 41,0 | 56,9 | 34,3 | 49,4 |
| SR19007 » | Friedrich-Ebert-Str. Busse | 40,6 | 57,0 | 31,8 | 49,4 |
| SR19005 » | Friedenstraße Pkw | 33,7 | 57,0 | 27,0 | 49,5 |
| SR19006 » | Friedenstraße Busse | 33,3 | 57,0 | 24,5 | 49,5 |
| SR19003 » | Amalienweg Pkw | 31,3 | 57,0 | 24,6 | 49,5 |
| SR19008 » | Amalienweg Busse | 30,9 | 57,0 | 22,2 | 49,5 |
| SR19001 » | Inn. Sulzfelder St S Pkw | 27,2 | 57,0 | 20,5 | 49,5 |
| SR19010 » | Inn. Sulzfelder St S Busse | 26,7 | 57,0 | 18,0 | 49,5 |
| | Summe | | 57,0 | | 49,5 |

| IPkt007 » | Friedrich-Ebert13 EG | Erschließungsverkehr | | Einstellung: Kopie von Referenz | |
|-----------|----------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | x = 4367240,92 m | | y = 5512342,35 m | |
| | | Tag | | Nacht | |
| | | L r,i,A | L r,A | L r,i,A | L r,A |
| | | /dB | /dB | /dB | /dB |
| SR19004 » | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | 54,0 | 54,0 | 47,3 | 47,3 |
| SR19007 » | Friedrich-Ebert-Str. Busse | 53,6 | 56,8 | 44,8 | 49,2 |
| SR19005 » | Friedenstraße Pkw | 39,2 | 56,9 | 32,5 | 49,3 |
| SR19006 » | Friedenstraße Busse | 38,7 | 56,9 | 30,0 | 49,4 |
| SR19002 » | Inn. Sulzfelder St N Pkw | 37,9 | 57,0 | 31,2 | 49,5 |
| SR19009 » | Inn. Sulzfelder St N Busse | 37,4 | 57,0 | 28,7 | 49,5 |
| SR19003 » | Amalienweg Pkw | 34,7 | 57,1 | 28,0 | 49,5 |
| SR19008 » | Amalienweg Busse | 34,3 | 57,1 | 25,5 | 49,5 |
| SR19001 » | Inn. Sulzfelder St S Pkw | 27,2 | 57,1 | 20,5 | 49,5 |
| SR19010 » | Inn. Sulzfelder St S Busse | 26,7 | 57,1 | 18,0 | 49,5 |
| | Summe | | 57,1 | | 49,5 |

Anhang C Eingabedaten der Berechnung

| Projekt Eigenschaften | | | | |
|-------------------------|-------------------------|-----|----------|----------|
| Prognosetyp: | Lärm | | | |
| Prognoseart: | Lärm (nationale Normen) | | | |
| Beurteilung nach: | Keine Beurteilung | Nr. | Zeitraum | Dauer /h |
| | | 1 | Tag | 16,00 |
| | | 2 | Nacht | 8,00 |

| Arbeitsbereich | | | | |
|--------------------------------|------------|--|------------------|------------|
| | von ... | | bis ... | Ausdehnung |
| x /m | 4366499,50 | | 4367700,50 | 1201,00 |
| y /m | 5511508,96 | | 5513500,50 | 1991,54 |
| z /m | 0,00 | | 0,00 | 0,00 |
| Geländehöhen in den Eckpunkten | | | | |
| xmin / ymax (z4) | 0,00 | | xmax / ymax (z3) | 0,00 |
| xmin / ymin (z1) | 0,00 | | xmax / ymin (z2) | 0,00 |

| Zuordnung von Elementgruppen zu den Varianten | | | | | |
|-----------------------------------------------|------------|-------------|----------------------|----------|--|
| Elementgruppen | Variante 0 | 16. BImSchV | Erschließungsverkehr | Lageplan | |
| Gruppe 0 | + | + | + | + | |
| Erschließung Straße | + | | + | | |
| Hilfselement | + | | | | |
| 16. BImSchV | + | + | | | |

| Verfügbare Raster | | | | | | | | | | | |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|-------|-------|-----|-----|---------|---------|------------|
| Name | x min /m | x max /m | y min /m | y max /m | dx /m | dy /m | nx | ny | Bezug | Höhe /m | Bereich |
| 3m NuGe | 4367149,73 | 4367349,14 | 5512000,47 | 5512502,05 | 2,00 | 2,00 | 100 | 251 | relativ | 3,00 | gemäß NuGe |

| Berechnungseinstellung | Kopie von Referenz | |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
| Rechenmodell | Punktberechnung | Rasterberechnung |
| Gleitende Anpassung des Erhebungsgebietes an die Lage des IPKT | | |
| L /m | | |
| Geländekanten als Hindernisse | Nein | Nein |
| Verbesserte Interpolation in den Randbereichen | Ja | Ja |
| Freifeld vor Reflexionsflächen /m | | |
| für Quellen | 1.0 | 1.0 |
| für Immissionspunkte | 1.0 | 1.0 |
| Haus: weißer Rand bei Raster | Nein | Nein |
| Zwischenausgaben | Keine | Keine |
| Art der Einstellung | Referenzeinstellung | Referenzeinstellung |
| Reichweite von Quellen begrenzen: | | |
| * Suchradius /m (Abstand Quelle-IP) begrenzen: | Nein | Nein |
| * Mindest-Pegelabstand /dB: | Nein | Nein |
| Projektion von Linienquellen | Ja | Ja |
| Projektion von Flächenquellen | Ja | Ja |
| Beschränkung der Projektion | Nein | Nein |
| * Radius /m um Quelle herum: | | |
| * Radius /m um IP herum: | | |
| Mindestlänge für Teilstücke /m | 1.0 | 1.0 |
| Variable Min.-Länge für Teilstücke: | | |
| * in Prozent des Abstandes IP-Quelle | Nein | Nein |
| Zus. Faktor für Abstandskriterium | 1.0 | 1.0 |
| Einfügungsdämpfung abweichend von Regelwerk: | Nein | Nein |
| * Einfügungsdämpfung begrenzen: | | |
| * Grenzwert /dB für Einfachbeugung: | | |
| * Grenzwert /dB für Mehrfachbeugung: | | |
| Berechnung der Abschirmung bei VDI 2720, ISO9613 | | |
| * Seitlicher Umweg | Ja | Ja |
| * Seitlicher Umweg bei Spiegelquellen | Nein | Nein |

| | | | | |
|-------------------------------------------------|------|------|--|--|
| Reflexion | | | | |
| Reflexion (max. Ordnung) | 1 | 1 | | |
| Suchradius /m (Abstand Quelle-IP) begrenzen: | Nein | Nein | | |
| * Suchradius /m | | | | |
| Reichweite von Refl.Flächen begrenzen: | | | | |
| * Radius um Quelle oder IP /m: | Nein | Nein | | |
| * Mindest-Pegelabstand /dB: | Nein | Nein | | |
| Spiegelquellen durch Projektion | Ja | Ja | | |
| Keine Refl. bei vollständiger Abschirmung | Ja | Ja | | |
| Strahlen als Hilfslinien sichern | Nein | Nein | | |
| | | | | |
| | | | | |
| Teilstück-Kontrolle | | | | |
| Teilstück-Kontrolle nach Schall 03: | Nein | Nein | | |
| Teilstück-Kontrolle auch für andere Regelwerke: | Nein | Nein | | |
| Beschleunigte Iteration (Näherung): | Nein | Nein | | |
| Geforderte Genauigkeit /dB: | 0.1 | 0.1 | | |
| Zwischenergebnisse anzeigen: | Nein | Nein | | |

| Globale Parameter | Kopie von Referenz | | | | | |
|---------------------------------------------------|--------------------|-------|-------|-------|--|--|
| Voreinstellung von G außerhalb von DBOD-Elementen | | | | 0,00 | | |
| Temperatur /° | | | | 10 | | |
| relative Feuchte /% | | | | 70 | | |
| Wohnfläche pro Einw. /m² (=0.8*Brutto) | | | | 40,00 | | |
| Mittlere Stockwerkshöhe in m | | | | 2,80 | | |
| Pauschale Meteorologie (Directive 2002/49/EC): | Tag | Abend | Nacht | | | |
| Pauschale Meteorologie (Directive 2002/49/EC): | 2,00 | 1,00 | 0,00 | | | |

| Parameter der Bibliothek: RLS-19 | Kopie von Referenz | | |
|-----------------------------------|--------------------|--|------|
| Berücksichtigt Bewuchs-Elemente | | | Nein |
| Berücksichtigt Bebauungs-Elemente | | | Nein |
| Berücksichtigt Boden-Elemente | | | Nein |

| Immissionspunkt (16) | | | | | | | Variante 0 | |
|----------------------|----------------------|-------------------|-------------------|------------|------------------|-----------|--------------------|--|
| Bezeichnung | Gruppe | Richtwerte /dB(A) | Nutzung | Tag | Nacht | | | |
| | | Geometrie: x/m | y/m | z(abs) /m | | z(rel) /m | | |
| IPkt001 | Friedenstraße 7 EG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367165,21 | 5512447,35 | 3,00 | | 3,00 | |
| IPkt009 | Friedenstraße 7 OG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367165,21 | 5512447,35 | 6,00 | | 6,00 | |
| IPkt003 | Friedrich-Ebert-28EG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367161,78 | 5512340,75 | 3,00 | | 3,00 | |
| IPkt010 | Friedrich-Ebert-28OG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367161,78 | 5512340,75 | 6,00 | | 6,00 | |
| IPkt004 | Bahnhofsplatz 1 EG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367186,93 | 5512230,65 | 3,00 | | 3,00 | |
| IPkt011 | Bahnhofsplatz 1 OG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367186,93 | 5512230,65 | 6,00 | | 6,00 | |
| IPkt006 | Amalienweg 5 EG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 64,00 | 54,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367215,16 | 5512207,05 | 3,00 | | 3,00 | |
| IPkt012 | Amalienweg 5 OG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 64,00 | 54,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367215,16 | 5512207,05 | 6,00 | | 6,00 | |
| IPkt005 | InnereSulzfelder26EG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | |
| | | Geometrie: | 4367236,48 | 5512082,41 | 3,00 | | 3,00 | |

| | | | | | | | | |
|---------|----------------------|---------------------|-------------------|------------|------------|------------------|--------------------|--|
| IPkt013 | InnereSulzfelder26OG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | MI | 60,00 | 45,00 | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Geometrie: | 4367236,48 | 5512082,41 | 6,00 | 6,00 | |
| IPkt002 | Panoramaweg 12 EG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | WA | 55,00 | 40,00 | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Geometrie: | 4367067,70 | 5512207,66 | 3,00 | 3,00 | |
| IPkt017 | Panoramaweg 12 OG | Gruppe 0 | Richtwerte /dB(A) | WA | 55,00 | 40,00 | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Geometrie: | 4367067,69 | 5512207,66 | 6,00 | 6,00 | |
| IPkt008 | InnereSulzfelder4 EG | Erschließung Straße | Richtwerte /dB(A) | MI | 64,00 | 54,00 | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Geometrie: | 4367318,28 | 5512337,69 | 3,00 | 3,00 | |
| IPkt015 | InnereSulzfelder4 OG | Erschließung Straße | Richtwerte /dB(A) | MI | 64,00 | 54,00 | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Geometrie: | 4367318,28 | 5512337,69 | 6,00 | 6,00 | |
| IPkt007 | Friedrich-Ebert13 EG | Erschließung Straße | Richtwerte /dB(A) | MI | 64,00 | 54,00 | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Geometrie: | 4367240,92 | 5512342,35 | 3,00 | 3,00 | |
| IPkt014 | Friedrich-Ebert13 OG | Erschließung Straße | Richtwerte /dB(A) | MI | 64,00 | 54,00 | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Geometrie: | 4367240,92 | 5512342,35 | 6,00 | 6,00 | |

| Straße /RLS-19 (10) | | | | | | | | | | Variante 0 | |
|---------------------|-------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------|------------------|-----------------------------------|-------------------|-----------|-------------------------|-------|------------|--|
| SR19005 | Bezeichnung | Friedenstraße Pkw | | | Wirkradius /m | | | 99999,00 | | | |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | | Emi.Variant | Emission | Dämmung | Zuschlag | Lw | Lw' | |
| | Knotenzahl | 7 | | | | dB(A) | dB | dB | dB(A) | dB(A) | |
| | Länge /m | 181,36 | | | Tag | 69,29 | - | - | 91,88 | 69,29 | |
| | Länge /m (2D) | 181,36 | | | Nacht | 62,60 | - | - | 85,19 | 62,60 | |
| | Fläche /m² | --- | | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | | 0,00 | | | |
| | | | | | Fahrtrichtung | | | 2 Richt. /Rechtsverkehr | | | |
| | | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | | 1,50 | | | |
| | | | | | d/m(Emissionslinie) | | | 1,50 | | | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | | |
| | Tag | - | 70,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | | |
| | | | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | 69,29 | | | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | | |
| | Nacht | - | 15,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | | |
| | | | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | 62,60 | | | |
| | Straßenoberfläche | | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | | | | | |
| | Geometrie | | Steigung/% | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | | | |
| | | | Knoten: | 1 | 4367152,60 | 5512497,40 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 2 | 4367159,90 | 5512440,63 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 3 | 4367163,02 | 5512407,81 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 4 | 4367163,34 | 5512372,83 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 5 | 4367156,82 | 5512349,05 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 6 | 4367157,34 | 5512337,88 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | - | 7 | 4367162,20 | 5512318,13 | 0,00 | 0,00 | | | |
| SR19004 | Bezeichnung | Friedrich-Ebert-Str. Pkw | | | Wirkradius /m | | | 99999,00 | | | |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | | Emi.Variant | Emission | Dämmung | Zuschlag | Lw | Lw' | |
| | Knotenzahl | 16 | | | | dB(A) | dB | dB | dB(A) | dB(A) | |
| | Länge /m | 248,04 | | | Tag | 69,29 | - | - | 93,24 | 69,29 | |
| | Länge /m (2D) | 248,04 | | | Nacht | 62,60 | - | - | 86,55 | 62,60 | |
| | Fläche /m² | --- | | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | | 0,00 | | | |
| | | | | | Fahrtrichtung | | | 2 Richt. /Rechtsverkehr | | | |
| | | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | | 1,50 | | | |

| | | d/m(Emissionslinie) | | | | 1,50 |
|--------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------|------------------|------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------|
| Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | |
| Tag | - | 70,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | |
| | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | |
| | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | |
| | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 69,29 |
| Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | |
| Nacht | - | 15,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | |
| | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | |
| | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | |
| | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 62,60 |
| Straßenoberfläche | | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | |
| Geometrie | | Steigung/% | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m ! z(rel) /m |
| | | Knoten: | 1 | 4367321,81 | 5512459,44 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 2 | 4367313,45 | 5512455,96 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 3 | 4367299,79 | 5512438,83 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 4 | 4367288,36 | 5512424,49 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 5 | 4367264,02 | 5512393,41 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 6 | 4367245,21 | 5512368,90 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 7 | 4367231,27 | 5512351,36 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 8 | 4367217,14 | 5512333,02 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 9 | 4367197,34 | 5512307,52 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 10 | 4367190,99 | 5512301,70 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 11 | 4367186,04 | 5512298,36 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 12 | 4367181,02 | 5512297,87 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 13 | 4367173,45 | 5512298,59 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 14 | 4367168,98 | 5512300,90 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 15 | 4367165,08 | 5512306,19 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 16 | 4367162,57 | 5512317,61 | 0,00 0,00 |
| SR19003 | Bezeichnung | Amalienweg Pkw | | Wirkradius /m | | 99999,00 |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | Emi.Variant | Emission | Dämmung |
| | Knotenzahl | 9 | | | dB(A) | dB |
| | Länge /m | 173,84 | | Tag | 66,28 | - |
| | Länge /m (2D) | 173,84 | | Nacht | 59,59 | - |
| | Fläche /m² | --- | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | 0,00 |
| | | | | Fahrtrichtung | | 2 Richt. /Rechtsverkehr |
| | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | 0,00 |
| | | | | d/m(Emissionslinie) | | 0,00 |
| Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | |
| Tag | - | 35,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | |
| | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | |
| | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | |
| | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 66,28 |
| Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | |
| Nacht | - | 7,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | |
| | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | |
| | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | |
| | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | |
| | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 59,59 |
| Straßenoberfläche | | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | |
| Geometrie | | Steigung/% | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m ! z(rel) /m |
| | | Knoten: | 1 | 4367272,69 | 5512166,87 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 2 | 4367228,10 | 5512180,65 | 0,00 0,00 |
| | | Knoten: | 3 | 4367217,06 | 5512188,52 | 0,00 0,00 |

| | | | | | | | | | | | |
|----------------|--------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|------------------------------------------|--------------------------|--------------------|-----------------|-----------|-------------------------|--|
| | | | Knoten: | 4 | 4367211,35 | 5512196,60 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 5 | 4367207,80 | 5512206,44 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 6 | 4367203,27 | 5512224,95 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 7 | 4367192,89 | 5512264,04 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | Knoten: | 8 | 4367187,87 | 5512280,47 | 0,00 | 0,00 | | | |
| | | | - | 9 | 4367181,52 | 5512295,78 | 0,00 | 0,00 | | | |
| SR19002 | Bezeichnung | Inn. Sulzfelder St N Pkw | | | Wirkradius /m | | | 99999,00 | | | |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | | Emi.Variant | Emission | Dämmung | Zuschlag | Lw | Lw' | |
| | Knotenzahl | 12 | | | | dB(A) | dB | dB | dB(A) | dB(A) | |
| | Länge /m | 298,20 | | | Tag | 66,28 | - | - | 91,03 | 66,28 | |
| | Länge /m (2D) | 298,20 | | | Nacht | 59,59 | - | - | 84,34 | 59,59 | |
| | Fläche /m² | --- | | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | | | | 0,00 | |
| | | | | | Fahrtrichtung | | | | | 2 Richt. /Rechtsverkehr | |
| | | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | | | | 1,50 | |
| | | | | | d/m(Emissionslinie) | | | | | 1,50 | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | | |
| | Tag | - | 35,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | | | 66,28 | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | | |
| | Nacht | - | 7,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | | | 59,59 | |
| | Straßenoberfläche | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | | | | | | |
| | Geometrie | Steigung/% Nr | | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | | | | |
| | | Knoten: | 1 | 4367279,30 | 5512166,36 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 2 | 4367293,96 | 5512220,92 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 3 | 4367298,39 | 5512233,16 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 4 | 4367306,68 | 5512254,94 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 5 | 4367314,29 | 5512276,65 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 6 | 4367319,20 | 5512295,06 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 7 | 4367322,28 | 5512312,11 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 8 | 4367324,65 | 5512329,43 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 9 | 4367327,23 | 5512351,85 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 10 | 4367329,04 | 5512381,78 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | Knoten: | 11 | 4367328,96 | 5512418,40 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | - | 12 | 4367326,45 | 5512457,66 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| SR19001 | Bezeichnung | Inn. Sulzfelder St S Pkw | | | Wirkradius /m | | | 99999,00 | | | |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | | Emi.Variant | Emission | Dämmung | Zuschlag | Lw | Lw' | |
| | Knotenzahl | 9 | | | | dB(A) | dB | dB | dB(A) | dB(A) | |
| | Länge /m | 188,61 | | | Tag | 66,28 | - | - | 89,04 | 66,28 | |
| | Länge /m (2D) | 188,61 | | | Nacht | 59,59 | - | - | 82,35 | 59,59 | |
| | Fläche /m² | --- | | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | | | | 0,00 | |
| | | | | | Fahrtrichtung | | | | | 2 Richt. /Rechtsverkehr | |
| | | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | | | | 1,50 | |
| | | | | | d/m(Emissionslinie) | | | | | 1,50 | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | | |
| | Tag | - | 35,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | | | 66,28 | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | | |
| | Nacht | - | 7,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | | |

| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | |
|--------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|------------------------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------|
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | 68,87 |
| Emiss.-Variante | Zeitraum | | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | |
| | Nacht | - | 2,00 | 100,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | 60,12 |
| Straßenoberfläche | | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | | | |
| Geometrie | | Steigung/% | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Knoten: 1 | 4367321,81 | 5512459,44 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 2 | 4367313,45 | 5512455,96 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 3 | 4367299,79 | 5512438,83 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 4 | 4367288,36 | 5512424,49 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 5 | 4367264,02 | 5512393,41 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 6 | 4367245,21 | 5512368,90 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 7 | 4367231,27 | 5512351,36 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 8 | 4367217,14 | 5512333,02 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 9 | 4367197,34 | 5512307,52 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 10 | 4367190,99 | 5512301,70 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 11 | 4367186,04 | 5512298,36 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 12 | 4367181,02 | 5512297,87 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 13 | 4367173,45 | 5512298,59 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 14 | 4367168,98 | 5512300,90 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 15 | 4367165,08 | 5512306,19 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | - | 16 | 4367162,57 | 5512317,61 | 0,00 | 0,00 |
| SR19008 | Bezeichnung | Amalienweg Busse | | | Wirkradius /m | | 99999,00 | |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | | Emi.Variant | Emission | Dämmung | Zuschlag |
| | Knotenzahl | 9 | | | | dB(A) | dB | Lw |
| | Länge /m | 173,84 | | | Tag | 65,86 | - | 88,26 |
| | Länge /m (2D) | 173,84 | | | Nacht | 57,11 | - | 79,51 |
| | Fläche /m² | --- | | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | 0,00 | |
| | | | | | Fahrtrichtung | | 2 Richt. /Rechtsverkehr | |
| | | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | 0,00 | |
| | | | | | d/m(Emissionslinie) | | 0,00 | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | |
| | Tag | - | 7,50 | 100,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | 65,86 |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | |
| | Nacht | - | 1,00 | 100,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | 57,11 |
| Straßenoberfläche | | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | | | |
| Geometrie | | Steigung/% | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | | Knoten: 1 | 4367272,69 | 5512166,87 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 2 | 4367228,10 | 5512180,65 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 3 | 4367217,06 | 5512188,52 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 4 | 4367211,35 | 5512196,60 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 5 | 4367207,80 | 5512206,44 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 6 | 4367203,27 | 5512224,95 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 7 | 4367192,89 | 5512264,04 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | Knoten: 8 | 4367187,87 | 5512280,47 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | - | 9 | 4367181,52 | 5512295,78 | 0,00 | 0,00 |

| | | | | | | | | | | |
|---------|-------------------|-----------------------------------------------------|--------------|------------------|-----------------------------------|-------------------|---------|-------------------------|-------|-------|
| SR19009 | Bezeichnung | Inn. Sulzfelder St N Busse | | | Wirkradius /m | | | 99999,00 | | |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | | Emi.Variant | Emission | Dämmung | Zuschlag | Lw | Lw' |
| | Knotenzahl | 12 | | | | dB(A) | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| | Länge /m | 298,20 | | | Tag | 65,86 | - | - | 90,60 | 65,86 |
| | Länge /m (2D) | 298,20 | | | Nacht | 57,11 | - | - | 81,85 | 57,11 |
| | Fläche /m² | --- | | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | | 0,00 | | |
| | | | | | Fahrtrichtung | | | 2 Richt. /Rechtsverkehr | | |
| | | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | | 1,50 | | |
| | | | | | d/m(Emissionslinie) | | | 1,50 | | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | |
| | Tag | - | 7,50 | 100,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | | | 65,86 |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | |
| | Nacht | - | 1,00 | 100,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | | | 57,11 |
| | Straßenoberfläche | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | | | | | |
| | Geometrie | Steigung/% Nr | | x/m | y/m | z(abs) /m | | ! z(rel) /m | | |
| | | Knoten: 1 | | 4367279,30 | 5512166,36 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 2 | | 4367293,96 | 5512220,92 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 3 | | 4367298,39 | 5512233,16 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 4 | | 4367306,68 | 5512254,94 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 5 | | 4367314,29 | 5512276,65 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 6 | | 4367319,20 | 5512295,06 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 7 | | 4367322,28 | 5512312,11 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 8 | | 4367324,65 | 5512329,43 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 9 | | 4367327,23 | 5512351,85 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 10 | | 4367329,04 | 5512381,78 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | Knoten: 11 | | 4367328,96 | 5512418,40 | 0,00 | | 0,00 | | |
| | | - | | 12 | 4367326,45 | 5512457,66 | | 0,00 | | |
| SR19010 | Bezeichnung | Inn. Sulzfelder St S Busse | | | Wirkradius /m | | | 99999,00 | | |
| | Gruppe | Erschließung Straße | | | Emi.Variant | Emission | Dämmung | Zuschlag | Lw | Lw' |
| | Knotenzahl | 9 | | | | dB(A) | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| | Länge /m | 188,61 | | | Tag | 65,86 | - | - | 88,61 | 65,86 |
| | Länge /m (2D) | 188,61 | | | Nacht | 57,11 | - | - | 79,86 | 57,11 |
| | Fläche /m² | --- | | | Steigung max. % (aus z-Koord.) | | | 0,00 | | |
| | | | | | Fahrtrichtung | | | 2 Richt. /Rechtsverkehr | | |
| | | | | | Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m | | | 1,50 | | |
| | | | | | d/m(Emissionslinie) | | | 1,50 | | |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | |
| | Tag | - | 7,50 | 100,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | | | 65,86 |
| | Emiss.-Variante | Zeitraum | M PKW /Kfz/h | p1 /% | p2 /% | p Motor | | | | |
| | Nacht | - | 1,00 | 100,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | DSD PKW /dB | DSD LKW (1) /dB | DSD LKW (2) /dB | DSD Motorrad /dB | | | | |
| | | | -2,60 | -1,80 | -1,80 | 0,00 | | | | |
| | | | DLN PKW /dB | DLN LKW (1) /dB | DLN LKW (2) /dB | DLN Motorrad /dB | | | | |
| | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | | | |
| | | | v PKW /Kfz/h | v LKW (1) /Kfz/h | v LKW (2) /Kfz/h | v Motorrad /Kfz/h | | | | |
| | | - | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | | | | 57,11 |
| | Straßenoberfläche | Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 (v <= 60 km/h) | | | | | | | | |

| | Geometrie | Steigung/% | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m |
|--|-----------|------------|----|------------|------------|-----------|-------------|
| | | Knoten: | 1 | 4367229,68 | 5511983,93 | 0,00 | 0,00 |
| | | Knoten: | 2 | 4367233,36 | 5511989,94 | 0,00 | 0,00 |
| | | Knoten: | 3 | 4367235,94 | 5511997,91 | 0,00 | 0,00 |
| | | Knoten: | 4 | 4367242,20 | 5512019,87 | 0,00 | 0,00 |
| | | Knoten: | 5 | 4367248,74 | 5512044,79 | 0,00 | 0,00 |
| | | Knoten: | 6 | 4367255,94 | 5512074,39 | 0,00 | 0,00 |
| | | Knoten: | 7 | 4367262,98 | 5512101,86 | 0,00 | 0,00 |
| | | Knoten: | 8 | 4367269,14 | 5512126,64 | 0,00 | 0,00 |
| | | - | 9 | 4367279,27 | 5512165,57 | 0,00 | 0,00 |

| Parkplatz /RLS-19 (6) | | | | | | | Variante 0 | |
|-----------------------|------------------------|---------------------|-----------|------------------------------------|------------|------------------------|--------------------|--|
| PR19003 | Bezeichnung | ZOB | | Wirkradius /m | | 99999,00 | | |
| | Gruppe | 16. BImSchV | | Lw (Tag) /dB(A) | | 81,76 | | |
| | Knotenzahl | 16 | | Lw (Nacht) /dB(A) | | 73,17 | | |
| | Länge /m | 278,28 | | Lw" (Tag) /dB(A) | | 47,35 | | |
| | Länge /m (2D) | 278,28 | | Lw" (Nacht) /dB(A) | | 38,76 | | |
| | Fläche /m² | 2763,54 | | Konst. Höhe /m | | 0,00 | | |
| | | | | Typ | | Lkw- und Bus-Parkplatz | | |
| | | | | Stellplätze | | 8,00 | | |
| | Emiss.-Variante | L*m,E /dB(A) | | Bewegungen je Stellplatz, h | | | | |
| | Tag | 47,35 | | 0,94 | | | | |
| | Nacht | 38,76 | | 0,13 | | | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | Knoten: | 1 | 4367159,88 | 5512343,74 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 2 | 4367159,92 | 5512373,06 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 3 | 4367158,71 | 5512419,33 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 4 | 4367157,24 | 5512434,79 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 5 | 4367138,61 | 5512434,30 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 6 | 4367136,66 | 5512430,77 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 7 | 4367135,67 | 5512347,26 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 8 | 4367131,42 | 5512336,66 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 9 | 4367131,91 | 5512329,97 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 10 | 4367135,32 | 5512325,46 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 11 | 4367139,83 | 5512322,54 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 12 | 4367145,53 | 5512321,06 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 13 | 4367152,98 | 5512321,20 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 14 | 4367159,14 | 5512317,79 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 15 | 4367164,94 | 5512318,70 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 16 | 4367159,88 | 5512343,74 | 0,00 | 0,00 | |
| PR19009 | Bezeichnung | Carsharing | | Wirkradius /m | | 99999,00 | | |
| | Gruppe | 16. BImSchV | | Lw (Tag) /dB(A) | | 66,01 | | |
| | Knotenzahl | 6 | | Lw (Nacht) /dB(A) | | 63,00 | | |
| | Länge /m | 105,34 | | Lw" (Tag) /dB(A) | | 38,38 | | |
| | Länge /m (2D) | 105,34 | | Lw" (Nacht) /dB(A) | | 35,37 | | |
| | Fläche /m² | 579,54 | | Konst. Höhe /m | | 0,00 | | |
| | | | | Typ | | Pkw-Parkplatz | | |
| | | | | Stellplätze | | 4,00 | | |
| | Emiss.-Variante | L*m,E /dB(A) | | Bewegungen je Stellplatz, h | | | | |
| | Tag | 38,38 | | 0,50 | | | | |
| | Nacht | 35,37 | | 0,25 | | | | |
| | Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| | | Knoten: | 1 | 4367177,22 | 5512299,90 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 2 | 4367168,45 | 5512308,54 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 3 | 4367158,22 | 5512305,98 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 4 | 4367167,60 | 5512265,20 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 5 | 4367182,45 | 5512284,44 | 0,00 | 0,00 | |
| | | | 6 | 4367177,22 | 5512299,90 | 0,00 | 0,00 | |
| PR19004 | Bezeichnung | Taxi - Kiss+Ride | | Wirkradius /m | | 99999,00 | | |
| | Gruppe | 16. BImSchV | | Lw (Tag) /dB(A) | | 67,94 | | |
| | Knotenzahl | 6 | | Lw (Nacht) /dB(A) | | 64,00 | | |
| | Länge /m | 105,34 | | Lw" (Tag) /dB(A) | | 40,31 | | |
| | Länge /m (2D) | 105,34 | | Lw" (Nacht) /dB(A) | | 36,37 | | |
| | Fläche /m² | 579,54 | | Konst. Höhe /m | | 0,00 | | |
| | | | | Typ | | Pkw-Parkplatz | | |

| | | | | Stellplätze | | 6,00 | |
|-----------------|---------------|-----------------|------------|-----------------------------|-----------|---------------|--|
| Emiss.-Variante | | L*m,E /dB(A) | | Bewegungen je Stellplatz, h | | | |
| Tag | | 40,31 | | 0,52 | | | |
| Nacht | | 36,37 | | 0,21 | | | |
| Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| Knoten: | | 1 | 4367177,22 | 5512299,90 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 2 | 4367168,45 | 5512308,54 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 3 | 4367158,22 | 5512305,98 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 4 | 4367167,60 | 5512265,20 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 5 | 4367182,45 | 5512284,44 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 6 | 4367177,22 | 5512299,90 | 0,00 | 0,00 | |
| PR19005 | Bezeichnung | Parken P119+P16 | | Wirkradius /m | | 99999,00 | |
| | Gruppe | 16. BImSchV | | Lw (Tag) /dB(A) | | 79,07 | |
| | Knotenzahl | 12 | | Lw (Nacht) /dB(A) | | 72,08 | |
| | Länge /m | 269,00 | | Lw" (Tag) /dB(A) | | 43,69 | |
| | Länge /m (2D) | 269,00 | | Lw" (Nacht) /dB(A) | | 36,70 | |
| | Fläche /m² | 3455,98 | | Konst. Höhe /m | | 0,00 | |
| | | | | Typ | | Pkw-Parkplatz | |
| | | | | Stellplätze | | | |
| | | | | 135,00 | | | |
| Emiss.-Variante | | L*m,E /dB(A) | | Bewegungen je Stellplatz, h | | | |
| Tag | | 43,69 | | 0,30 | | | |
| Nacht | | 36,70 | | 0,06 | | | |
| Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| Knoten: | | 1 | 4367217,29 | 5512121,18 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 2 | 4367203,23 | 5512184,07 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 3 | 4367206,13 | 5512184,07 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 4 | 4367199,02 | 5512214,68 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 5 | 4367178,68 | 5512210,17 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 6 | 4367169,67 | 5512210,87 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 7 | 4367159,68 | 5512208,71 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 8 | 4367167,26 | 5512178,27 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 9 | 4367171,49 | 5512168,29 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 10 | 4367181,60 | 5512123,73 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 11 | 4367185,99 | 5512114,48 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 12 | 4367217,29 | 5512121,18 | 0,00 | 0,00 | |
| PR19006 | Bezeichnung | Parken P30 | | Wirkradius /m | | 99999,00 | |
| | Gruppe | 16. BImSchV | | Lw (Tag) /dB(A) | | 72,54 | |
| | Knotenzahl | 10 | | Lw (Nacht) /dB(A) | | 65,55 | |
| | Länge /m | 292,01 | | Lw" (Tag) /dB(A) | | 41,53 | |
| | Länge /m (2D) | 292,01 | | Lw" (Nacht) /dB(A) | | 34,54 | |
| | Fläche /m² | 1263,74 | | Konst. Höhe /m | | 0,00 | |
| | | | | Typ | | Pkw-Parkplatz | |
| | | | | Stellplätze | | | |
| | | | | 30,00 | | | |
| Emiss.-Variante | | L*m,E /dB(A) | | Bewegungen je Stellplatz, h | | | |
| Tag | | 41,53 | | 0,30 | | | |
| Nacht | | 34,54 | | 0,06 | | | |
| Geometrie | | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m | |
| Knoten: | | 1 | 4367237,14 | 5512025,24 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 2 | 4367195,36 | 5512120,93 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 3 | 4367216,31 | 5512125,56 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 4 | 4367215,34 | 5512131,65 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 5 | 4367186,84 | 5512124,71 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 6 | 4367192,56 | 5512115,21 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 7 | 4367188,67 | 5512110,10 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 8 | 4367228,00 | 5512020,01 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 9 | 4367235,31 | 5512018,18 | 0,00 | 0,00 | |
| | | 10 | 4367237,14 | 5512025,24 | 0,00 | 0,00 | |
| PR19008 | Bezeichnung | Parken P45 | | Wirkradius /m | | 99999,00 | |
| | Gruppe | 16. BImSchV | | Lw (Tag) /dB(A) | | 74,30 | |
| | Knotenzahl | 12 | | Lw (Nacht) /dB(A) | | 67,31 | |
| | Länge /m | 218,64 | | Lw" (Tag) /dB(A) | | 42,56 | |
| | Länge /m (2D) | 218,64 | | Lw" (Nacht) /dB(A) | | 35,57 | |
| | Fläche /m² | 1493,55 | | Konst. Höhe /m | | 0,00 | |
| | | | | Typ | | Pkw-Parkplatz | |
| | | | | Stellplätze | | | |
| | | | | 45,00 | | | |

| | Emiss.-Variante | L*m,E /dB(A) | | Bewegungen je Stellplatz, h | | |
|--|-----------------|--------------|------------|-----------------------------|-----------|-------------|
| | Tag | 42,56 | | 0,30 | | |
| | Nacht | 35,57 | | 0,06 | | |
| | Geometrie | Nr | x/m | y/m | z(abs) /m | ! z(rel) /m |
| | | Knoten: 1 | 4367154,83 | 5512452,58 | 0,00 | 0,00 |
| | | 2 | 4367148,48 | 5512457,00 | 0,00 | 0,00 |
| | | 3 | 4367118,81 | 5512450,51 | 0,00 | 0,00 |
| | | 4 | 4367117,04 | 5512443,57 | 0,00 | 0,00 |
| | | 5 | 4367116,30 | 5512399,88 | 0,00 | 0,00 |
| | | 6 | 4367121,76 | 5512400,03 | 0,00 | 0,00 |
| | | 7 | 4367121,32 | 5512377,59 | 0,00 | 0,00 |
| | | 8 | 4367132,98 | 5512377,29 | 0,00 | 0,00 |
| | | 9 | 4367134,31 | 5512436,19 | 0,00 | 0,00 |
| | | 10 | 4367152,02 | 5512440,47 | 0,00 | 0,00 |
| | | 11 | 4367155,27 | 5512446,38 | 0,00 | 0,00 |
| | | 12 | 4367154,83 | 5512452,58 | 0,00 | 0,00 |