

**Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
„Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“
in Koblenz**

Bericht-Nr.: P21-031/B3

im Auftrag von
BPD Koblenz Niederberg GmbH

vorgelegt von der
**FIRU Gfl mbH
Kaiserslautern**

7. Februar 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen	7
1.1	Aufgabenstellung	7
1.2	Plangrundlagen	7
1.3	Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen	9
1.4	Anforderungen.....	10
2	Prognose der Verkehrslärmeinwirkungen – Freie Schallausbreitung	14
2.1	Emissionsberechnung	14
2.2	Immissionsberechnung	17
2.3	Beurteilung.....	20
2.4	Fazit	20
3	Prognose der Verkehrslärmeinwirkungen – Variante Lärmschutzwand	22
3.1	Emissionsberechnung	22
3.2	Immissionsberechnung	22
3.3	Beurteilung.....	30
3.4	Fazit	35
3.5	Variante Lärmschutzwand 5m und Bebauung.....	37
4	Prognose der Verkehrslärmeinwirkungen – Variante Geschwindigkeitsreduzierung	43
4.1	Emissionsberechnung	43
4.2	Immissionsberechnung	44
4.3	Beurteilung.....	50
4.4	Fazit	52
5	Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse	53
5.1	Emissionsberechnung	54
5.2	Immissionsberechnung	60
5.3	Beurteilung.....	86
5.3.1	Bereich Urbar.....	86
5.3.2	Bereich Niederberg	87
5.3.3	Bereich Niederberger Höhe	87
5.3.4	Bereich Landesstraße 127	89
5.4	Fazit	89
6	Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse – Variante Geschwindigkeitsreduzierung	91
6.1	Emissionsberechnung	92
6.2	Immissionsberechnung	95
6.3	Beurteilung.....	108
6.3.1	Bereich Niederberg	108
6.3.2	Bereich Niederberger Höhe	109
6.4	Fazit	110

7	Prognose der Gewerbelärmeinwirkungen auf das Plangebiet.....	112
7.1	Emissionsansätze Polizeidienststelle 3. Einsatzhundertschaft.....	112
7.1.1	Regelbetrieb Tagzeitraum.....	113
7.1.2	Regel- und Einsatzbetrieb Tagzeitraum.....	115
7.1.3	Regelbetrieb ungünstigste Nachtstunde.....	116
7.1.4	Regel- und Einsatzbetrieb ungünstigste Nachtstunde.....	117
7.2	Emissionsansätze Veranstungsverkehre Parkplätze TB West	119
7.2.1	Regelbetrieb Tagzeitraum.....	119
7.2.2	Regelbetrieb Nachtzeitraum	120
7.3	Immissionsberechnung	120
7.4	Beurteilung.....	126
7.5	Fazit	128
7.6	Varianten Bebauung gemäß Baugrenzen	128
7.6.1	Beurteilung Varianten Bebauung gemäß Baugrenzen	132
8	Abend-Großveranstaltung in der ungünstigsten Nachtstunde – seltenes Ereignis	133
8.1	Emissionsansätze	133
8.2	Immissionsberechnung	134
8.3	Beurteilung.....	136
9	Prognose der Sportlärmeinwirkungen	137
9.1	Emissionsberechnung	137
9.2	Immissionsberechnung	137
9.3	Beurteilung.....	140
10	Schallschutzmaßnahmen	141
10.1	Verkehrslärm.....	141
10.2	Gewerbelärm.....	146

Tabellen

Tabelle 1: Orientierungswerte DIN 18005 Verkehr	10
Tabelle 2: Immissionsrichtwerte nach TA Lärm	12
Tabelle 3: Immissionsrichtwerte 18. BImSchV.....	13
Tabelle 4: Beurteilungszeiträume nach §2 18. BImSchV	13
Tabelle 5: Verkehrslärmeinwirkungen, Planfall 1, längenbezogene Schallleistungspegel L_W	17
Tabelle 6: Verkehrslärmeinwirkungen, Planfall 1, Variante Geschwindigkeit, längenbezogene Schallleistungspegel L_W	44
Tabelle 7: Verkehrslärmemissionspegel – Bestand.....	57
Tabelle 8: Verkehrslärmemissionspegel – Prognose-Planfall 1	58
Tabelle 9: Vergleich Emissionspegel $L_{m,E}$ in dB(A)	59
Tabelle 10: Verkehrslärmemissionspegel – Prognose-Planfall 1 - Variante	92

Tabelle 11: Vergleich Emissionspegel $L_{m,E}$ in dB(A) – Variante 94

Tabelle 12: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag– Pkw Parkbewegungen. 113

Tabelle 13: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag- Transporter-
Parkbewegungen..... 114

Tabelle 14: Emissionsberechnung Einsatzbetrieb Tag– Pkw Parkbewegungen
..... 115

Tabelle 15: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag- Transporter-
Parkbewegungen..... 116

Tabelle 16: Emissionsberechnung Regelbetrieb ungst. Nachtstunde– Pkw
Parkbewegungen..... 117

Tabelle 17: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag- Transporter-
Parkbewegungen..... 118

Tabelle 18: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag– Pkw Parkbewegungen. 120

Tabelle 19: Emissionsberechnung Abend-Großveranstaltung – Pkw
Parkbewegungen..... 133

Tabelle 20: Emissionsberechnung - Fußballspiel 137

Karten

Karte 1: Übersicht Straßen in der Umgebung des Plangebiets 16

Karte 2: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, Tag 18

Karte 3: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, Nacht 19

Karte 4: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, LSW=4m, Tag 24

Karte 5: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, LSW=4m, Nacht . 25

Karte 6: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, LSW=5m, Tag 26

Karte 7: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, LSW=5m, Nacht . 27

Karte 8: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, LSW=6m, Tag 28

Karte 9: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung, LSW=6m, Nacht . 29

Karte 10: Verkehrslärmeinwirkungen, mit Bebauung, LSW=5m, Tag..... 41

Karte 11: Verkehrslärmeinwirkungen, mit Bebauung, LSW=5m, Nacht..... 42

Karte 12: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung,
Geschwindigkeitsreduzierung, Tag 46

Karte 13: Verkehrslärmeinwirkungen, freie Schallausbreitung,
Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht 47

Karte 14: Verkehrslärmeinwirkungen, mit Bebauung,
Geschwindigkeitsreduzierung, Tag 48

Karte 15: Verkehrslärmeinwirkungen, mit Bebauung,
Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht 49

Karte 16: Übersicht Straßen; Verkehrslärmverhältnisse in der Umgebung des Plangebiets.....	55
Karte 17: Verkehrslärm, Urbar, Bestand, Tag.....	62
Karte 18: Verkehrslärm, Urbar, Planfall 1, Tag	63
Karte 19: Verkehrslärm, Urbar, Pegeldifferenzen, Tag	64
Karte 20: Verkehrslärm, Urbar, Bestand, Nacht.....	65
Karte 21: Verkehrslärm, Urbar, Planfall 1, Nacht.....	66
Karte 22: Verkehrslärm, Urbar, Pegeldifferenzen, Nacht.....	67
Karte 23: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Tag.....	68
Karte 24: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Tag	69
Karte 25: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Tag	70
Karte 26: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Nacht.....	71
Karte 27: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Nacht	72
Karte 28: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Nacht	73
Karte 29: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand, Tag	74
Karte 30: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Tag.....	75
Karte 31: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Tag	76
Karte 32: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand, Nacht.....	77
Karte 33: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Nacht	78
Karte 34: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Nacht	79
Karte 35: Verkehrslärm, L 127, Bestand, Tag.....	80
Karte 36: Verkehrslärm, L 127, Planfall 1, Tag	81
Karte 37: Verkehrslärm, L 127, Pegeldifferenzen, Tag	82
Karte 38: Verkehrslärm, L 127, Bestand, Nacht.....	83
Karte 39: Verkehrslärm, L 127, Planfall 1, Nacht.....	84
Karte 40: Verkehrslärm, L 127, Pegeldifferenzen, Nacht.....	85
Karte 41: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Variante, Tag.....	96
Karte 42: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Variante, Tag	97
Karte 43: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Variante, Tag.....	98
Karte 44: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Variante, Nacht	99
Karte 45: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Variante, Nacht.....	100
Karte 46: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Variante, Nacht.....	101
Karte 47: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand, Variante, Tag.....	102
Karte 48: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Variante, Tag	103
Karte 49: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Variante, Tag	104

Karte 50: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand, Variante, Nacht.....	105
Karte 51: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Variante, Nacht	106
Karte 52: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Variante, Nacht	107
Karte 53: Gewerbelärmeinwirkungen, Regelbetrieb Polizei, Tag.....	122
Karte 54: Gewerbelärmeinwirkungen, Regel- und Einsatzbetrieb Polizei, Tag.	123
Karte 55: Gewerbelärmeinwirkungen, Regelbetrieb Polizei, Nacht	124
Karte 56: Gewerbelärmeinwirkungen, Regel- und Einsatzbetrieb Polizei, Nacht	125
Karte 57: Gewerbelärmeinwirkungen, Regelbetrieb Polizei, Variante Bebauung gem. Baugrenzen, Nacht.....	130
Karte 58: Gewerbelärmeinwirkungen, Regel- und Einsatzbetrieb Polizei, Variante Bebauung gem. Baugrenzen, Nacht	131
Karte 59: Gewerbelärmeinwirkungen, Abend-Großveranstaltung, ungst. Nachtstunde, seltenes Ereignis	135
Karte 60: Sportanlagenlärmeinwirkungen, Ruhezeit am Sonntagmittag.....	139
Karte 61: Maßgebliche Außenlärmpegel, Tag	144
Karte 62: Maßgebliche Außenlärmpegel, Nacht	145

1 Grundlagen

1.1 Aufgabenstellung

Die Projektgesellschaft BPD Koblenz Niederberg GmbH plant die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Unterkunftsbereichs der Fritsch-Kaserne in Koblenz. Hierzu wird der Bebauungsplan Nr. 293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“ aufgestellt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von rund 12,5 ha nördlich der Straße Niederberger Höhe. Im Westen grenzt das Plangebiet an Kasernengelände und an einen Sportplatz. Nördlich des Plangebiets befinden sich unbebaute Grünflächen. Im Osten grenzt das Gelände der 3. Einsatzhundertschaft der Bereitschaftspolizei an. Südlich der Straße Niederberger Höhe befinden sich Wohnbauflächen.

Geplant sind Wohnnutzungen in Form von Einfamilienhäusern, Doppelhäusern, Reihenhäusern und Geschosswohnungsbau und gewerbliche Nutzungen in Allgemeinen Wohngebieten und Urbanen Gebieten.

Zum Bebauungsplan ist ein Lärmgutachten zu erstellen. In diesem Gutachten sind zu ermitteln und zu beurteilen:

- Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet durch den Straßenverkehr insbesondere auf den Straßen Niederberger Höhe und General-Allen-Straße,
- Auswirkungen der Planungen auf die Verkehrslärmeinwirkungen in der Umgebung des Plangebiets,
- Gewerbelärmeinwirkungen im Plangebiet durch bestehende gewerbliche Nutzungen außerhalb des Plangebiets (Technische Bereiche West (TB West), Betriebsvorgänge der 3. Einsatzhundertschaft der Polizei),
- Sportanlagenlärmeinwirkungen im Plangebiet durch den bestehenden Sportplatz nordwestlich des Plangebiets (Sportplatz Urbar).

1.2 Plangrundlagen

Die schalltechnische Untersuchung basiert auf folgenden Karten- und Datengrundlagen:

- Digitale Höhendaten (DGM) und Gebäudedaten (LoD-1) für das Plangebiet und die Umgebung, übermittelt durch das Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz am 07.04.2021 und 19.09.2022;
- Flächennutzungsplan Koblenz, aufgerufen über die Homepage der Stadt Koblenz;
- Flächennutzungsplan der VG Vallendar, Ortsgemeinde Urbar, aufgerufen über die Homepage der Verbandsgemeinde Vallendar;

- Gutachterliche Stellungnahme zu einer geplanten Sportanlage in Urbar, schalltechnisches Ingenieurbüro für Gewerbe-, Freizeit- und Verkehrslärm Paul Pies, Auftrag-Nr: 23/ 224/ 042000, Stand: 14.03.2000; übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 28.01.2021;
- Telefonische Angaben zu Betriebstätigkeiten der Polizeidienststelle 3. Einsatzhundertschaft vom 08.04.2021;
- Angaben zur Veranstaltungsstruktur der Festung, Stadt Koblenz, übermittelt durch die Stadt Koblenz am 20.04.2021;
- Übersicht Verkehrserhebungen, Stand: 09.02.2021; übermittelt durch SHG Ingenieure am 12.05.2021;
- Verkehrsdaten für den Bestand, Stand: Juni 2021; übermittelt durch SHG Ingenieure am 22.06.2021;
- Ortsbesichtigung und Bestandsaufnahme am 07.07.2021;
- Emissionsmodell für die Polizeidienststelle 3. Einsatzhundertschaft in der General-Allen-Straße in Koblenz, schriftliche Bestätigung durch die Abteilung Polizeiverwaltung, Sachgebiet PV5 – Liegenschaften, Mainz; übermittelt am 06.04.2022;
- Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“, Entwurfsstand vom 16.01.2023; übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 14.09.2023;
- Ergänzende Stellungnahme der Bundeswehr, Stand: 14.09.2023; übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 22.09.2023;
- Städtebaulicher Rahmenplan, Stand: 10.02.2023; übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 04.12.2023;
- Schnitte und Lagepläne Lärmschutzwand General-Allen-Straße, Henning Larsen GmbH, Stand: 09.10.2023; übermittelt durch den Auftraggeber am 05.12.2023;
- Übersichtsplan „Maximalbebauung mit projektierten Höhen“, Planungsgesellschaft Weber-Schmetzer mbH, Stand: 15.11.2023, übermittelt durch den Auftraggeber am 05.12.2023;
- Verkehrsdaten für den Prognose-Planfall 1 und den Prognose-Planfall 2; Stand: Dezember 2023; übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 14.12.2023;
- Entwurf Textliche Festsetzungen und örtliche Bauvorschriften zum Bebauungsplan Nr. 293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“, Stand: 15.12.2023; übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 03.01.2024;
- Entwurf Begründung mit Umweltbericht, Stand: 20.12.2023, übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 03.01.2024.
- Übersichtsplan „Maximalbebauung mit projektierten Höhen“, Stand: 11.01.2024, übermittelt durch den Auftraggeber am 11.01.2024;

- Schnitte der Baufelder, Stand: 24.11.2023, übermittelt durch den Auftraggeber am 11.01.2024;
- Entwurf Bebauungsplan Nr. 293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“, Stand: 06.02.2024, übermittelt durch FIRU Koblenz GmbH am 06.02.2024.

1.3 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

Die Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden **Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets** erfolgt nach:

- den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19, Ausgabe 2019.
- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Juli 2023 [DIN 18005-2023], i.V.m. Beiblatt 1 zur DIN 18005 Schalltechnische Orientierungswerte.

Die Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden **Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse an bestehenden Straßen** erfolgt in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV zur Wesentlichkeit von Verkehrslärmpegelerhöhungen.

Die Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden **Gewerbelärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets** durch Betriebstätigkeiten der 3. Einsatzhundertschaft und durch die Vorgänge im Technischen Bereich West an schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Plangebiets erfolgt nach:

- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI. S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 01. Juni 2017, in Kraft getreten am 09. Juni 2017 [TA Lärm];

Die Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden **Sportanlagenlärmwirkungen** erfolgt nach:

- 18. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Sportanlagenlärmschutzverordnung vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4644).

Für die Emissions- und Schallausbreitungsberechnungen werden die folgenden Berechnungsvorschriften und sonstigen Erkenntnisquellen herangezogen:

- DIN ISO 9613 Teil 2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“ - „Allgemeines Berechnungsverfahren“, Oktober 1999 [DIN ISO 9613-2];
- VDI-Richtlinie 2720 „Schallschutz durch Abschirmung im Freien“, März 1997 [VDI 2720];
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz: Parkplatzlärmstudie, 6. Auflage 2007 [Parkplatzlärmstudie];
- VDI 3770 „Emissionskennwerte technischer Schallquellen Sport- und Freizeitanlagen“, September 2012;
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19, Ausgabe 2019;
- Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Stand: September 2021;
- Arbeitshilfe zur Beurteilung gesunder Wohnverhältnisse – Schallimmissionen, Stadt Frankfurt am Main, Stand September 2017.

Die schalltechnischen Berechnungen werden mit dem Schallberechnungsprogramm SoundPLAN 8.2 durchgeführt.

1.4 Anforderungen

Die **Verkehrslärmeinwirkungen** innerhalb des Plangebiets, insbesondere durch die im Norden und Osten verlaufende General-Allen-Straße und die im Süden verlaufende Straße Niederberger Höhe, werden anhand der Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 beurteilt.

Der Bebauungsplan Nr.293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“ sieht im südlichen und westlichen Teil des Geltungsbereichs die Festsetzung von Urbanen Gebieten (MU) vor. Im nördlichen Teil des Plangebiets sollen Allgemeine Wohngebiete (WA) und Urbane Gebiete festgesetzt werden.

Tabelle 1: Orientierungswerte DIN 18005 Verkehr

Gebietsart	Orientierungswert in dB(A)	
	Tag (06.00-22.00 Uhr)	Nacht (22.00-06.00 Uhr)
Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	45
Urbane Gebiete (MU)	60	50

Mit der Einhaltung der Orientierungswerte soll nach Beiblatt 1 der DIN 18005 die „mit der Eigenart des betreffenden Baugebiets oder Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen“ erfüllt werden. Da sich in vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bei bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelage die Orientierungswerte oft nicht einhalten lassen, kann im Rahmen der Abwägung beim Überwiegen anderer Be-

lange von ihnen abgewichen werden. In diesem Fall soll ein Ausgleich durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Grundrissgestaltung, baulicher Schallschutz) vorgesehen und planungsrechtlich gesichert werden. Die maßgeblichen Immissionsorte befinden sich an den geplanten Baukörpern mit schutzbedürftiger Nutzung innerhalb des Plangebiets.

Die Untersuchung und Beurteilung der **Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse durch den planbedingten Zusatzverkehr** auf den relevanten bestehenden Straßenabschnitten außerhalb des Plangebiets erfolgt in Anlehnung an die Kriterien der **16. BImSchV** zur wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen (§1 Abs. 2, 16. BImSchV).

Danach ist eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten um mindestens 3 dB(A) erhöhen und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden. Eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung ist ebenfalls als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöhen oder sich von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöhen.

Das OVG Nordrhein-Westfalen kommt in seinem Urteil vom 30.05.2017 zu dem Ergebnis, dass „(...) eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhung des planbedingten Verkehrslärms in einem besonders lärmbelasteten innerstädtischen Bereich unter Abwägungsgesichtspunkten im Regelfall ohne hinzutretende besondere Umstände auch in dem (...) lärmkritischen Bereich von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) mit entsprechend gewichtiger städtebaulicher Begründung eher hingenommen werden kann.“¹

Im Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen wird weiter ausgeführt, dass „(...) die planbedingte Lärmzunahme (...) in einem Bereich von weniger als 1 dB(A), der für das menschliche Ohr nach der derzeitigen Erkenntnislage nicht wahrnehmbar ist, (...) bei wertender Betrachtung mit Blick auf die Lärmvorbelastung als im Ergebnis irrelevant einzustufen [ist].“²

Die Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden **Gewerbelärmeinwirkungen** an geplanten Gebäuden innerhalb des Plangebiets erfolgt nach TA Lärm.

Die TA Lärm dient dem Schutz vor sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Gewerbelärm. Sie gilt für genehmigungsbedürftige und nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Die Vorschriften der TA Lärm sind u.a. zu beachten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen bei der Prüfung der Einhaltung der Betreiberpflichten (§ 22 BImSchG) im Rahmen der Prüfung von Anträgen im Baugenehmigungsverfahren. Durch die Beurteilung von Gewerbege-

¹ Vgl. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil 2 D 27/15. vom 30.05.2017.

² Vgl. ebenda.

räuschen im Rahmen der Bebauungsplanung nach TA Lärm kann sichergestellt werden, dass keine Nutzungen festgesetzt werden, die nach TA Lärm nicht genehmigungsfähig wären.

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete und Urbane Gebiete sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Zur Beurteilung der Immissionen am Tag ist nach TA Lärm der gesamte 16-stündige Tagzeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr heranzuziehen. Der Immissionsrichtwert Nacht bezieht sich dagegen auf die ungünstigste (sog. lauteste) Nachtstunde zwischen 22.00 und 6.00 Uhr, in der das höchste Emissionsaufkommen zu erwarten ist.

Tabelle 2: Immissionsrichtwerte nach TA Lärm

Gebietsart	Immissionsrichtwert in dB(A)	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	40
Urbanes Gebiet (MU)	63	45

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm beziehen sich auf die maßgebenden Immissionsorte im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Diese Immissionsorte liegen in bebauten Gebieten 0,5 m vor dem Fenster von schutzbedürftigen Räumen nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“. Schutzbedürftige Räume sind demnach insbesondere Wohn- und Schlafräume.

Nach Punkt 3.2 der TA Lärm ist der Immissionsbeitrag einer zu beurteilenden Anlage im Regelfall als nicht relevant anzusehen, wenn die Zusatzbelastung der zu beurteilenden Anlagen den Immissionsrichtwert am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet.

Der Einwirkungsbereich einer Anlage sind nach Punkt 2.2 TA Lärm „die Flächen, in denen die von der Anlage ausgehenden Geräusche einen Beurteilungspegel verursachen, der weniger als 10 dB(A) unter dem für diese Fläche maßgebenden Immissionsrichtwert liegt“.

Für seltene (bis zu 10) Ereignisse im Jahr gelten die erhöhten Immissionsrichtwerte von 70 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht.

Die Geräuscheinwirkungen durch die Nutzung der bestehenden Sportanlage nordwestlich des Plangebiets werden als **Sportanlagenlärmwirkungen** gemäß der 18. BImSchV – Sportanlagenlärmschutzverordnung beurteilt.

Nach der 18. BImSchV sind Sportanlagen so zu betreiben, dass die in §2 der Verordnung für die verschiedenen Gebietsarten genannten Immissionsrichtwerte nicht überschritten werden. Zur Beurteilung der Sportanlagenlärmwirkungen an den schutzwürdigen Nutzungen in der Umgebung werden die Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete der 18. BImSchV herangezogen:

Tabelle 3: Immissionsrichtwerte 18. BImSchV

Gebietsart	Immissionsrichtwert in dB(A)			
	Tag außerhalb der Ruhezeiten	Tag innerhalb der Ruhezeit am Morgen	Tag innerhalb der Ruhezeit am Mittag/Abend	Lauteste Nachtstunde
Allgemeines Wohngebiet	55	50	55	40
Urbanes Gebiet	63	58	63	45

Die Immissionsrichtwerte beziehen sich auf folgende Beurteilungszeiten:

Tabelle 4: Beurteilungszeiträume nach §2 18. BImSchV

Beurteilungszeit	Werktage	Sonn- und Feiertage
Tag außerhalb der Ruhezeiten	8.00 – 20.00 Uhr 12 Stunden	9.00 – 13.00 Uhr 15.00 – 20.00 Uhr 9 Stunden
Tag innerhalb der Ruhezeiten	6.00 – 8.00 Uhr 20.00 – 22.00 Uhr Je 2 Stunden	7.00 – 9.00 Uhr 13.00 – 15.00 Uhr 20.00 – 22.00 Uhr Je 2 Stunden
Nacht	22.00 – 06.00 Uhr Lauteste Stunde	22.00 – 07.00 Uhr Lauteste Stunde

Die Ruhezeit am Sonntag ist nur zu berücksichtigen, wenn die Nutzungsdauer der Sportanlage in der Zeit zwischen 9.00 und 20.00 Uhr 4 Stunden oder mehr beträgt. Beträgt die gesamte Nutzungszeit der Anlage weniger als 4 Stunden und fallen mehr als 30 Minuten der Nutzungszeit in die Zeit von 13.00 bis 15.00 Uhr, gilt als Beurteilungszeit ein Zeitabschnitt von 4 Stunden, der die volle Nutzungszeit umfasst.

2 Prognose der Verkehrslärmeinwirkungen – Freie Schallausbreitung

Zu untersuchen und zu beurteilen sind die Straßenverkehrslärmeinwirkungen auf das Plangebiet, insbesondere durch die nördlich verlaufende General-Allen-Straße und die südlich verlaufende Straße Niederberger Höhe sowie die geplanten Straßen innerhalb des Plangebiets.

2.1 Emissionsberechnung

Die Berechnung der Straßenverkehrslärmemissionen durch den Kfz-Verkehr auf den relevanten Straßenabschnitten in der Umgebung des Plangebiets erfolgt auf der Grundlage der durch das Büro SHG Ingenieure prognostizierten Verkehrsdaten. Da Büro hat die zu erwartenden Verkehrsmengen für die beiden Prognose-Fälle „Prognose-Planfall 1“ und „Prognose-Planfall 2“ ermittelt.

Planfall 1 setzt sich aus den durch das geplante Quartier verursachten Verkehren und dem Bestandsverkehr zusammen. Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split sind nicht berücksichtigt. Damit stellt Prognose-Planfall 1 den Worst-Case dar.

Planfall 2 berücksichtigt die sich aus dem Quartier ergebenden Verkehre, den Bestandsverkehr und den seitens der Stadt Koblenz vorgesehenen Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split.

Im Planfall 1 sind die Verkehrsbelastungen größer als im Planfall 2: Für die Beurteilung der Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets werden daher die Verkehrsdaten für den Planfall 1 herangezogen.

Die übermittelten Verkehrsdaten umfassen Daten für den Tagesverkehr (Pkw/16h, Lkw1/16h, Lkw2/16h) sowie den Nachtverkehr (Pkw/8h, Lkw1/8h, Lkw2/8h). Aus diesen Daten werden die für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19 erforderlichen Werte für die stündliche Verkehrsstärke M in Kfz/h am Tag und in der Nacht (MTag, MNacht) und die Anteile von Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1 (p_1) und Lkw2 (p_2) am Tag und in der Nacht ermittelt.

Auf der Straße Niederberger Höhe wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angesetzt. Auf der General-Allen-Straße wird zwischen dem Kreisverkehr an der südöstlichen Ecke des Plangebiets bis zum Straßenabschnitt nördlich des Gebäudes der 3. Einsatzhundertschaft eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angenommen. Ab diesem Straßenabschnitt gilt bis zur Zufahrt zum Fußballplatz im Nordwesten des Plangebiets eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Nach der Ortseinfahrt Urbar (Arenberger Straße) werden 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit angesetzt. Auf den geplanten Straßen innerhalb des Plangebiets wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angesetzt.

Für die Kreisverkehre in der Umgebung des Plangebiets werden im Sinne einer Beurteilung „auf der sicheren Seite“ die Verkehrsdaten der am stärksten frequen-

tierten, in den Kreisverkehr einmündenden Straße für den jeweiligen Kreisverkehr angenommen.

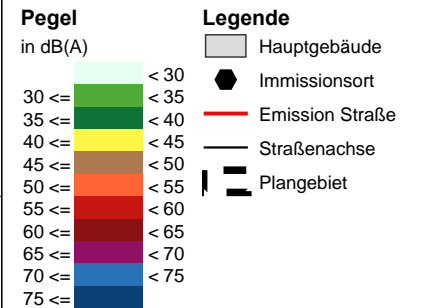
Die in den Prognoseberechnungen zu den Verkehrslärmeinwirkungen berücksichtigten Straßenabschnitte in der Umgebung und innerhalb des Plangebiets sind in der folgenden Karte dargestellt.

Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 1: Übersicht Straßen in der Umgebung Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

(2022-09-21)



Originalmaßstab (A4) 1:4000



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

Für die relevanten Straßenabschnitte werden folgende Schalleistungspegel ohne Längsneigungskorrekturen gemäß RLS-19 berechnet:

Tabelle 5: Verkehrslärmeinwirkungen, Planfall 1, längenbezogene Schalleistungspegel L_w

Straße	A	DTV Kfz/24h	Verkehrsanteile Tag			Verkehrsanteile Nacht			Vmax km/h	Schalleistungs- pegel	
			M	p1	p2	M	p1	p2		L _w 'T	L _w 'N
			Kfz/h	%	%	Kfz/h	%	%		dB(A)	dB(A)
KO-General-A.-Str.	1	4424	255,6	0,5	1,7	41,8	0,0	1,2	50	77,9	69,9
KO-General-A.-Str.	2	4699	271,6	0,5	1,7	44,3	0,0	1,1	70	81,4	73,2
Urbar-Arenb. Str.		8950	518,8	1,7	2,4	81,3	1,2	1,8	30	78,6	70,2
KO-Niederb.Höhe	1	1542	88,8	0,7	2,1	15,3	0,0	1,6	50	73,5	65,7
KO-Niederb.Höhe	2	3538	204,6	0,4	1,8	33,0	0,0	1,5	50	76,9	68,9
KO-Niederb. Höhe	3	4569	264,1	1,9	2,5	43,0	1,7	2,3	50	78,3	70,4
KO-Niederb. Höhe	4	4207	242,8	2,1	2,7	40,3	1,9	1,9	50	78,0	70,0
KO-Niederb. Höhe	5	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	50	78,9	70,9
KO-Friesenstr.		5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	78,9	70,8
KO-KV	1	5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	78,8	70,6
KO-KV	2	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	50	78,9	70,9
KO-Planstr. West		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	50	71,1	64,0
KO-Planstr. Ost		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	50	71,1	64,0

KO=Koblenz, KV=Kreisverkehr, A=Abschnitt; DTV= Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge in Kfz/24h; SV= Schwerverkehrsanteil in Kfz/24h; M= Durchschnittliche stündliche Verkehrsmenge in Kfz/h; p1= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1; p2= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2; v max. = zulässige Höchstgeschwindigkeit; L_w' T/N = längenbezogene Schalleistungspegel gemäß RLS-19 Tag/Nacht.

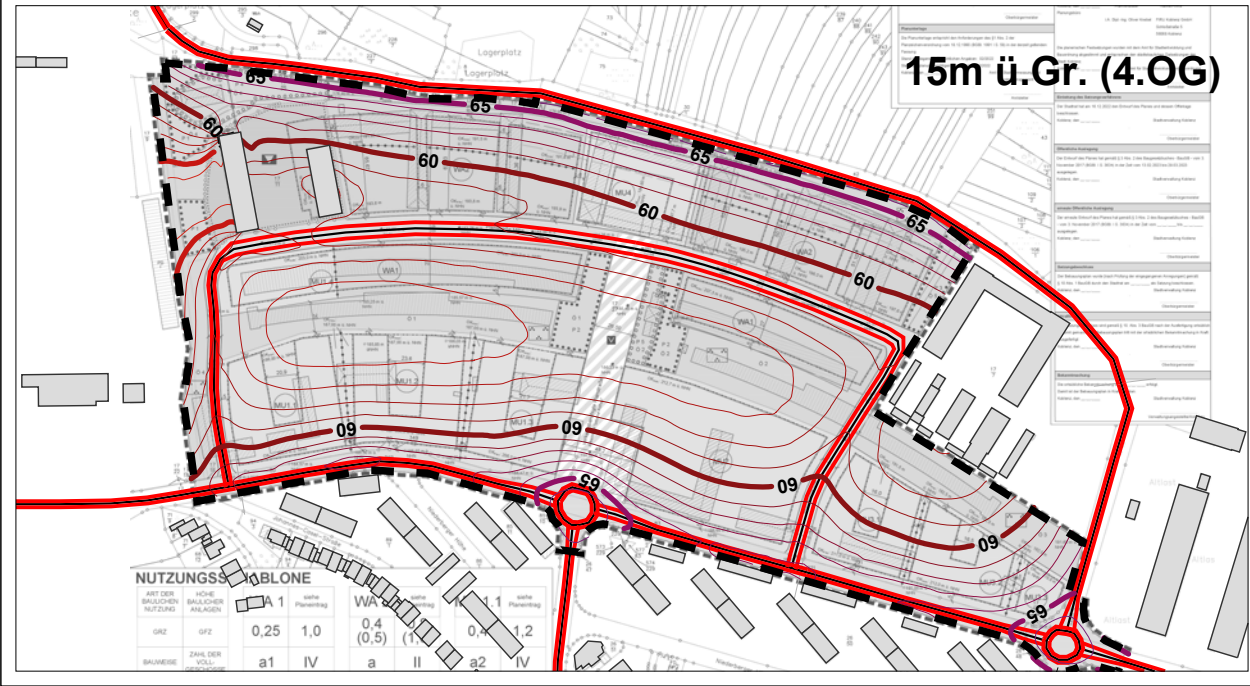
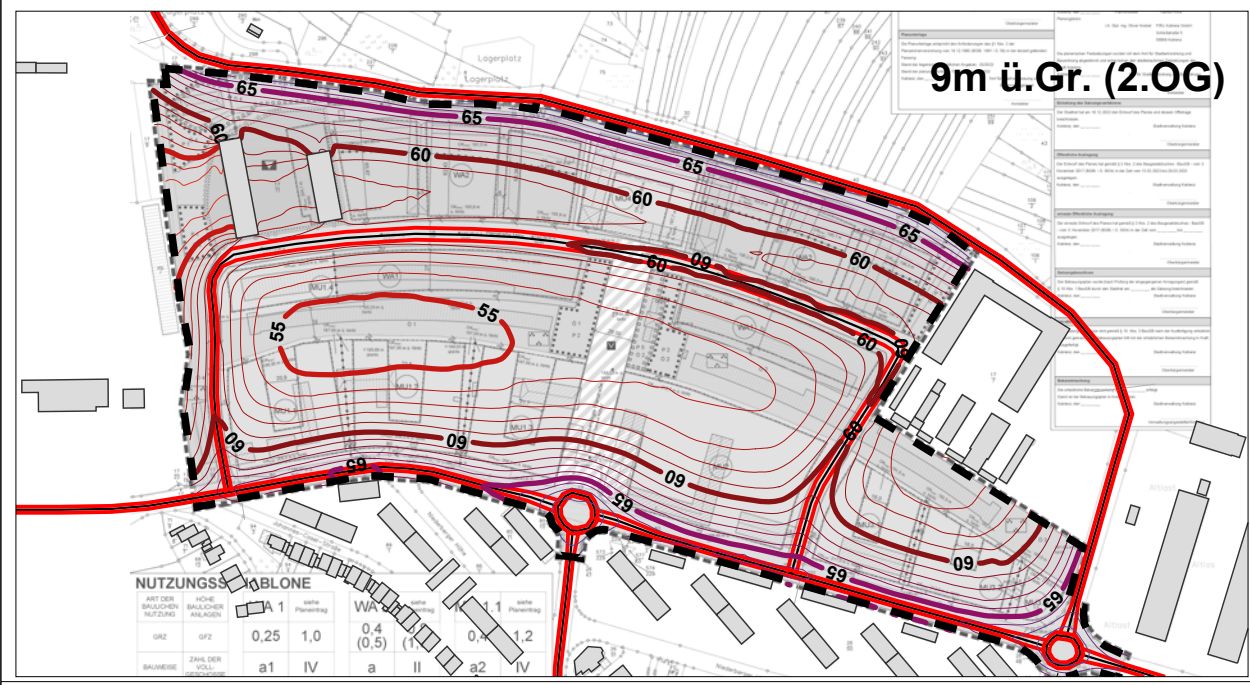
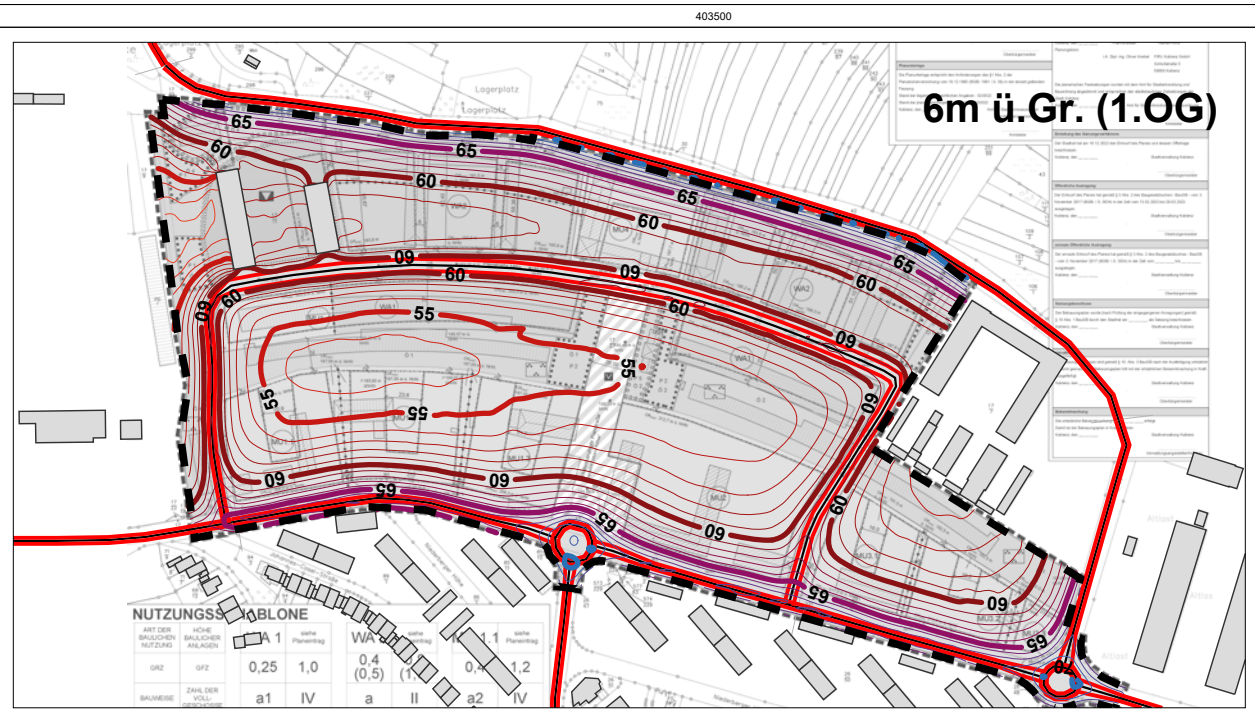
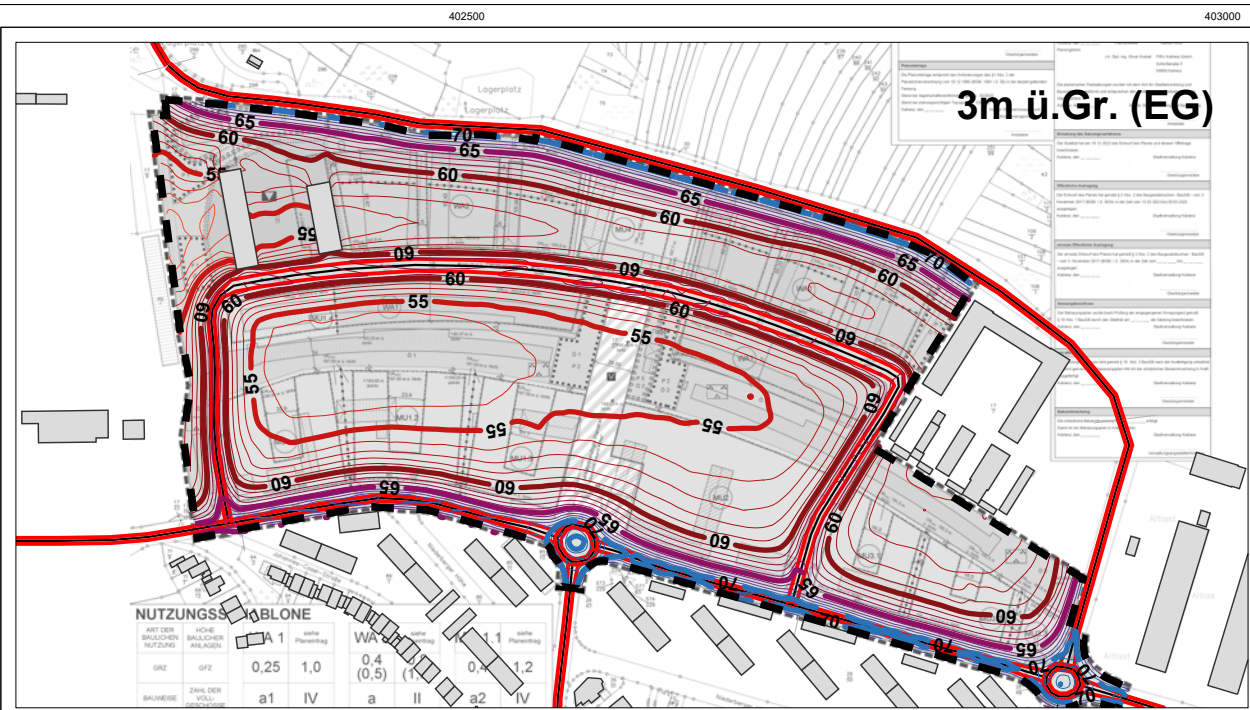
Längsneigungskorrekturen (für Steigungen und Gefälle im Straßenverlauf) werden im digitalen Geländemodell ermittelt und rechnerisch gemäß RLS-19 berücksichtigt.

2.2 Immissionsberechnung

Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen erfolgt gemäß RLS-19 auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.). Die Verkehrslärmeinwirkungen werden für freie Schallausbreitung in einem Raster für sechs Höhenschichten (3m (EG), 6m (1.OG), 9m (2.OG), 12m (3.OG), 15m (4.OG), 18m (5.OG)) berechnet. Die Berechnungsergebnisse sind den folgenden Karten zu entnehmen:

Karte 2: Freie Schallausbreitung, EG-5.OG, Tag

Karte 3: Freie Schallausbreitung, EG-5.OG, Nacht



Schalltechnische Untersuchung

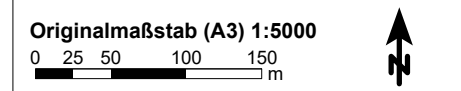
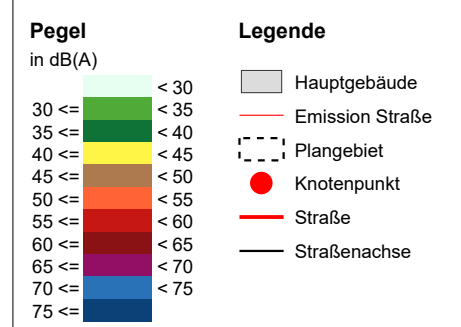
Zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 2:
Verkehrslärmeinwirkungen Tag
innerhalb Plangebiet
Freie Schallausbreitung

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00 - 22.00 Uhr)

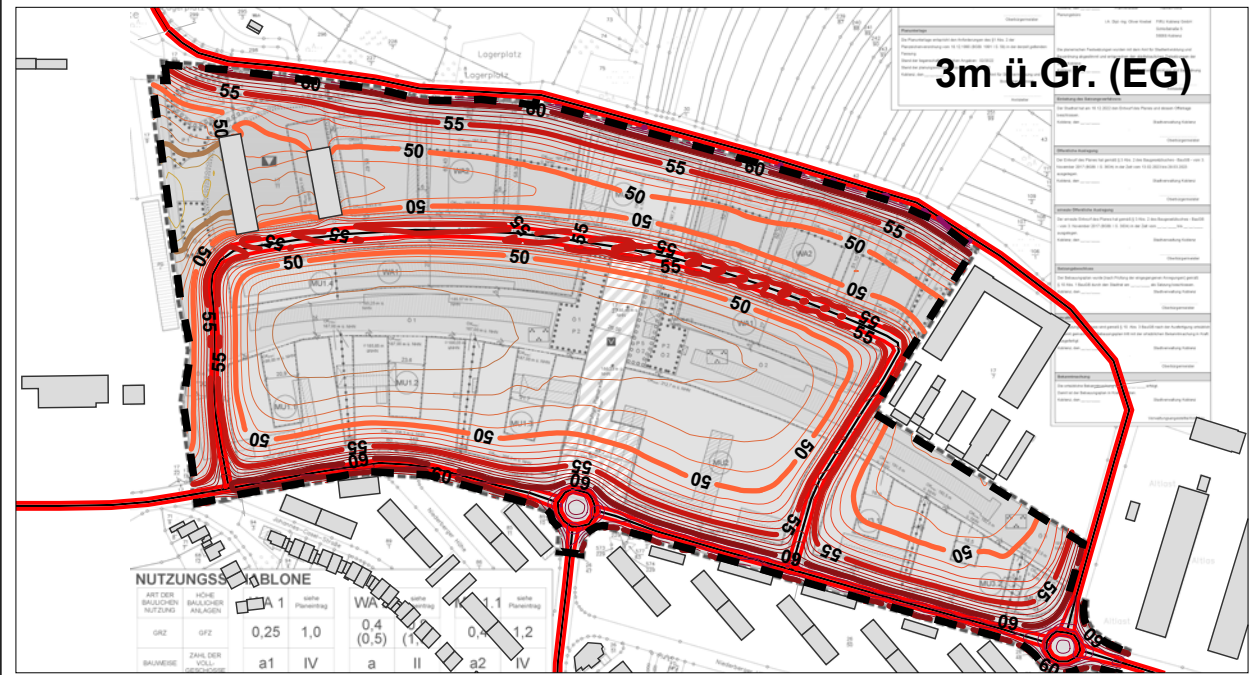
Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
- 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 60 dB(A) Urbanes Gebiet

Isophone in angegebener Höhe über Grund
(2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807;
2024-01-19)

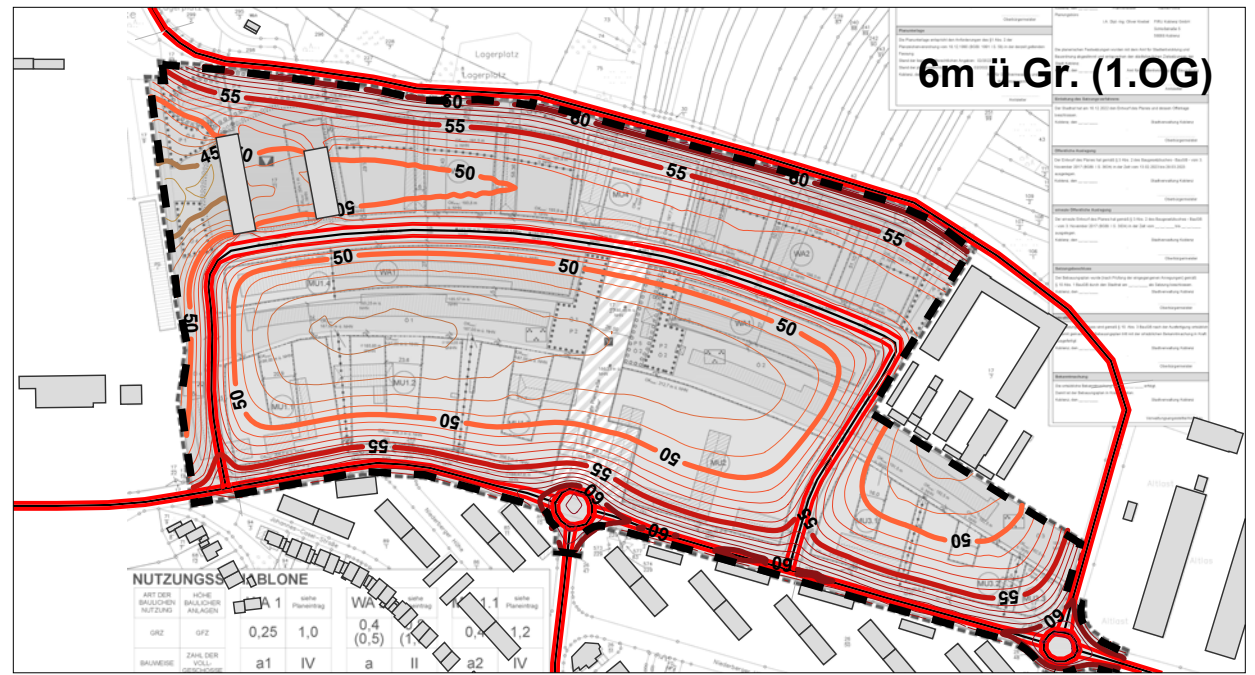


Gfi
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kandelstamm
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
E-Mail: info@firu-gfi.de
Internet: www.firu-gfi.de

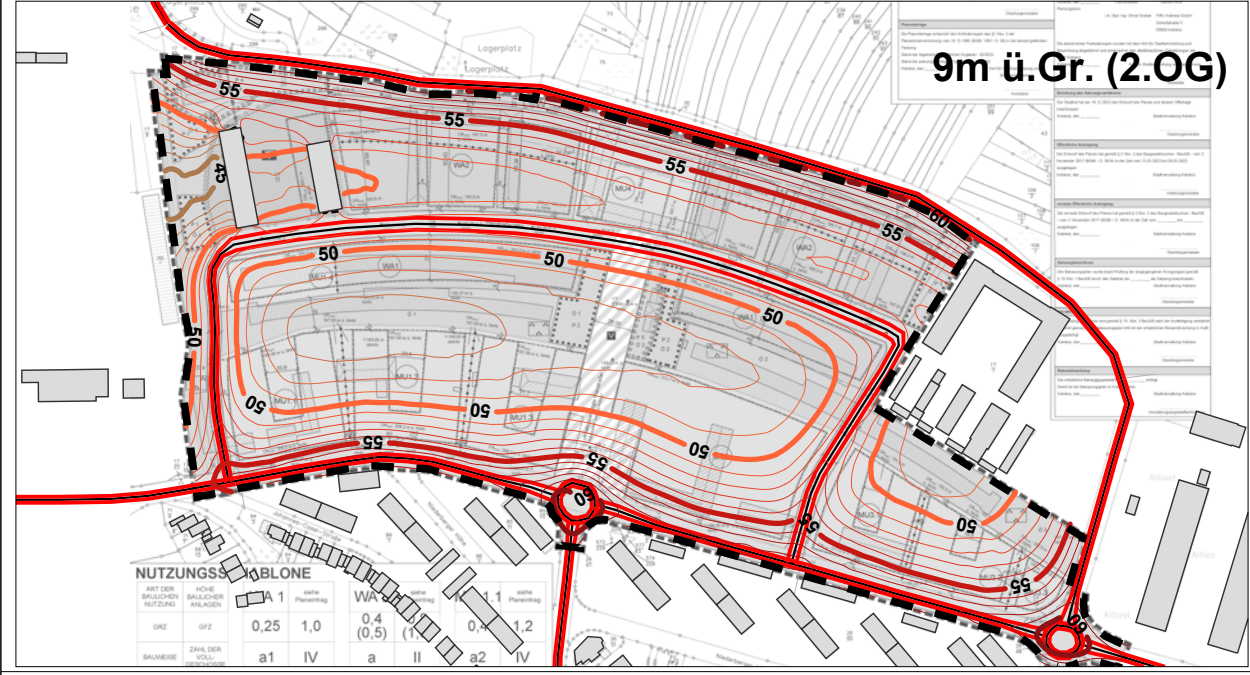
3m ü.Gr. (EG)



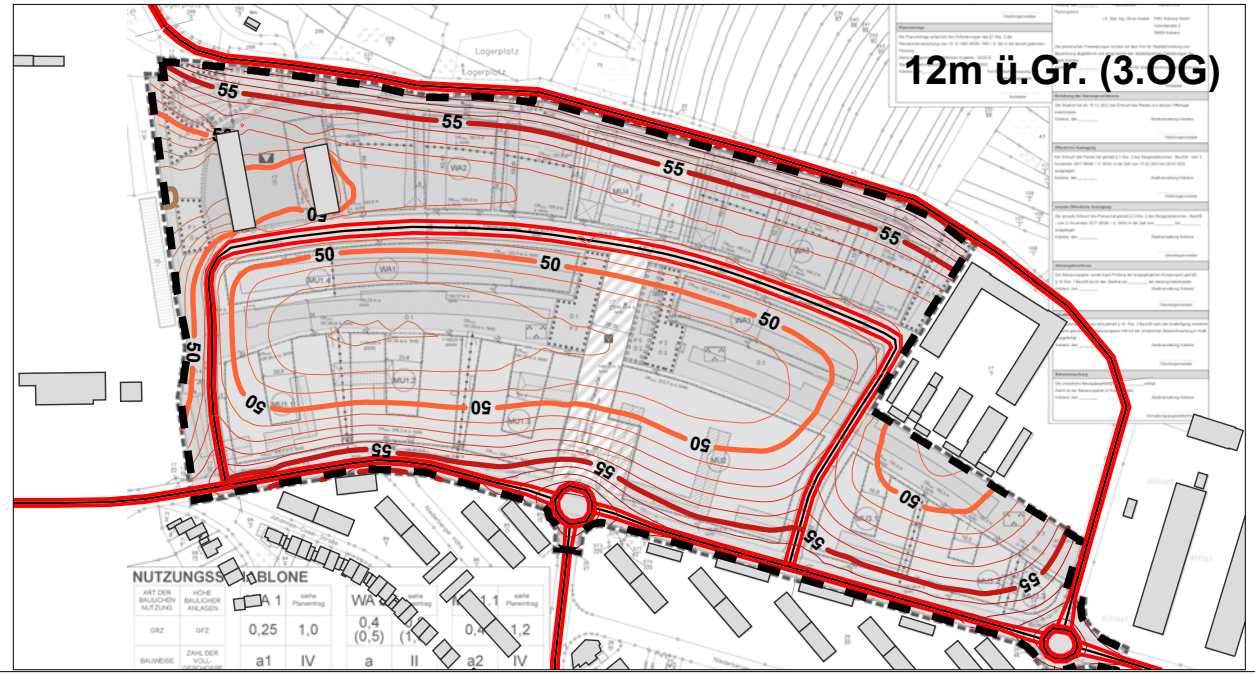
6m ü.Gr. (1.OG)



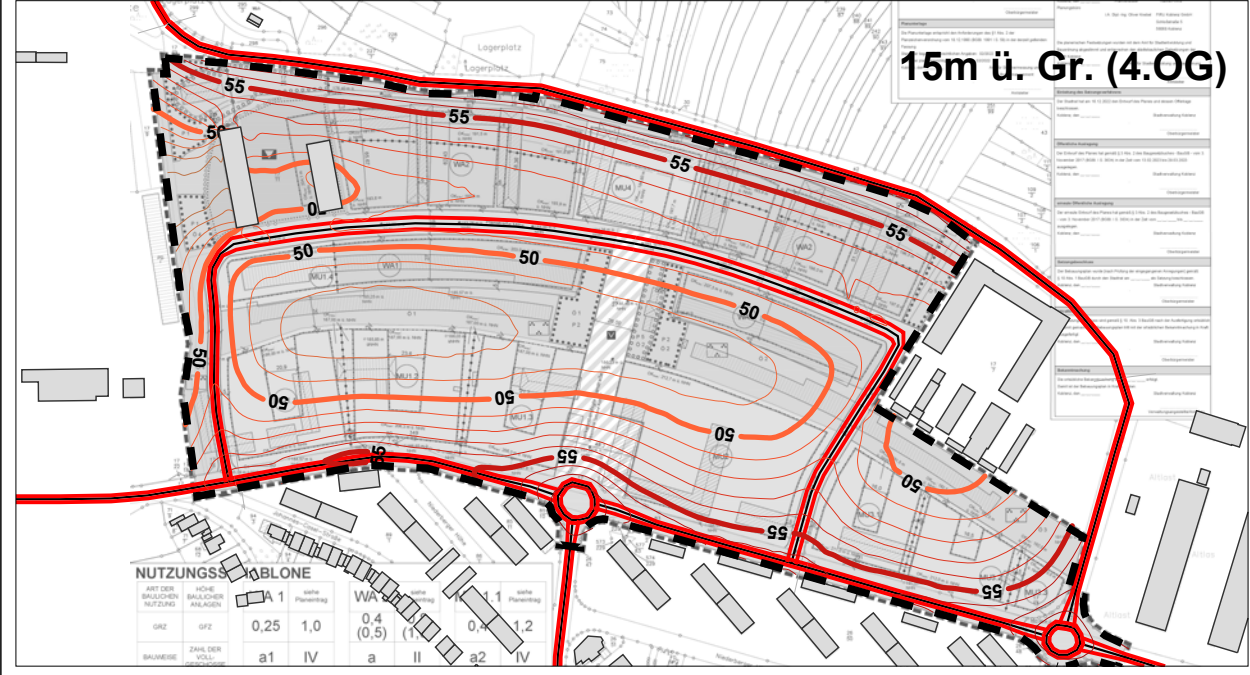
9m ü.Gr. (2.OG)



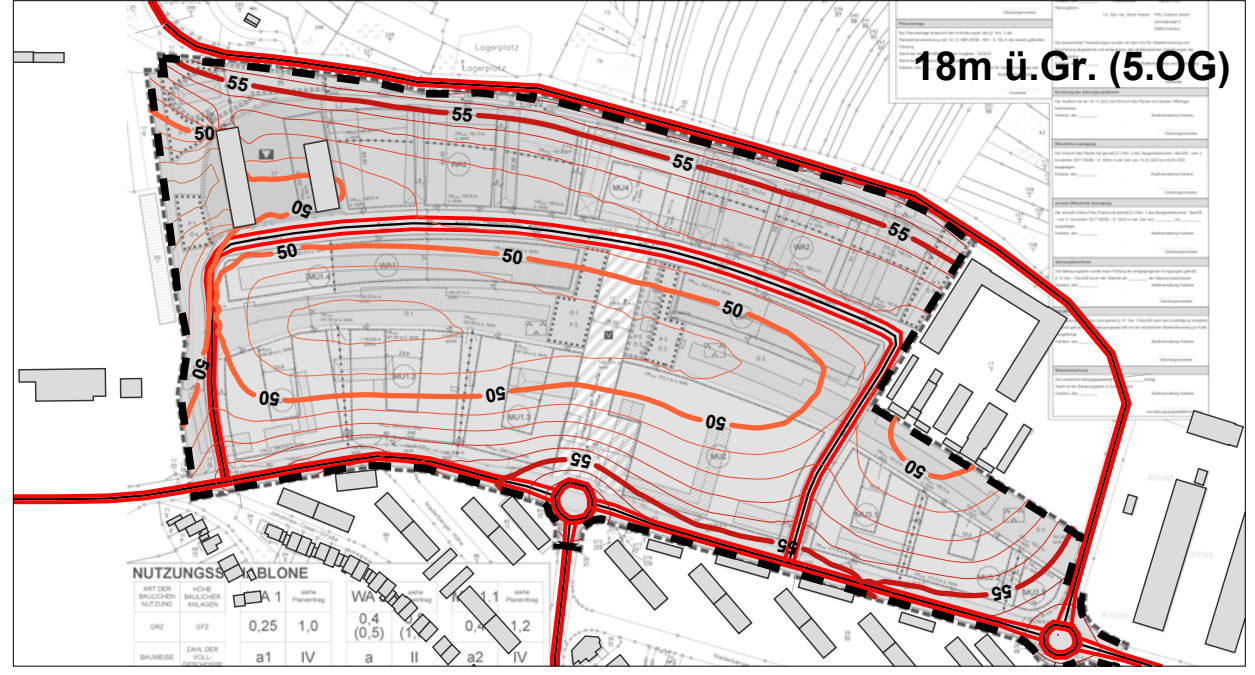
12m ü.Gr. (3.OG)



15m ü.Gr. (4.OG)



18m ü.Gr. (5.OG)



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 3:
Verkehrslärmeinwirkungen Nacht
innerhalb Plangebiet
Freie Schallausbreitung

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00 - 06.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 45 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 50 dB(A) Urbanes Gebiet

Isophone in angegebener Höhe über Grund
 (2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807;
 2024-01-08)

Pegel in dB(A)	Legende
30 <= < 30	■ Hauptgebäude
30 <= < 35	— Emission Straße
35 <= < 40	- - - Plangebiet
40 <= < 45	● Knotenpunkt
45 <= < 50	— Straße
50 <= < 55	— Straßenachse
55 <= < 60	
60 <= < 65	
65 <= < 70	
70 <= < 75	
75 <= < 75	

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kalsau
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

2.3 Beurteilung

Freie Schallausbreitung

Im **Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)** werden bei freier Schallausbreitung innerhalb des Plangebiets Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 67 dB(A) an den festgesetzten Baugrenzen im Norden, Osten und Süden des Geltungsbereichs berechnet.

Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird im überwiegenden Teil der festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete im Norden (WA2) und im mittleren Bereich des Plangebiets (WA1) um bis zu 12 dB(A) überschritten. Der Orientierungswert für Urbane Gebiete von 60 dB(A) wird in dem im Norden festgesetzten Urbanen Gebiet (MU4) um bis zu 7 dB(A) überschritten.

In den festgesetzten Urbanen Gebieten im Süden und Westen des Geltungsbereichs (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU1.4, MU2, MU3.1; MU3.2, MU3.3) wird der Orientierungswert von 60 dB(A) weitgehend eingehalten.

Im **Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)** werden bei freier Schallausbreitung innerhalb des Plangebiets Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) an den festgesetzten Baugrenzen im Norden, Süden und Osten des Geltungsbereichs berechnet.

Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird im überwiegenden Teil der festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete im Norden (WA2) und in der Mitte des Plangebiets (WA1) um bis zu 12 dB(A) überschritten. Der Orientierungswert für Urbane Gebiete von 50 dB(A) wird in dem im Norden festgesetzten Urbanen Gebiet (MU4) um bis zu 7 dB(A) überschritten.

In den festgesetzten Urbanen Gebieten im Süden und Westen des Geltungsbereichs (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU1.4, MU2, MU3.1; MU3.2, MU3.3) wird der Orientierungswert von 50 dB(A) in den unteren Geschossen weitgehend eingehalten.

2.4 Fazit

Aufgrund der berechneten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Der Bebauungsplan Nr.293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“ setzt zum Schutz der im Norden des Geltungsbereichs vorgesehenen Bebauung eine Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße fest.

In den schalltechnischen Prognoseberechnungen wird die Wirkung einer 4 m-, 5 m- und 6 m-hohen Lärmschutzwand geprüft. Die Ergebnisse dieser Variantenberechnungen sind in Kapitel 3 dargestellt.

Zusätzlich zur Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße wird die Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h für die Planstraßen innerhalb des Plangebiets und für die Niederberger Höhe geprüft. Die Ergebnisse dieser Variantenberechnung sind Kapitel 4 zu entnehmen.

Außerdem wird die Festsetzung von passivem Schallschutz empfohlen. Ein Festsetzungsvorschlag zum passiven Schallschutz ist in Kapitel 10 formuliert.

3 Prognose der Verkehrslärmeinwirkungen – Variante Lärmschutzwand

Zum Schutz der geplanten Bebauung und der zugehörigen Außenwohnbereiche im Norden des Geltungsbereichs setzt der Bebauungsplan Nr. 293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“ eine Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße fest.

Außenwohnbereiche von Wohngebäuden (Terrassen, Balkone) sind gegenüber Verkehrslärm zu schützen und -nach Möglichkeit- an lärmabgewandten Gebäudedefassaden anzuordnen. Gemäß „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“ liegt der Schwellenwert, bei dem eine „noch akzeptable Aufenthaltsqualität“ und eine „ungestörte Kommunikation“ möglich ist, bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A). In der Nacht haben Außenwohnbereiche keinen Schutzanspruch.

Im Folgenden wird die Wirkung einer 4 m-, 5 m- und 6 m-hohen Lärmschutzwand auf die Verkehrslärmverhältnisse innerhalb des Plangebiets geprüft.

3.1 Emissionsberechnung

Die Berechnung der Straßenverkehrslärmemissionen innerhalb des Plangebiets unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand erfolgt auf der Grundlage der durch das Büro SHG Ingenieure prognostizierten Verkehrsdaten im Prognose-Planfall 1 (vgl. Kapitel 2.1).

3.2 Immissionsberechnung

Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen erfolgt gemäß RLS-19 auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.). Die Verkehrslärmeinwirkungen werden für freie Schallausbreitung in einem Raster für sechs Höhenschichten (3m (EG), 6m (1.OG), 9m (2.OG), 12m (3.OG), 15m (4.OG), 18m (5.OG)) berechnet. Zusätzlich werden Freifeldpunkte für eine mögliche Bebauung an den im Bebauungsplan festgesetzten, nördlichen Baugrenzen von WA2 und MU4 berücksichtigt.

In den Prognoseberechnungen werden für die geplante Bebauung im Norden die gemäß Bebauungsplan festgesetzten maximalen Höhen baulicher Anlagen sowie die gemäß städtebaulichem Konzept bzw. in Schnitten vorgesehenen Geschossanzahlen herangezogen.

Die Berechnungsergebnisse und der Verlauf der Lärmschutzwand sind den folgenden Karten zu entnehmen:

Karte 4: Freie Schallausbreitung, LSW = 4m, Tag

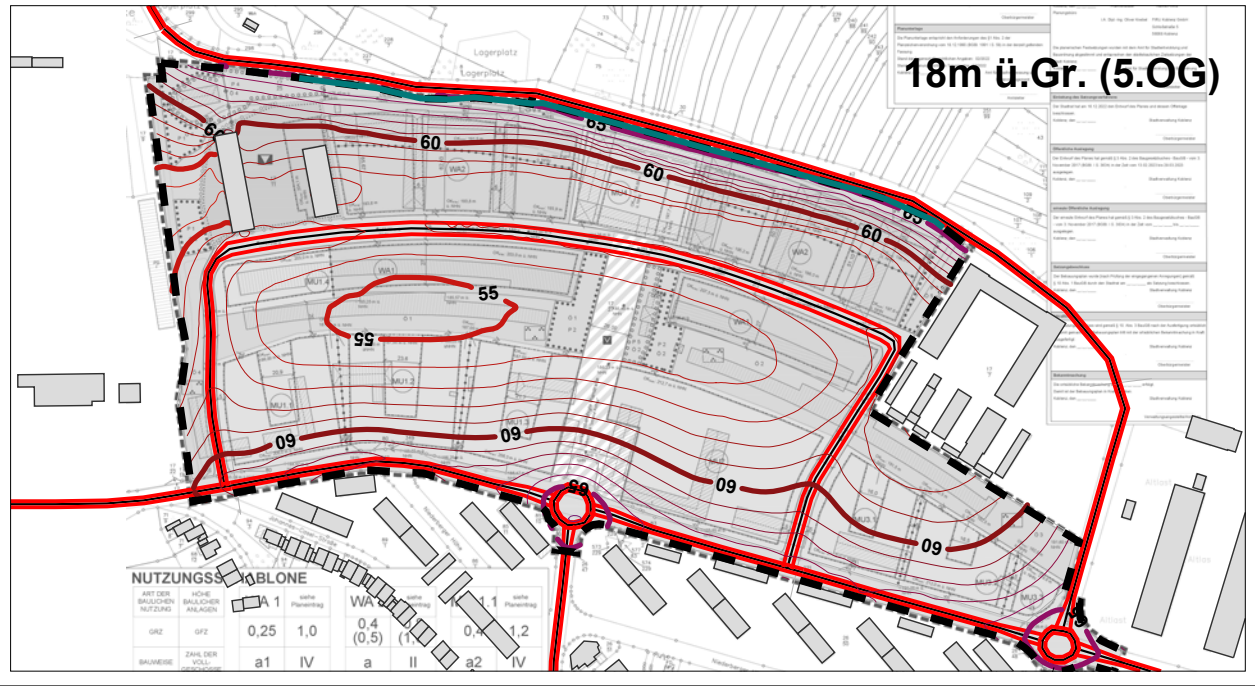
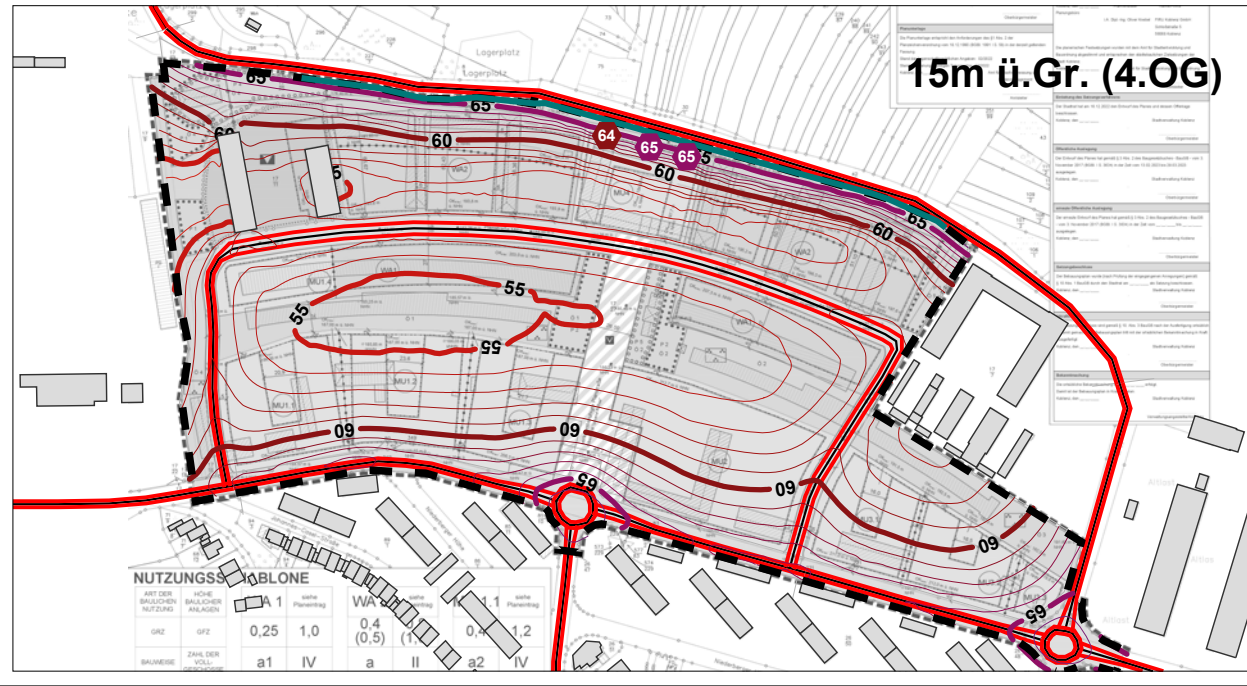
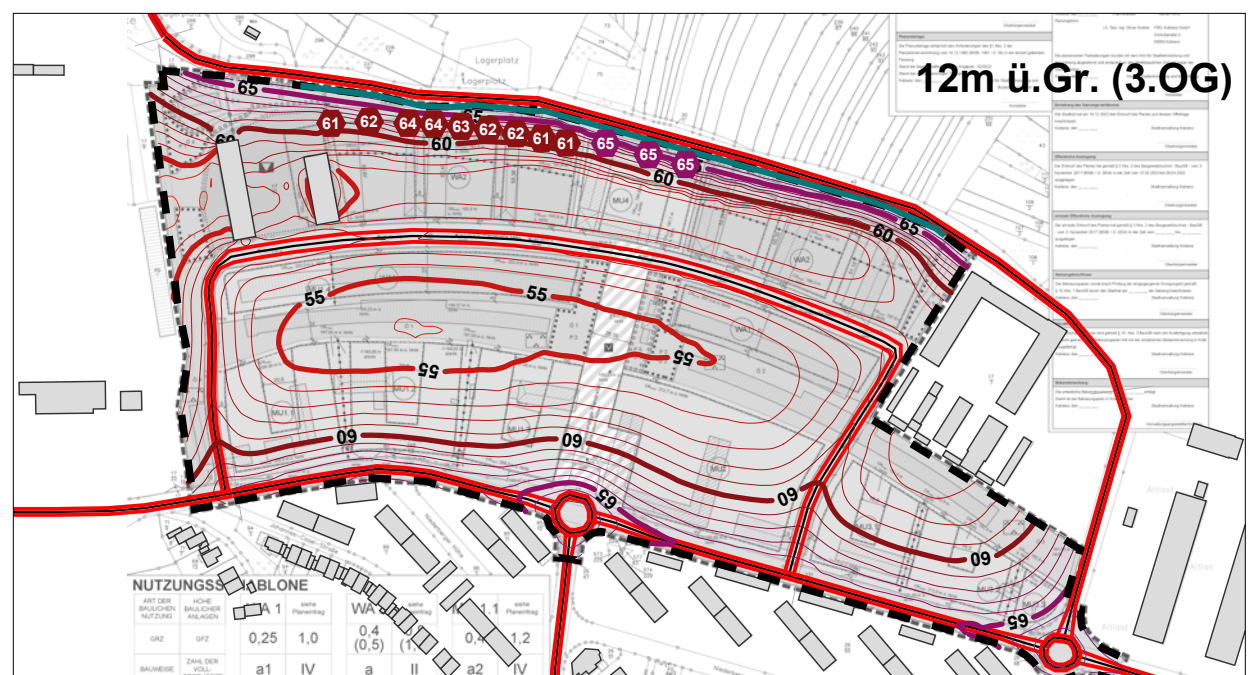
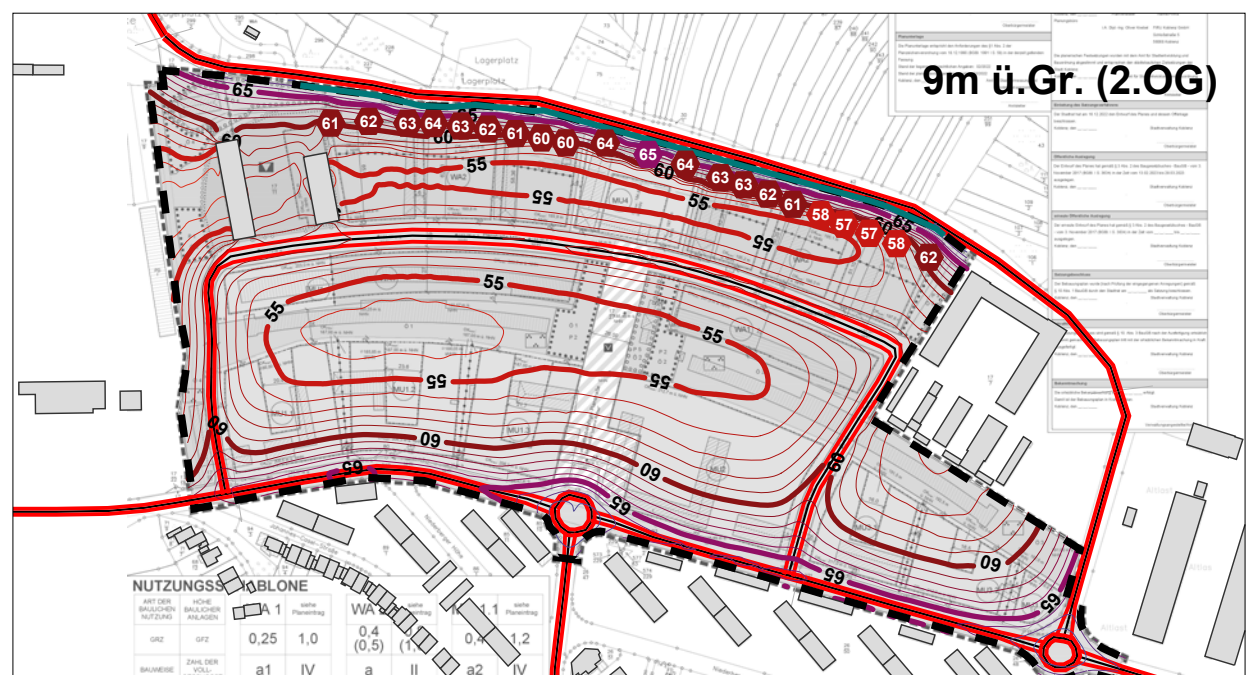
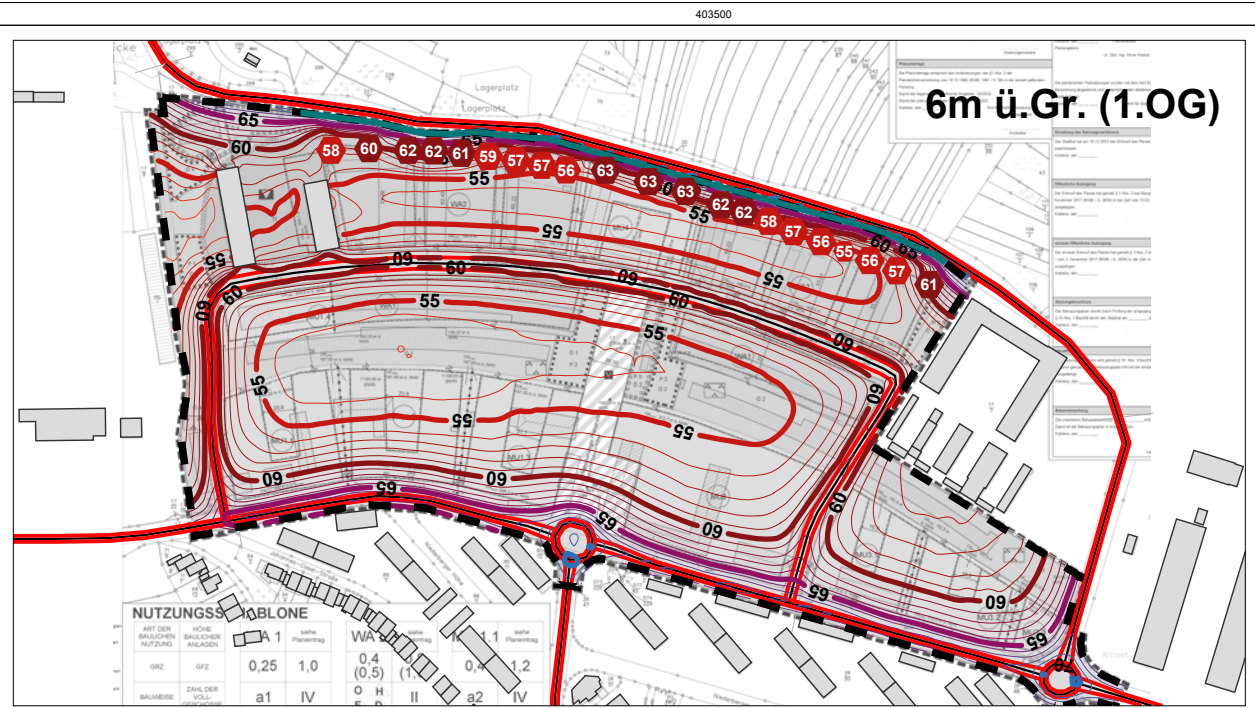
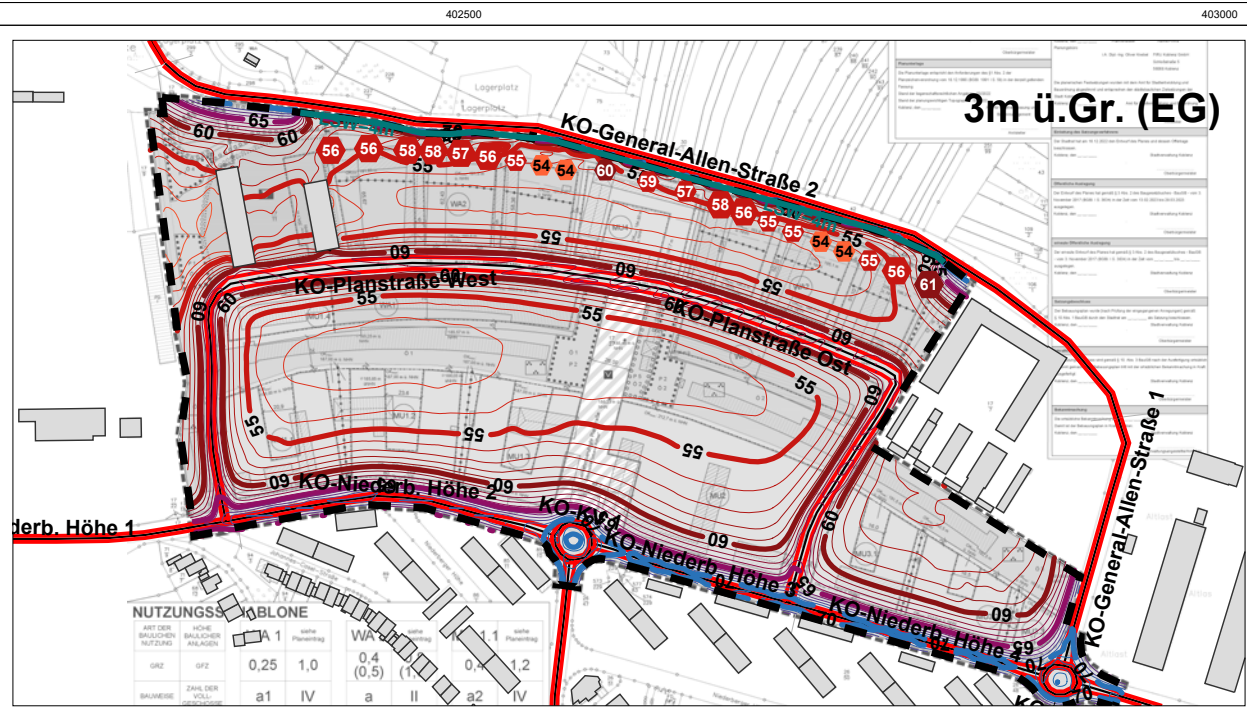
Karte 5: Freie Schallausbreitung, LSW = 4m, Nacht

Karte 6: Freie Schallausbreitung, LSW = 5m, Tag

Karte 7: Freie Schallausbreitung, LSW = 5m, Nacht

Karte 8: Freie Schallausbreitung, LSW = 6m, Tag

Karte 9: Freie Schallausbreitung, LSW = 6m, Nacht



Schalltechnische Untersuchung

Zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 4:
Verkehrslärmeinwirkungen Tag
innerhalb Plangebiet
Freie Schallausbreitung
LSW=4m, auf Straßenhöhe

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00 - 22.00 Uhr)

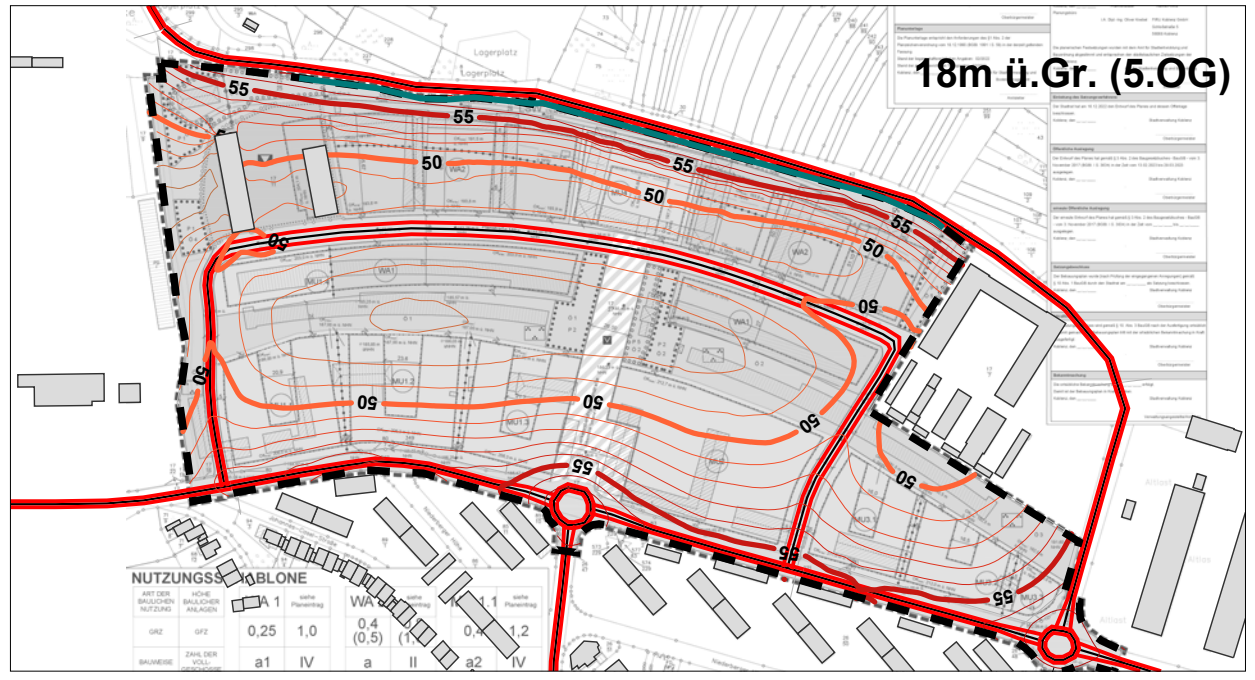
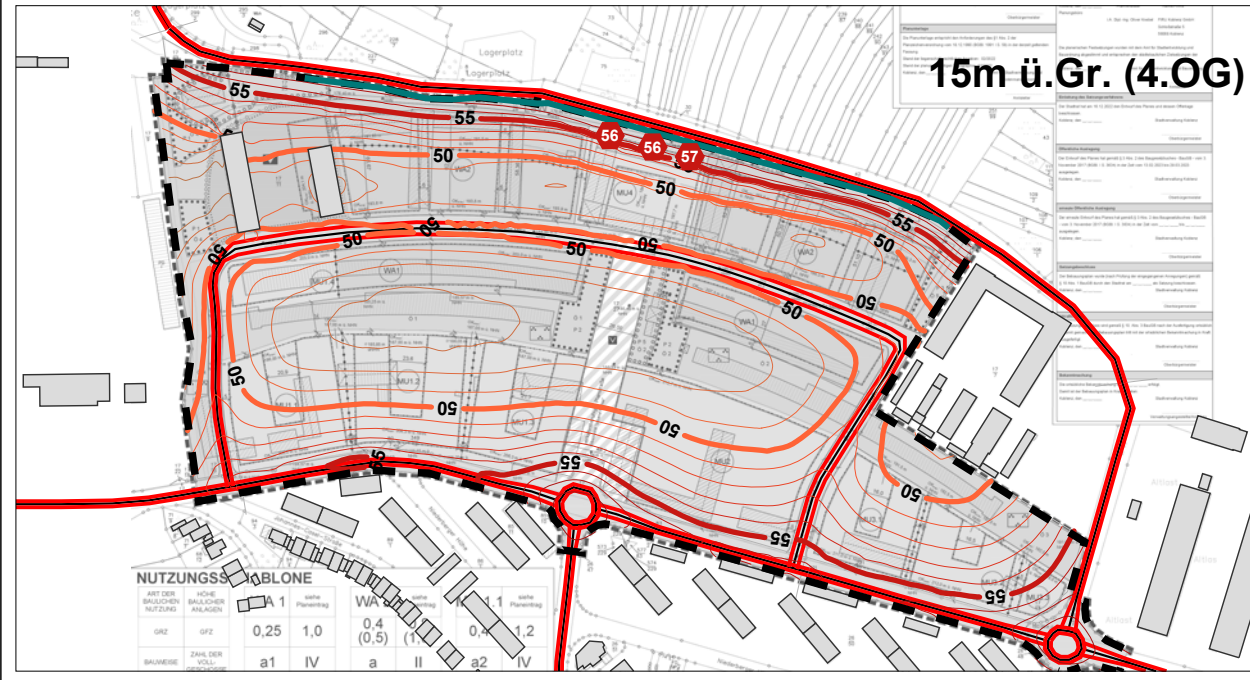
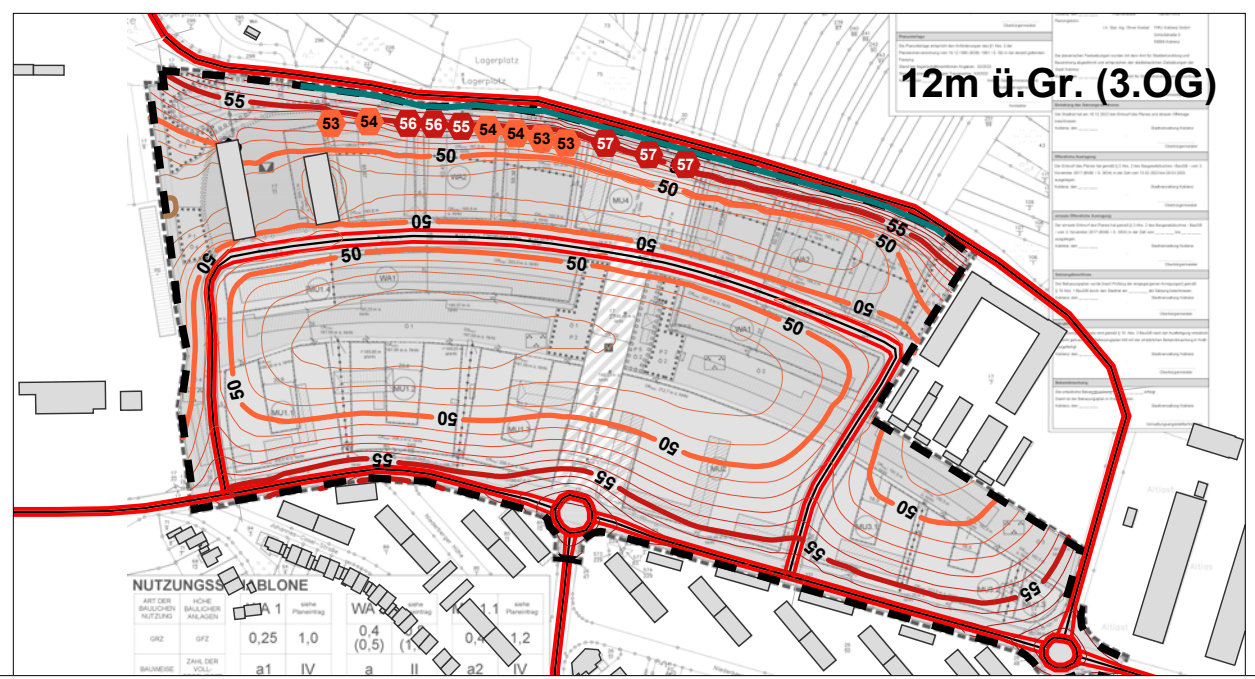
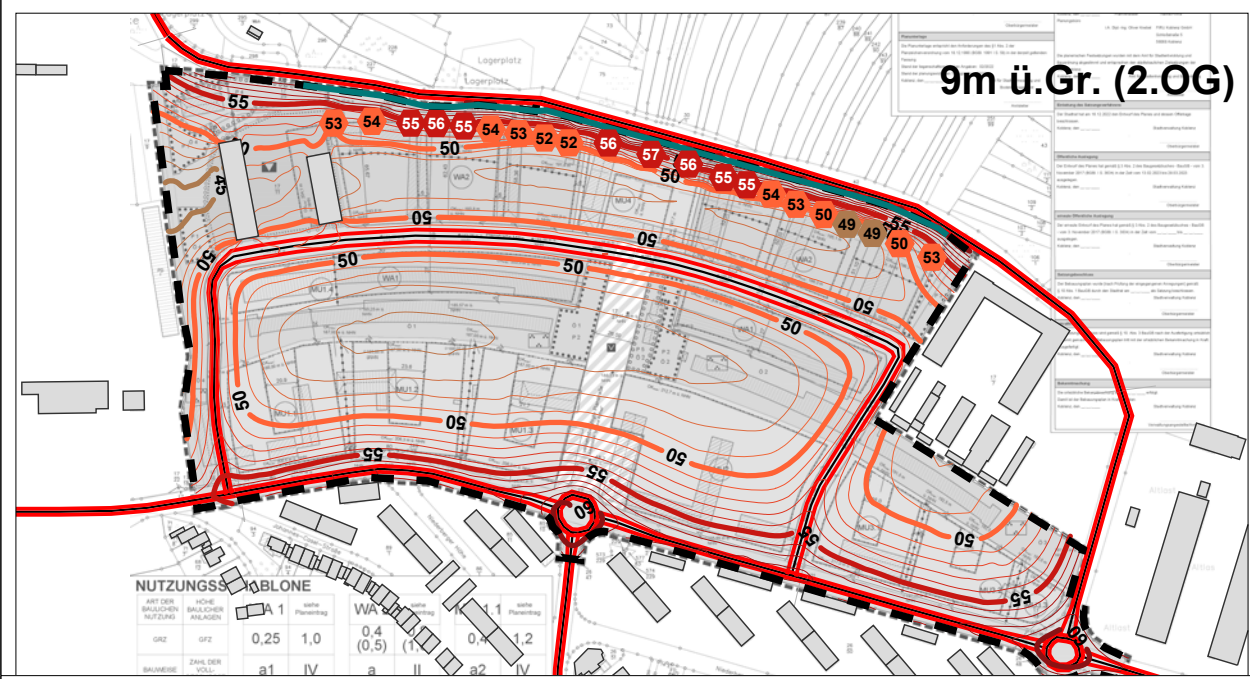
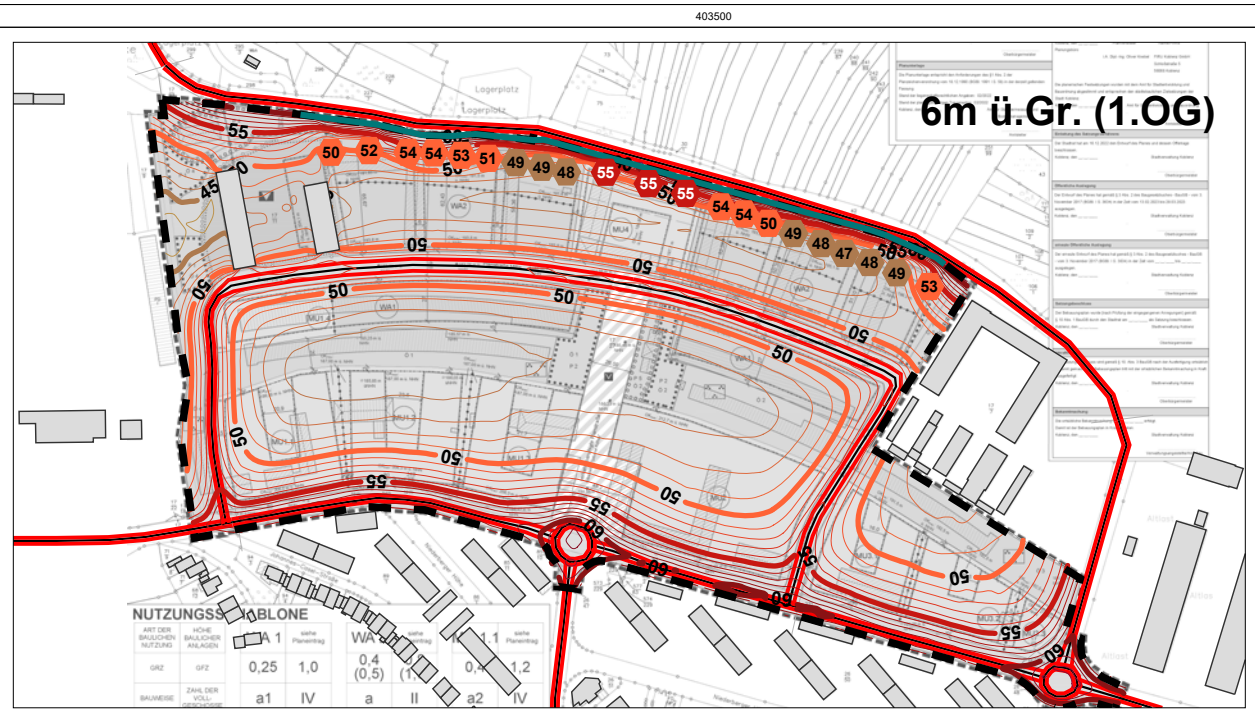
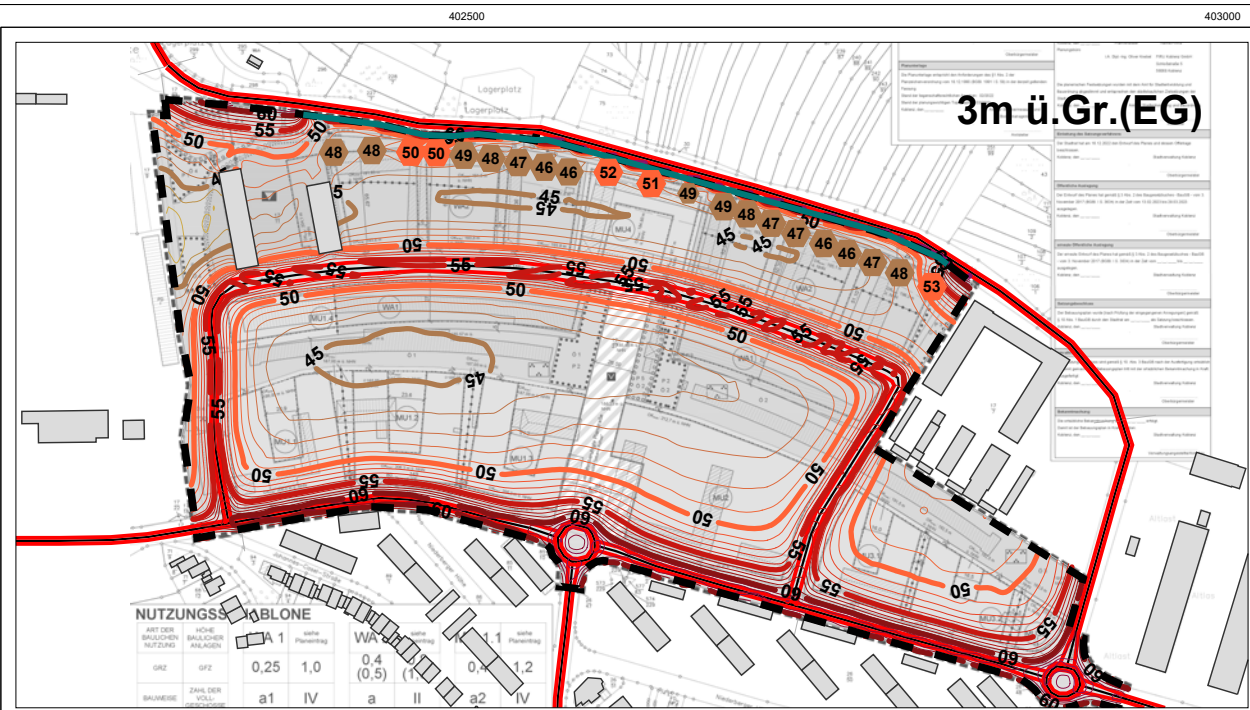
Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
- 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 60 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel in angegebener Höhe ü. Grund
Isoephone in angegebener Höhe ü. Grund
(1010, 1012, 1013, 1014, 1015, 1016,
1017, 2024-01-19)

Pegel in dB(A)	Legende
30 <= < 30	■ Hauptgebäude
35 <= < 35	— Emission Straße
40 <= < 40	- - - Plangebiet
45 <= < 45	— Straße
50 <= < 50	— Straßenachse
55 <= < 55	— Wand
60 <= < 60	
65 <= < 65	
70 <= < 70	
75 <= < 75	

Originalmaßstab (A3) 1:5000
0 25 50 100 150 m

Gfi
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaserne/Koblenz
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfi.de
Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung

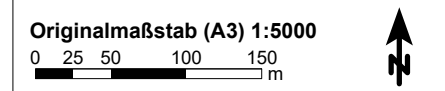
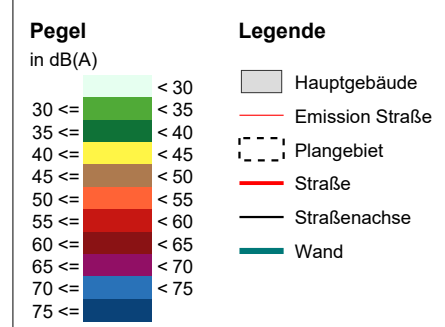
Zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

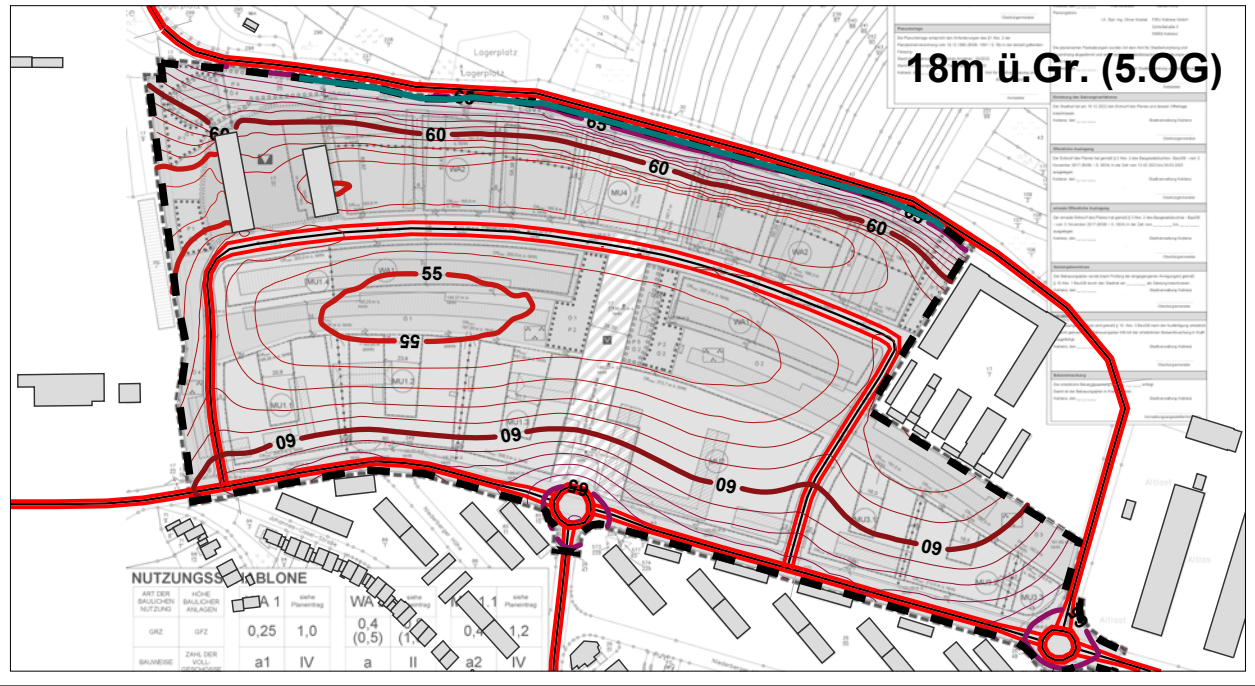
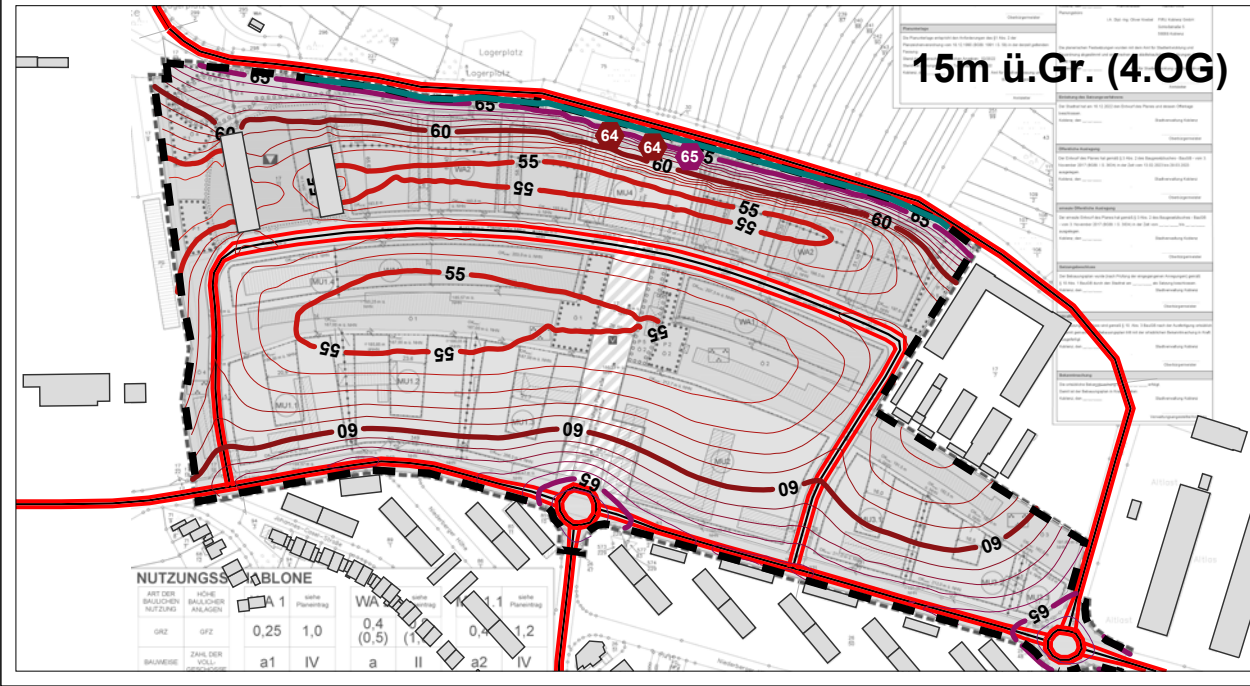
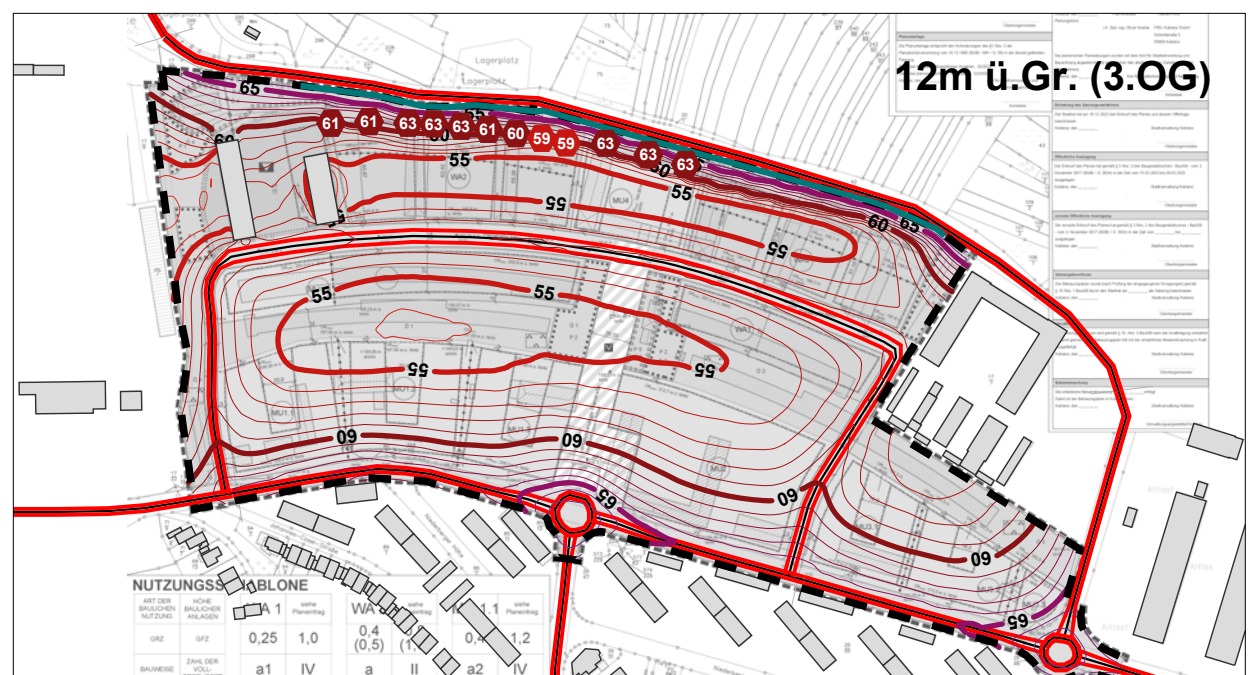
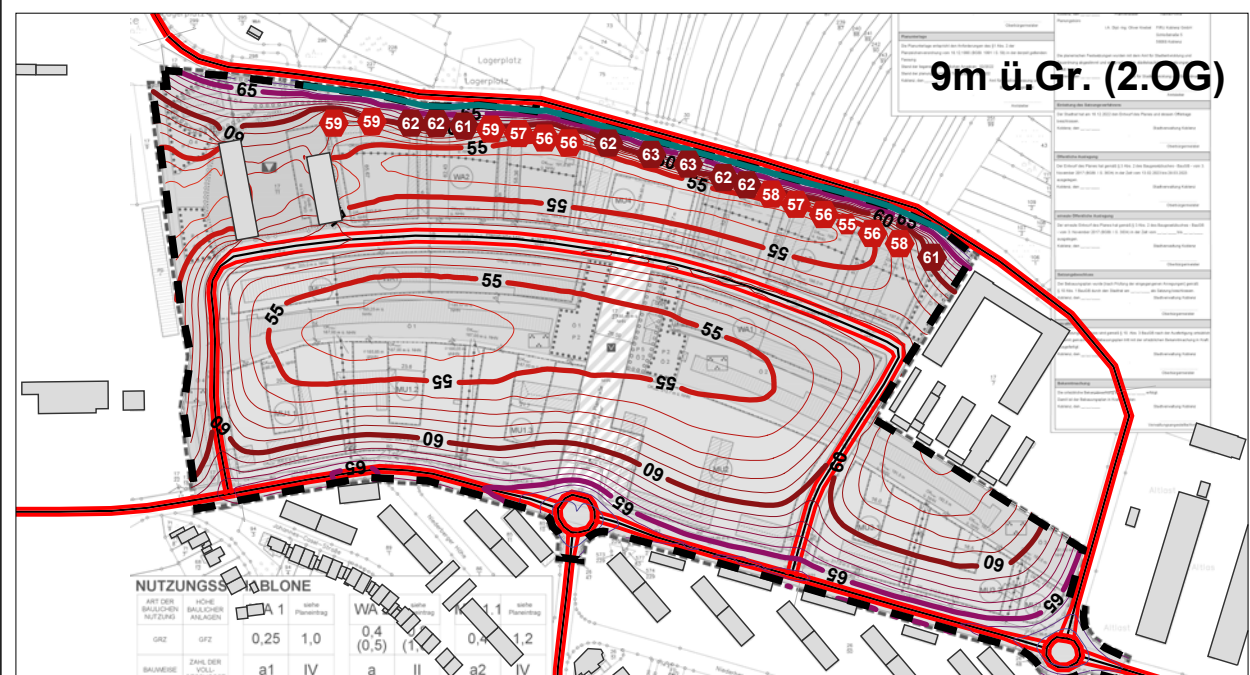
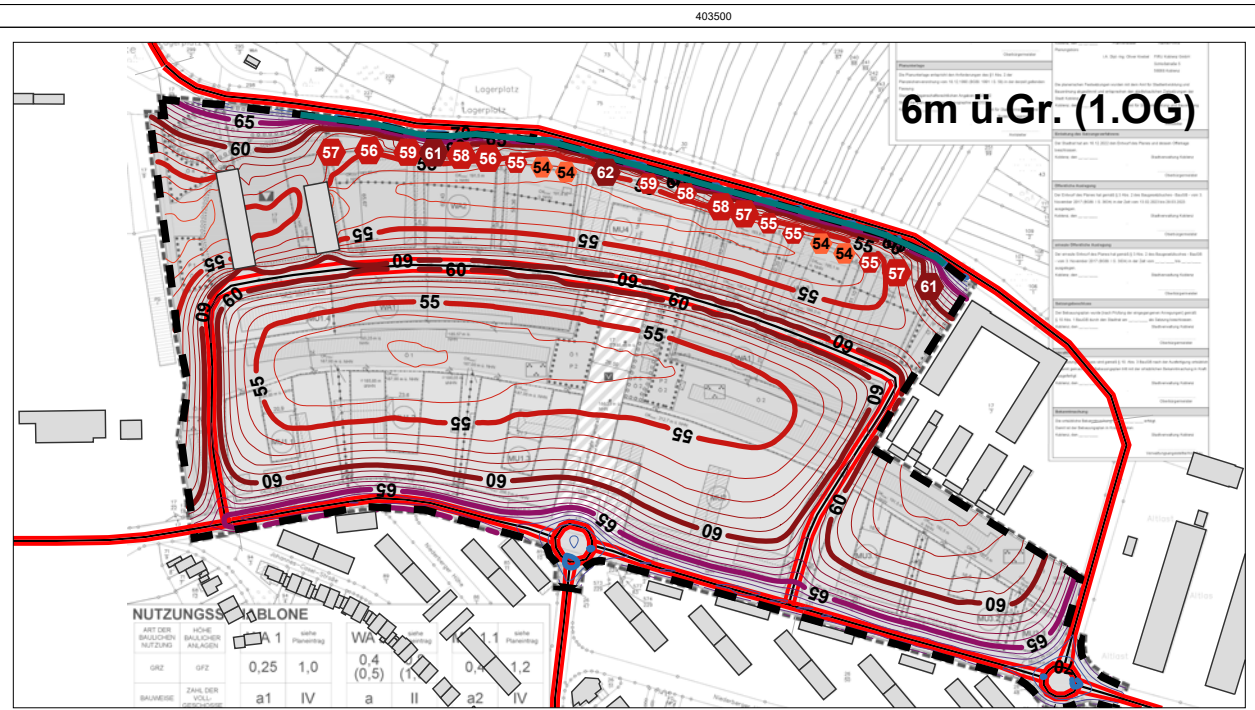
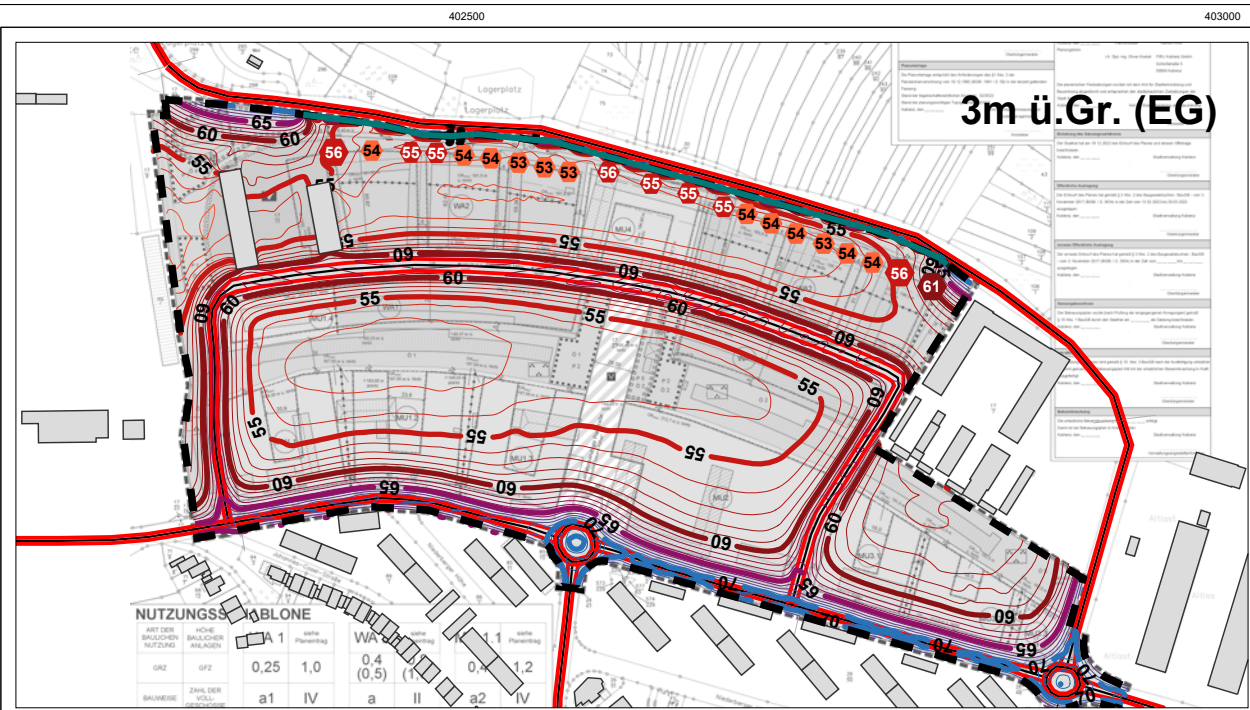
Karte 5:
Verkehrslärmeinwirkungen Nacht
innerhalb Plangebiet
Freie Schallausbreitung
LSW=4m, auf Straßenhöhe

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00 - 06.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
- 45 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 50 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel in angegebener Höhe ü. Grund
Isophone in angegebener Höhe ü. Grund
(1010, 1012, 1013, 1014, 1015, 1016,
1017; 2024-01-19)





Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 6:
Verkehrslärmeinwirkungen Tag
 innerhalb Plangebiet
 Freie Schallausbreitung
 LSW=5m, auf Straßenhöhe

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00 - 22.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 60 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel in angegebener Höhe ü. Grund
 Isochrone in angegebener Höhe ü. Grund
 (1110, 1112, 1113, 1114, 1115, 1116,
 1117; 2024-01-19)

Pegel
in dB(A)

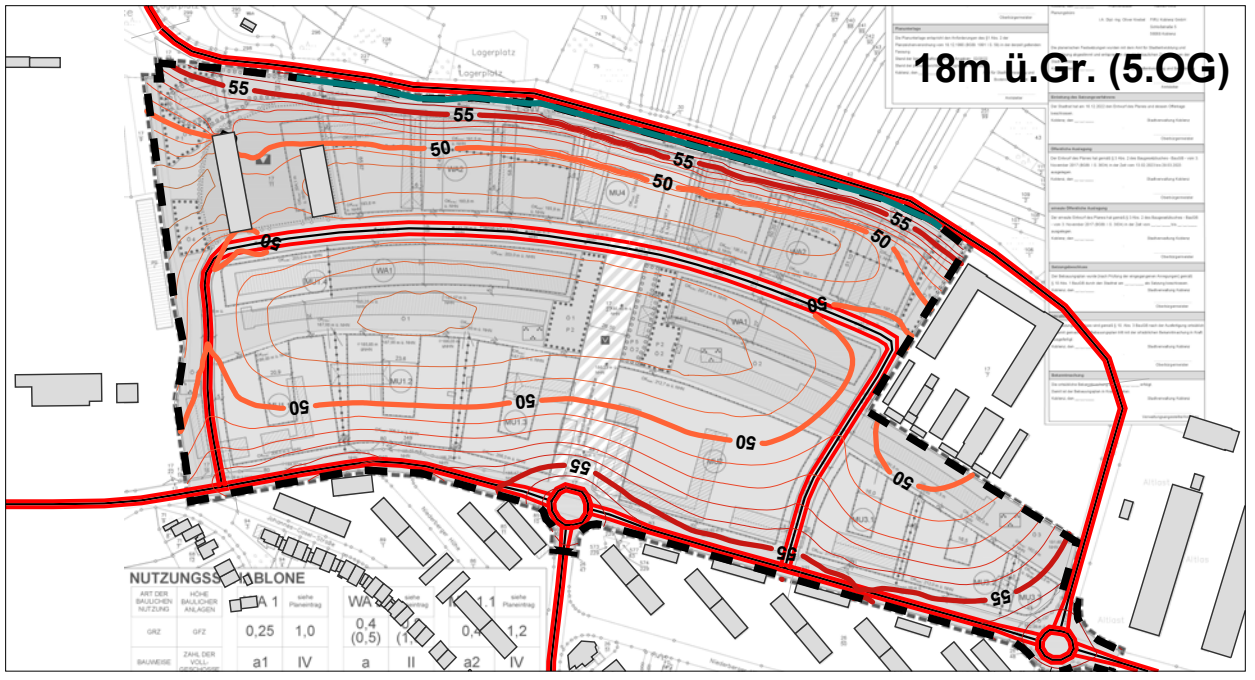
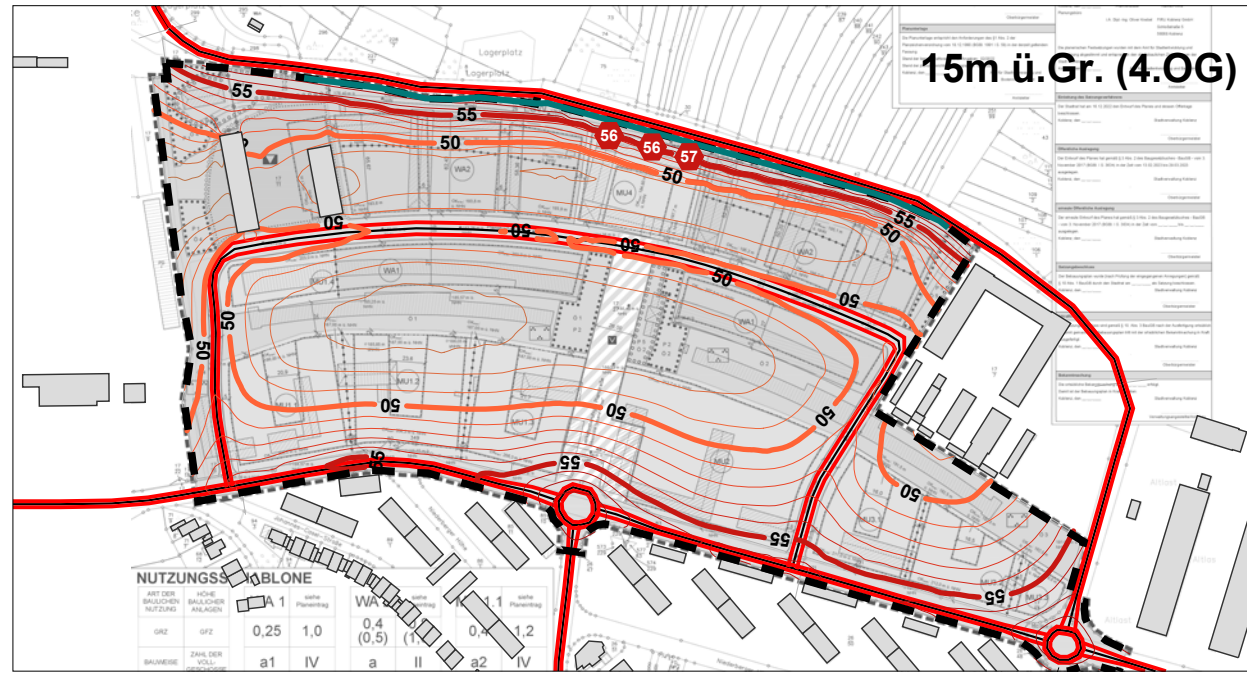
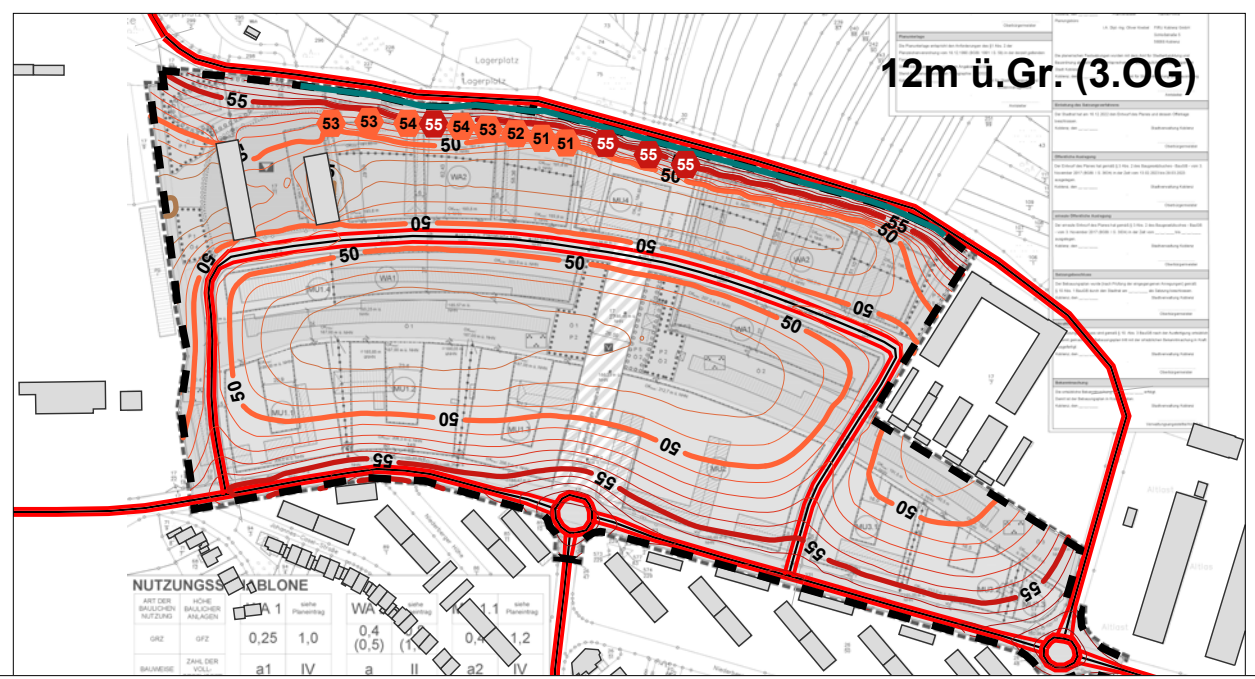
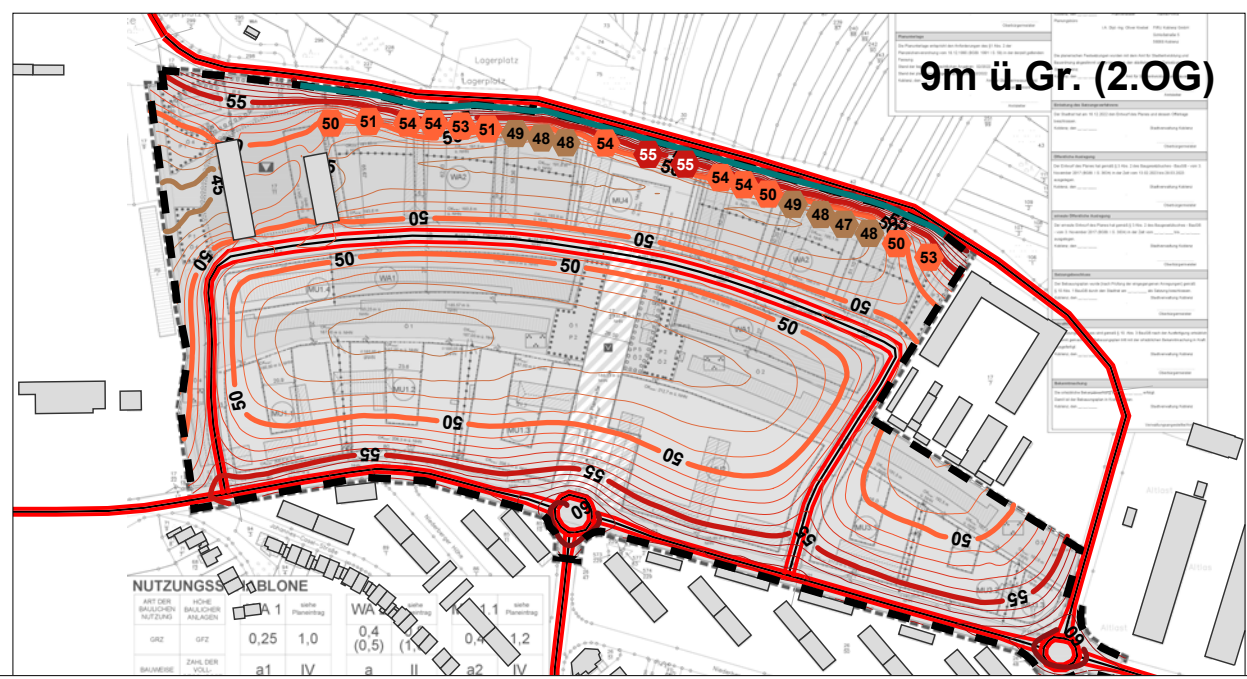
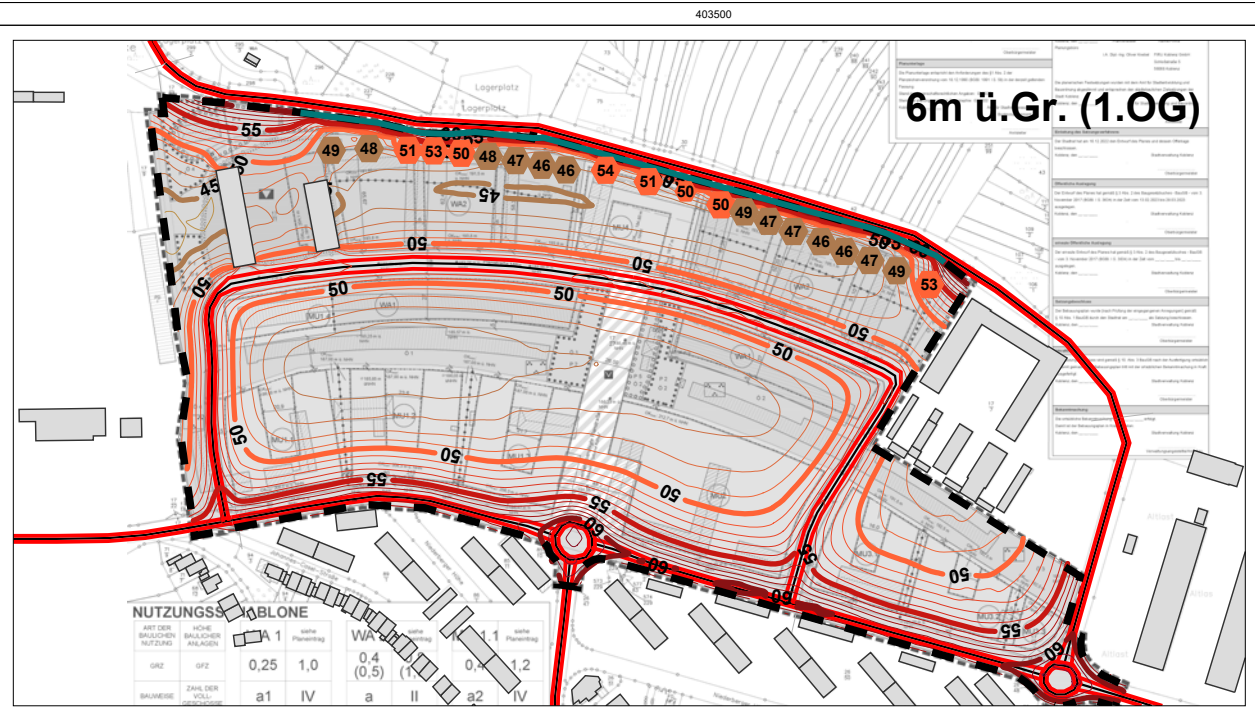
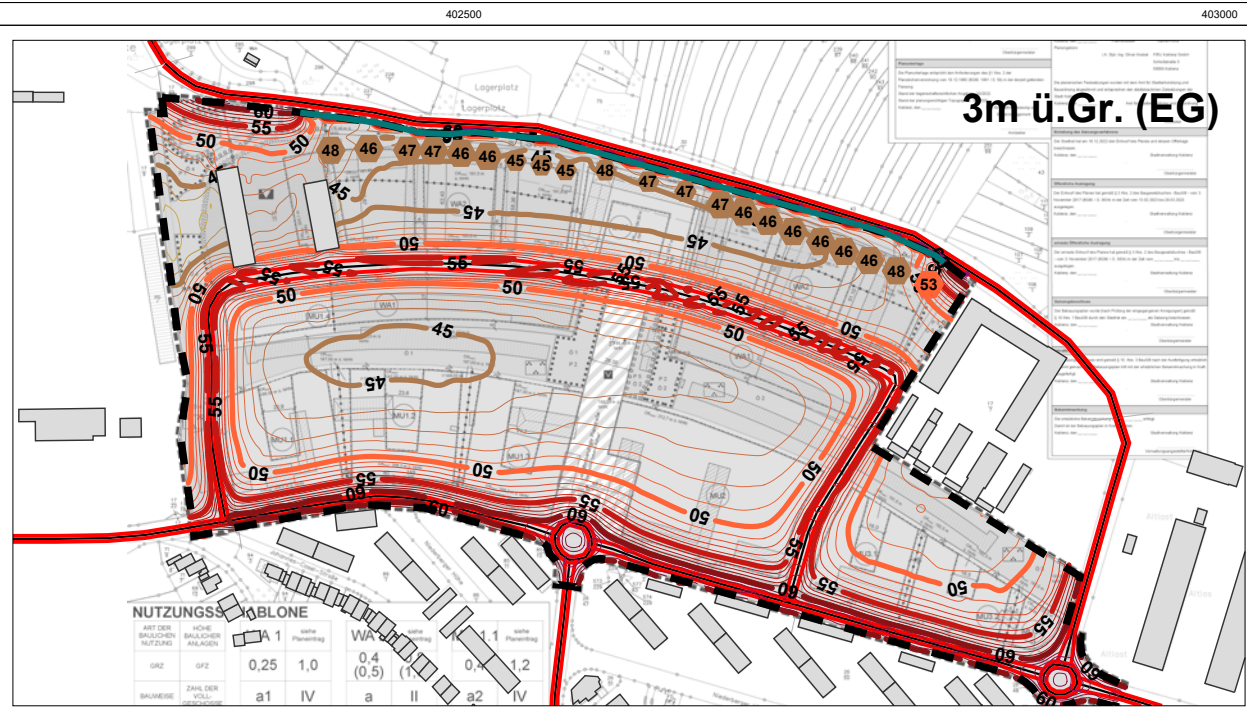
30 <=	< 30
35 <=	< 35
40 <=	< 40
45 <=	< 45
50 <=	< 50
55 <=	< 55
60 <=	< 60
65 <=	< 65
70 <=	< 70
75 <=	< 75

Legende

- Hauptgebäude
- Emission Straße
- Plangebiet
- Straße
- Straßenachse
- Wand

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kiersheim
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung

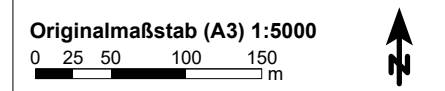
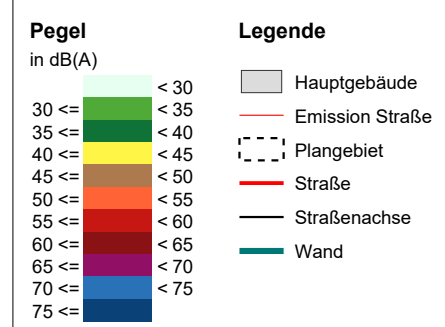
Zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

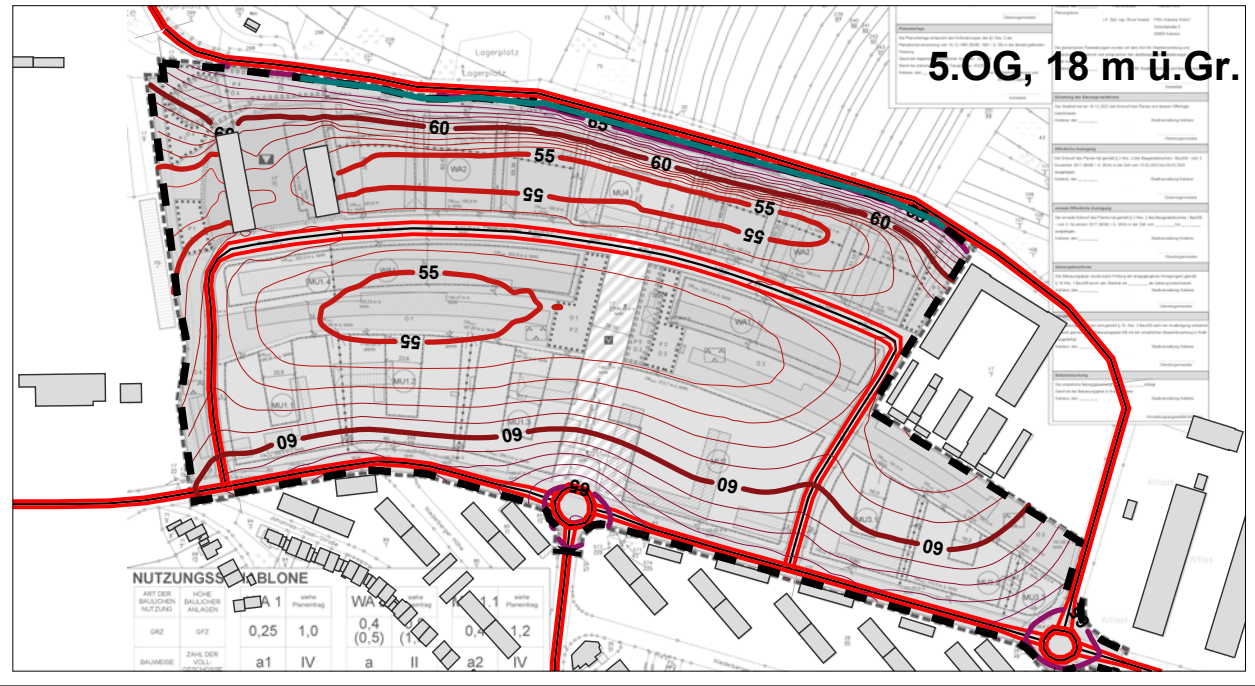
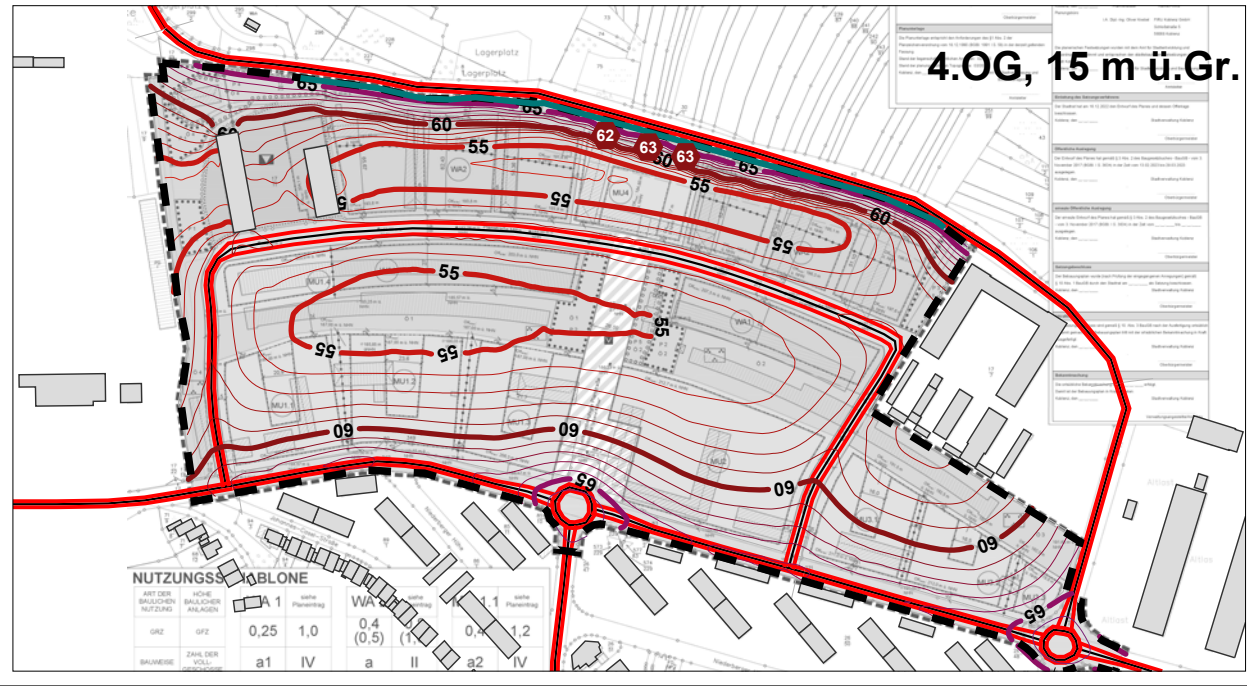
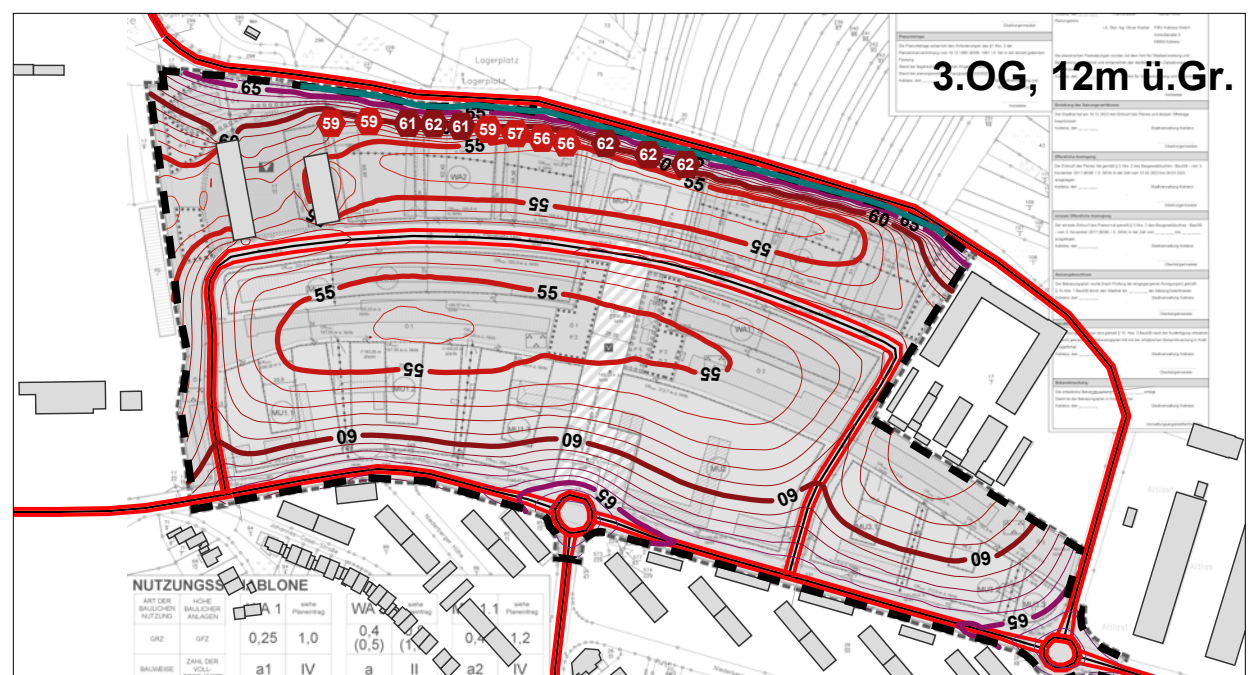
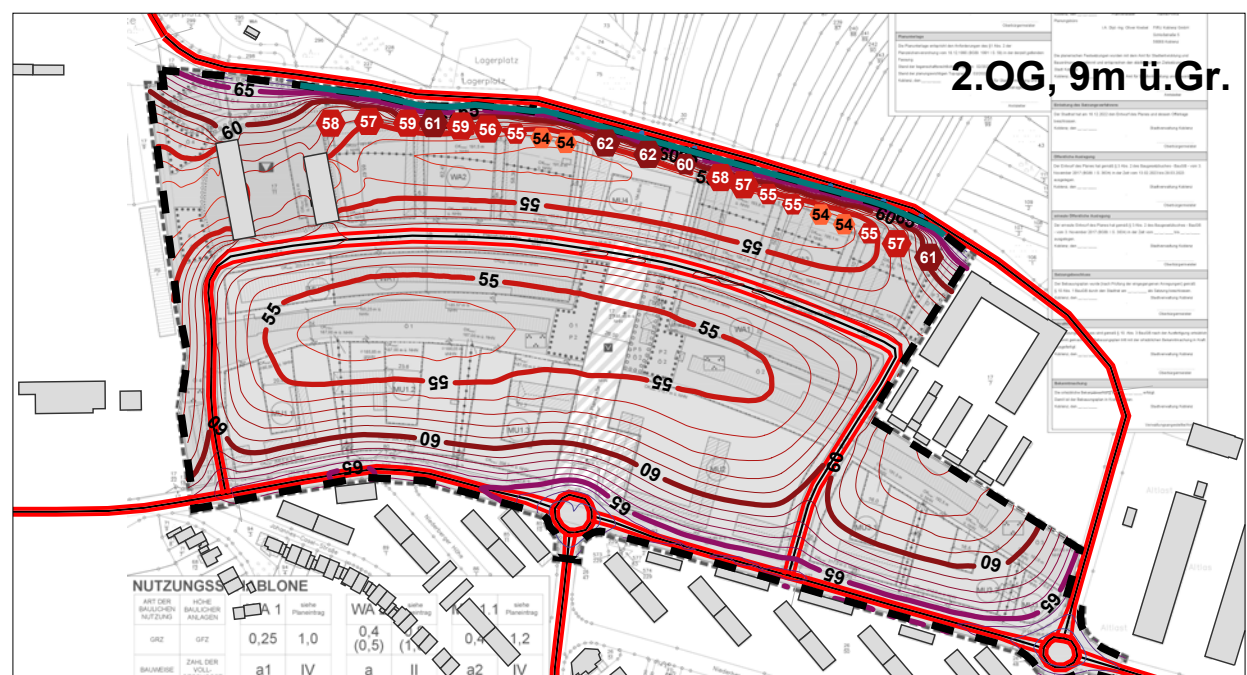
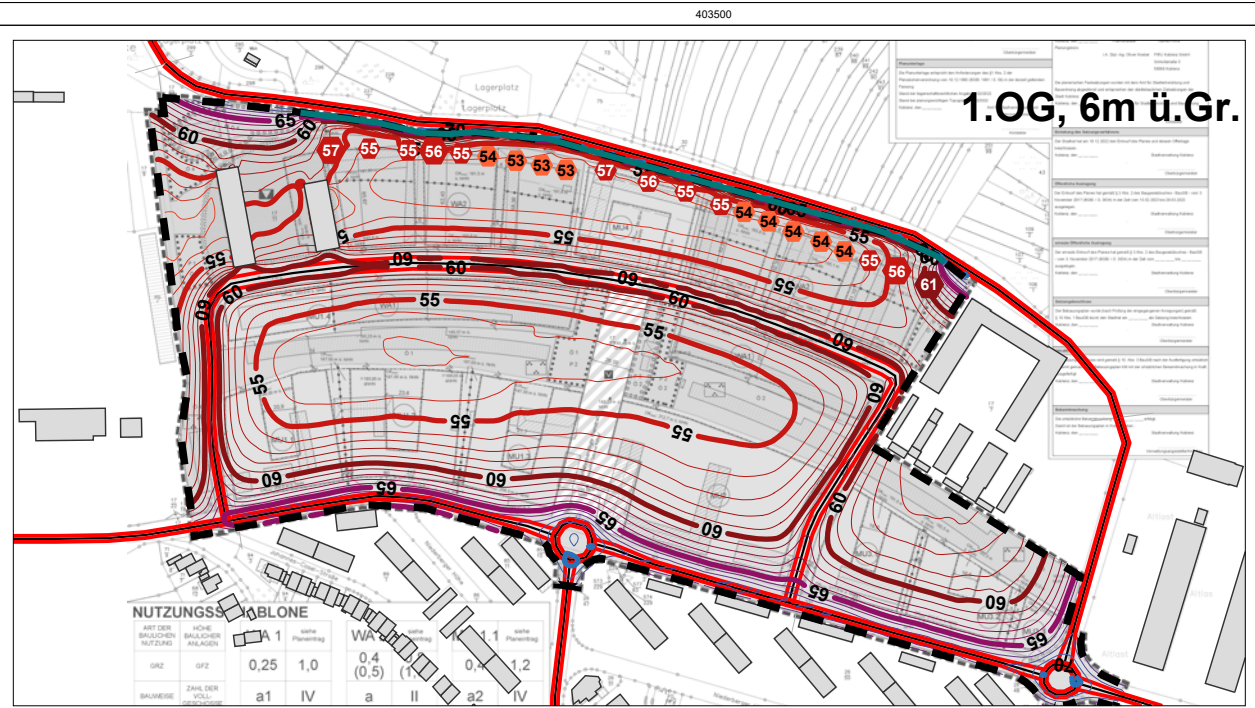
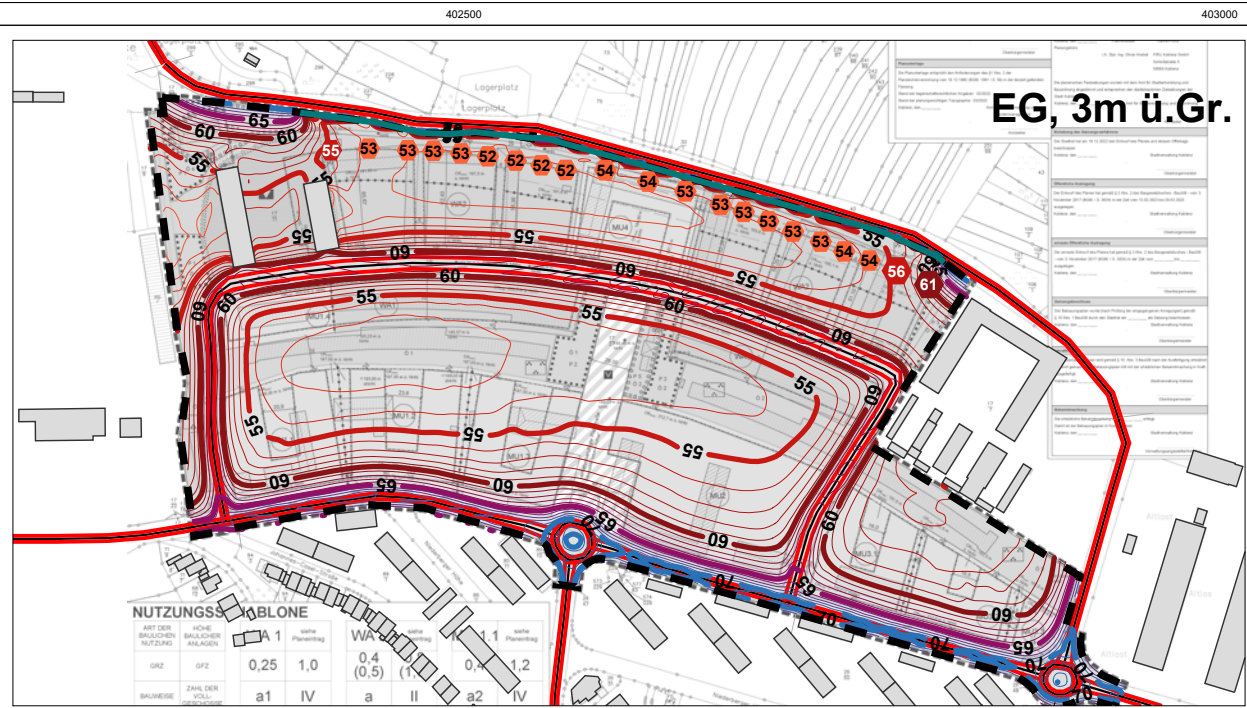
Karte 7:
Verkehrslärmeinwirkungen Nacht
innerhalb Plangebiet
Freie Schallausbreitung
LSW=5m, auf Straßenhöhe

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00 - 06.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
- 45 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 50 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel in angegebener Höhe ü. Grund
Isophone in angegebener Höhe ü. Grund
(1110, 1112, 1113, 1114, 1115, 1116;
2024-01-19)





Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 8:
Verkehrslärmeinwirkungen Tag
 innerhalb Plangebiet
 Freie Schallausbreitung
 LSW=6m, auf Straßenhöhe

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00 - 22.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 60 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel in angegebener Höhe ü. Grund
 Isophone in angegebener Höhe ü. Grund
 (1210, 1212, 1213, 1214, 1215, 1216
 1217; 2024-01-19)

Pegel
 in dB(A)

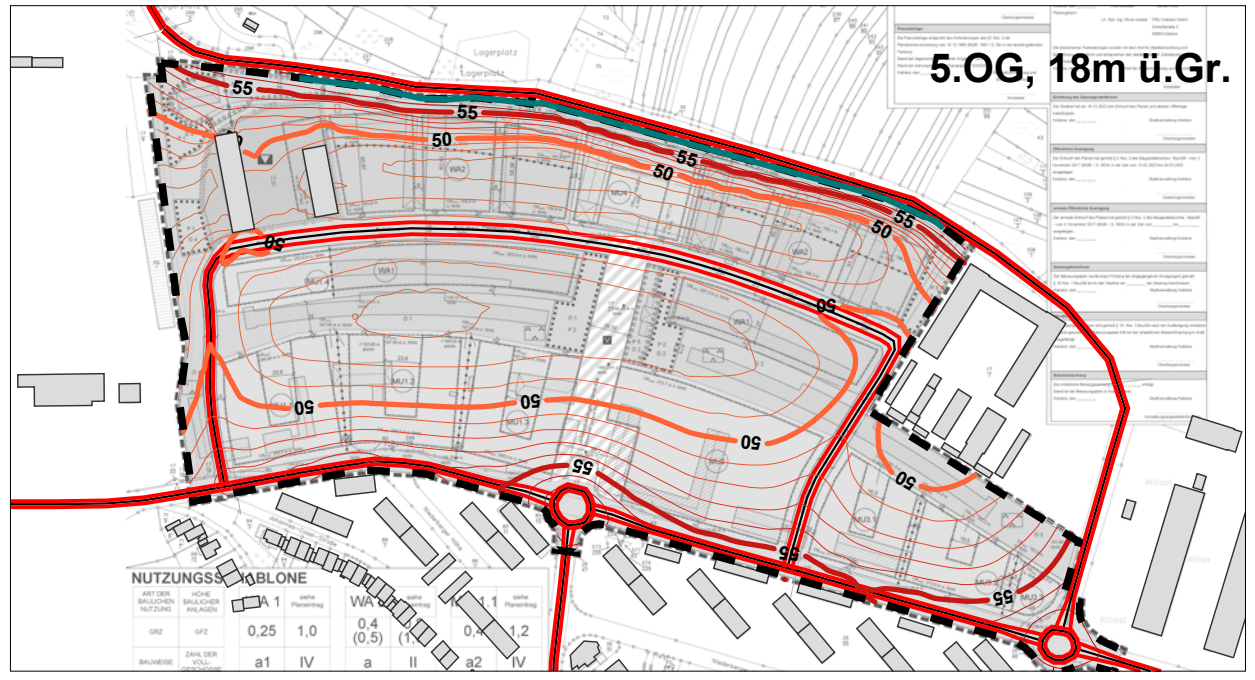
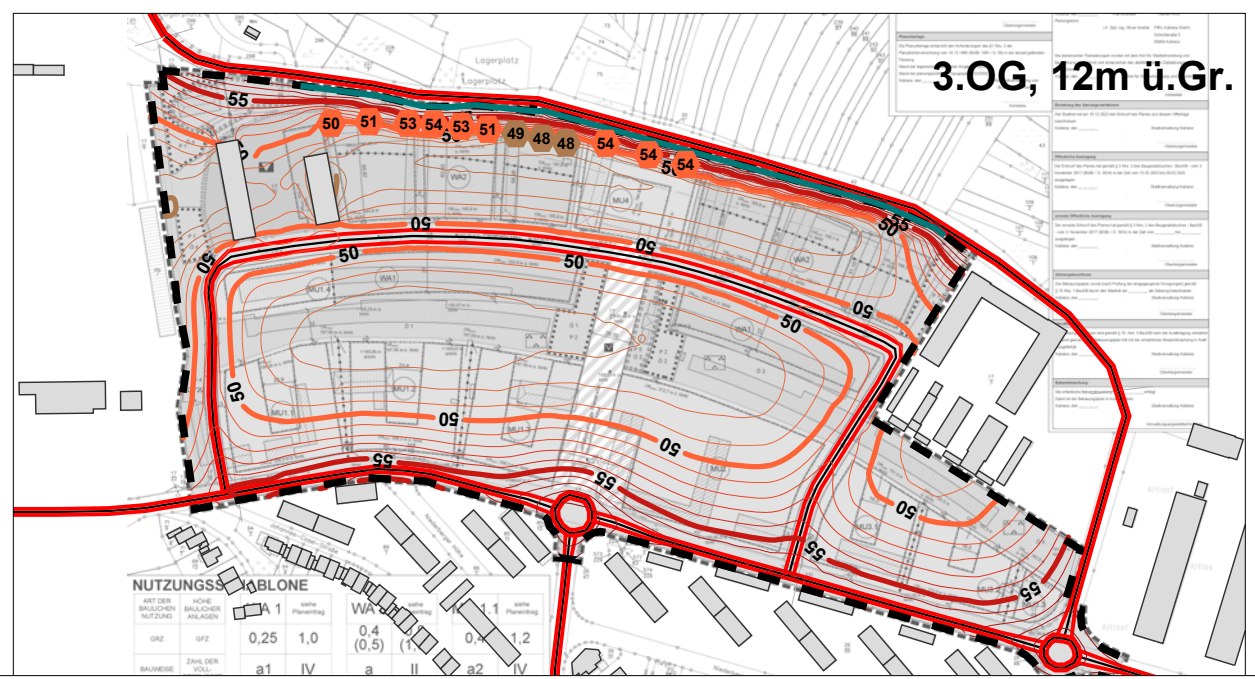
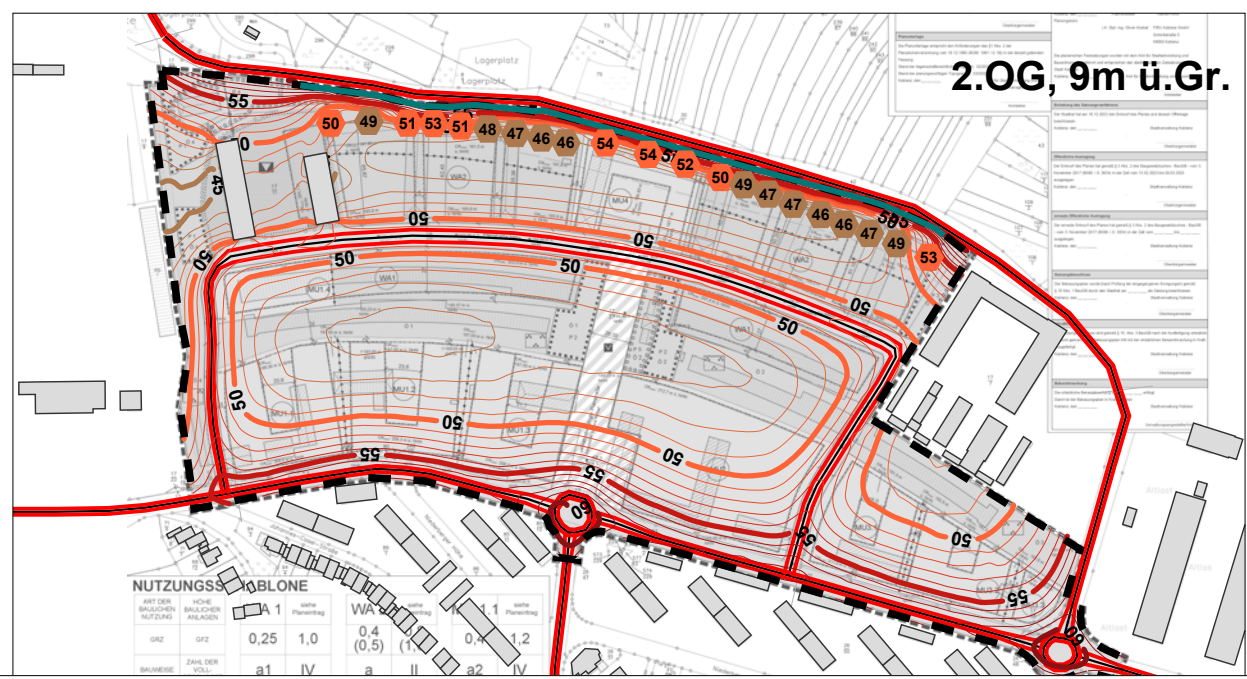
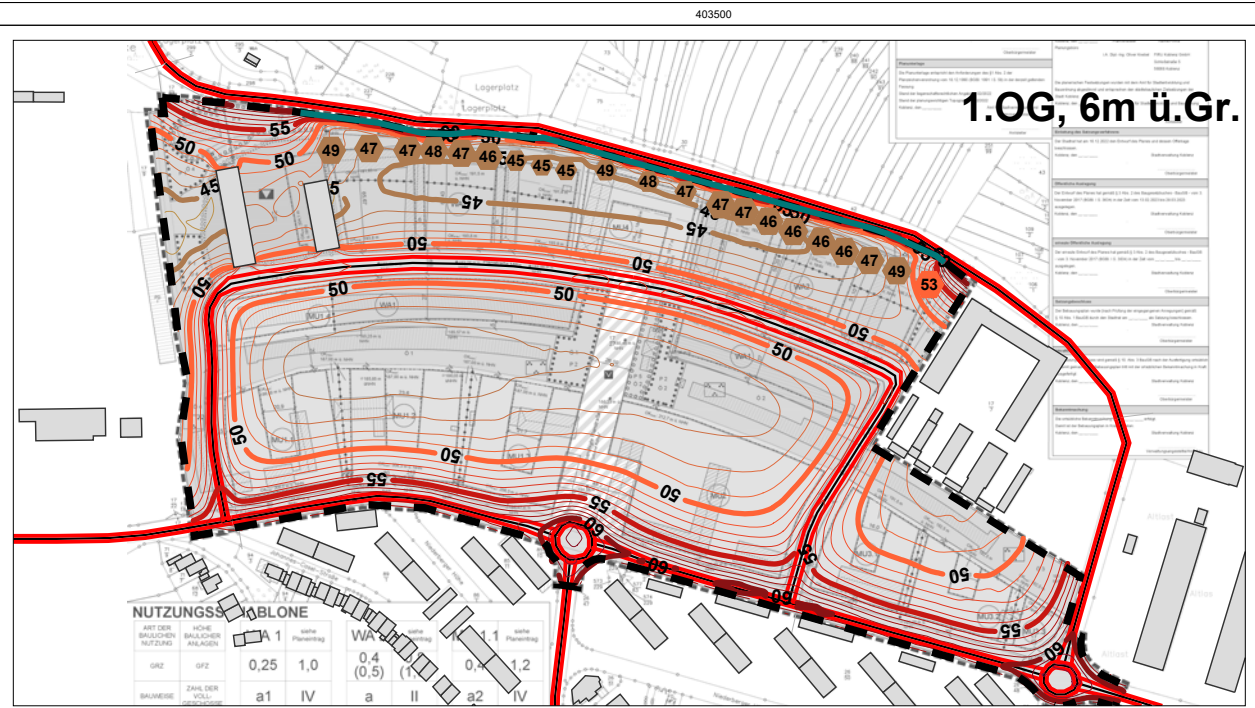
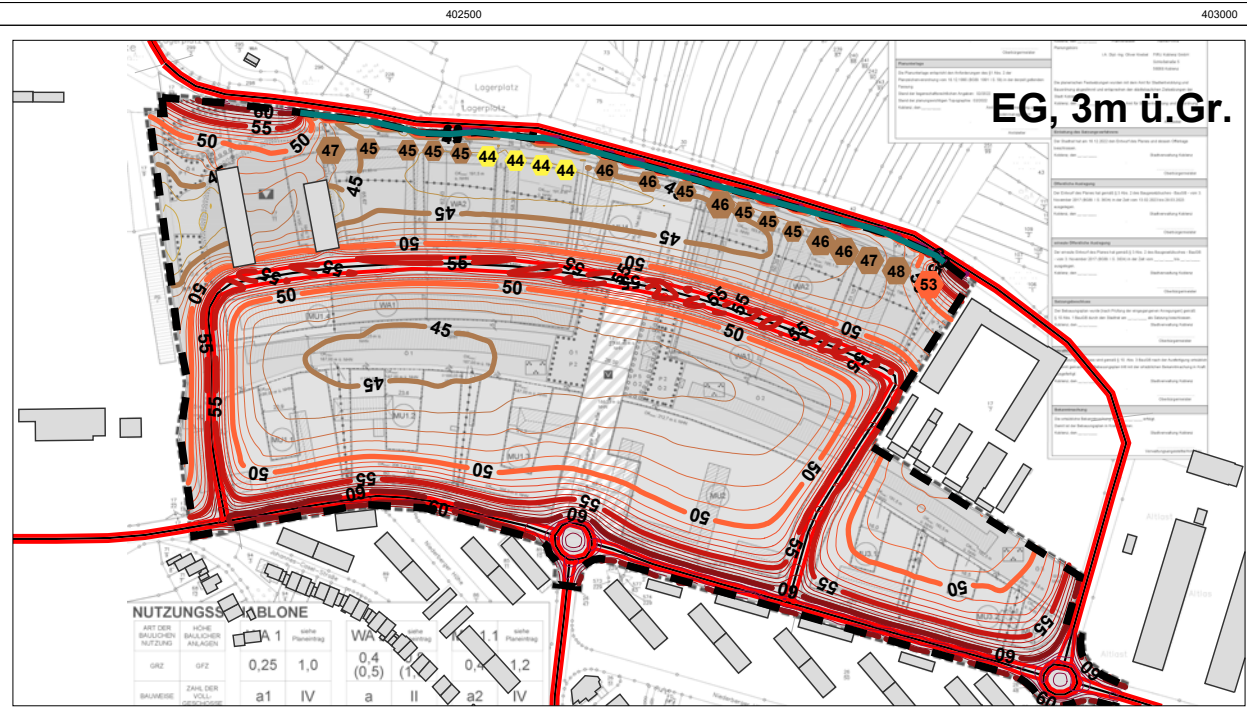
30 <=	< 30
35 <=	< 35
40 <=	< 40
45 <=	< 45
50 <=	< 50
55 <=	< 55
60 <=	< 60
65 <=	< 65
70 <=	< 70
75 <=	< 75

Legende

- Hauptgebäude
- Emission Straße
- Plangebiet
- Straße
- Straßenachse
- Wand

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kiersheim
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 9:
Verkehrslärmeinwirkungen Nacht
 innerhalb Plangebiet
 Freie Schallausbreitung
 LSW=6m, auf Straßenhöhe

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00 - 06.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 45 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 50 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel in angegebener Höhe ü. Grund
 Isophone in angegebener Höhe ü. Grund
 (1210, 1212, 1213, 1214, 1215, 1216;
 2024-01-19)

Pegel in dB(A)	Legende
30 <= < 30	■ Hauptgebäude
35 <= < 35	— Emission Straße
40 <= < 40	- - - Plangebiet
45 <= < 45	— Straße
50 <= < 50	— Straßenachse
55 <= < 55	— Wand
60 <= < 60	
65 <= < 65	
70 <= < 70	
75 <= < 75	

Originalmaßstab (A3) 1:5000

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Karselsland
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

3.3 Beurteilung

LSW 4 m Höhe

Im **Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung einer 4 m hohen und ca. 440 m langen Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 61 dB(A) im **Allgemeinen Wohngebiet** an der östlichen Plangebietsgrenze (WA2) auf Höhe des **Erdgeschosses** berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 6 dB(A) überschritten. Grund für die Überschreitungen an diesem Immissionsort ist die fehlende Überstandslänge der Lärmschutzwand.

An den übrigen Baugrenzen in den im Norden festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten (WA2) werden Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) geringfügig überschritten

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im Erdgeschoss Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird eingehalten.

In den **oberen Geschossen (1.OG - 4.OG)** einer möglichen Bebauung werden unter Berücksichtigung einer 4 m hohen Wand Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 64 dB(A) in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 9 dB(A) deutlich überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden in den oberen Geschossen Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Im Tagzeitraum werden im Fall der Berücksichtigung einer 4 m hohen Lärmschutzwand die jeweiligen Orientierungswerte der DIN 18005 an der im Norden geplanten Bebauung in nahezu allen betrachteten Geschossen überschritten.

Der im „Berliner Leitfaden“ angegebene Schwellenwert zum **Schutz von Außenwohnbereichen von 62 dB(A)** wird an den nördlichen Baugrenzen im Erdgeschoss in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) und im Urbanen Gebiet (MU4) eingehalten. Auf Höhe des 1. Obergeschosses wird der Schwellenwert von 62 dB(A) in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) eingehalten und im Urbanen Gebiet (MU4) überschritten. In den darüberliegenden Geschossen wird der Wert von 62 dB(A) im Urbanen Gebiet (MU4) komplett und in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) vereinzelt überschritten.

Im **Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung einer 4 m hohen Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 53 dB(A) im **Allgemeinen Wohngebiet** an der östlichen Planbegrenzung (WA2) auf Höhe des **Erdgeschosses** berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 8 dB(A) deutlich überschritten. Grund für die Überschreitungen an diesem Immissionsort ist die fehlende Überstandslänge der Lärmschutzwand.

An den übrigen Baugrenzen in den im Norden festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten (WA2) werden Beurteilungspegel von bis zu 50 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im Erdgeschoss Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 52 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird um bis zu 2 dB(A) überschritten.

In den **oberen Geschossen (1.OG - 4.OG)** werden unter Berücksichtigung einer 4 m hohen Wand Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 56 dB(A) in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 11 dB(A) deutlich überschritten.

Im Urbanen Gebiet (MU4) werden in den oberen Geschossen Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird um bis zu 7 dB(A) deutlich überschritten.

In der Nacht werden bei Berücksichtigung einer 4 m hohen Lärmschutzwand die jeweiligen Orientierungswerte der DIN 18005 an der im Norden geplanten Bebauung in allen betrachteten Geschossen überschritten.

LSW 5 m Höhe

Im **Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung einer 5 m hohen und ca. 440 m langen Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 61 dB(A) im **Allgemeinen Wohngebiet** an der östlichen Plangebietsgrenze (WA2) auf Höhe des **Erdgeschosses** berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 6 dB(A) überschritten. Grund für die Überschreitungen an diesem Immissionsort ist die fehlende Überstandslänge der Lärmschutzwand.

An den übrigen Baugrenzen in den im Norden festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten (WA2) werden Beurteilungspegel von bis zu 56 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 1 dB(A) geringfügig überschritten

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im Erdgeschoss Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 55 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird eingehalten.

In den **oberen Geschossen (1.OG - 4.OG)** werden unter Berücksichtigung einer 5 m hohen Wand Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 63 dB(A) in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 8 dB(A) deutlich überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden in den oberen Geschossen Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Unter Berücksichtigung einer 5 m hohen Lärmschutzwand werden die jeweiligen Tag-Orientierungswerte der DIN 18005 an der im Norden geplanten Bebauung im Erdgeschoss überwiegend eingehalten und in den oberen Geschossen nahezu überall überschritten.

Der im „Berliner Leitfaden“ angegebene Schwellenwert zum **Schutz von Außenwohnbereichen von 62 dB(A)** wird an den nördlichen Baugrenzen im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) und im Urbanen Gebiet (MU4) eingehalten. In den oberen Geschossen (2.OG – 4.OG) wird der Schwellenwert von 62 dB(A) im Urbanen Gebiet an der nördlichen Baugrenze überschritten. In den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) wird der Schwellenwert in den oberen Geschossen überwiegend eingehalten.

Im **Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung einer 5 m hohen Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 53 dB(A) im **Allgemeinen Wohngebiet** an der östlichen Planbegrenzung (WA2) auf Höhe des **Erdgeschosses** berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 8 dB(A) deutlich überschritten. Grund für die Überschreitungen an diesem Immissionsort ist die fehlende Überstandslänge der Lärmschutzwand.

An den übrigen Baugrenzen in den im Norden festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten (WA2) werden Beurteilungspegel von bis zu 48 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im Erdgeschoss Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 48 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird eingehalten.

In den **oberen Geschossen (1.OG - 4.OG)** werden unter Berücksichtigung einer 5 m hohen Wand Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 55 dB(A) in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 10 dB(A) deutlich überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden in den oberen Geschossen Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird um bis zu 7 dB(A) deutlich überschritten.

In der Nacht werden bei Berücksichtigung einer 5 m hohen Lärmschutzwand die jeweiligen Orientierungswerte der DIN 18005 an der im Norden geplanten Bebauung in nahezu allen betrachteten Geschossen überschritten.

LSW 6 m Höhe

Im **Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung einer 6 m hohen und ca. 440 m langen Lärmschutzwand an der General-Allen-Straße Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 61 dB(A) im **Allgemeinen Wohngebiet** an der östlichen Plangebietsgrenze (WA2) auf Höhe des **Erdgeschosses** berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 6 dB(A) überschritten. Grund für die Überschreitungen an diesem Immissionsort ist die fehlende Überstandslänge der Lärmschutzwand.

An den übrigen Baugrenzen in den im Norden festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten (WA2) werden Beurteilungspegel von bis zu 56 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 1 dB(A) geringfügig überschritten

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im Erdgeschoss Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 54 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird eingehalten.

In den **oberen Geschossen (1.OG - 4.OG)** werden unter Berücksichtigung einer 6 m hohen Wand Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 62 dB(A) in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) wird um bis zu 7 dB(A) deutlich überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden in den oberen Geschossen Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 63 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Unter Berücksichtigung einer 6 m hohen Lärmschutzwand werden die jeweiligen Tag-Orientierungswerte der DIN 18005 an der im Norden geplanten Bebauung im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss überwiegend eingehalten und in den darüberliegenden Geschossen nahezu überall überschritten.

Der im „Berliner Leitfaden“ angegebene Schwellenwert zum **Schutz von Außenwohnbereichen von 62 dB(A)** wird an den nördlichen Baugrenzen vom Erdgeschoss bis zum 3. Obergeschoss in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) und im Urbanen Gebiet (MU4) eingehalten. Im 4. Obergeschoss wird der Schwellenwert im Urbanen Gebiet (MU4) geringfügig überschritten.

Im **Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung einer 6 m hohen Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 53 dB(A) im **Allgemeinen Wohngebiet** an der östlichen Planbereichsgrenze (WA2) auf Höhe des **Erdgeschosses** berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 8 dB(A) deutlich überschritten. Grund für die Überschreitungen an diesem Immissionsort ist die fehlende Überstandslänge der Lärmschutzwand.

An den übrigen Baugrenzen in den im Norden festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten (WA2) werden Beurteilungspegel von bis zu 48 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im Erdgeschoss Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 46 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird eingehalten.

In den **oberen Geschossen (1.OG - 4.OG)** werden unter Berücksichtigung einer 6 m hohen Lärmschutzwand Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 54 dB(A) in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) wird um bis zu 9 dB(A) deutlich überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden in den oberen Geschossen Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 55 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird um bis zu 5 dB(A) deutlich überschritten.

Unter Berücksichtigung einer 6 m hohen Lärmschutzwand werden die jeweils geltenden Nacht-Orientierungswerte der DIN 18005 an der im Norden geplanten Bebauung im Erdgeschoss teilweise eingehalten und in den Obergeschossen nahezu überall überschritten.

3.4 Fazit

Aus der Gegenüberstellung der drei Höhenvarianten der Lärmschutzwand sowie dem Vergleich mit der freien Schallausbreitung (ohne Lärmschutzwand, vgl. Kapitel 2) lassen sich folgende Ergebnisse in Bezug auf die Lärmschutzwirkung einer Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße ableiten:

Bei einer **4 m hohen Wand** werden die Orientierungswerte für WA und MU in den nördlichen Baufeldern am Tag in nahezu allen Geschossen und in der Nacht in allen Geschossen überschritten. Im Vergleich zur freien Schallausbreitung (ohne Lärmschutzwand) ergeben sich bei Berücksichtigung einer 4 m hohen Wand Pegelminderungen von bis zu 7 dB(A) am Tag und von bis zu 5 dB(A) in der Nacht (v.a. in den unteren Geschossen).

Der im „Berliner Leitfaden“ angegebene Schwellenwert zum **Schutz von Außenwohnbereichen von 62 dB(A)** wird unter Berücksichtigung einer 4 m hohen Wand an den nördlichen Baugrenzen im Erdgeschoss in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) und im Urbanen Gebiet (MU4) eingehalten. Auf Höhe des

1. Obergeschosses wird der Schwellenwert von 62 dB(A) in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) eingehalten und im Urbanen Gebiet (MU4) überschritten. In den darüberliegenden Geschossen wird der Wert von 62 dB(A) im Urbanen Gebiet (MU4) komplett und in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) vereinzelt überschritten.

Unter Berücksichtigung einer **5 m hohen Wand** an der General-Allen-Straße werden die Orientierungswerte für WA und MU in den nördlichen Baufeldern am Tag auf Höhe des Erdgeschosses überwiegend eingehalten und in den darüberliegenden Geschossen überschritten und in der Nacht in nahezu allen Geschossen überschritten. Im Vergleich zur freien Schallausbreitung (ohne Lärmschutzwand) ergeben sich bei Annahme einer 5 m hohen Wand Pegelminderungen von bis zu 11 dB(A) am Tag und von bis zu 9 dB(A) in der Nacht (v.a. in den unteren Geschossen).

Der **Schwellenwert von 62 dB(A)** wird an den nördlichen Baugrenzen im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) und im Urbanen Gebiet (MU4) eingehalten. In den oberen Geschossen (2.OG – 4.OG) wird der Schwellenwert von 62 dB(A) im Urbanen Gebiet an der nördlichen Baugrenze überschritten. In den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) wird der Schwellenwert in den oberen Geschossen überwiegend eingehalten.

Bei einer **6 m hohen Wand** werden die Orientierungswerte für WA und MU in den nördlichen Baufeldern am Tag auf Höhe des Erdgeschosses und teilweise im 1. Obergeschoss eingehalten und in der Nacht in nahezu allen Geschossen überschritten. Im Vergleich zur freien Schallausbreitung (ohne Lärmschutzwand) ergeben sich unter Berücksichtigung einer 6 m hohen Wand Pegelminderungen von bis zu 13 dB(A) am Tag und von bis zu 11 dB(A) in der Nacht (v.a. in den unteren Geschossen).

Der **Schwellenwert von 62 dB(A) zum Schutz von Außenwohnbereichen** wird an den nördlichen Baugrenzen vom Erdgeschoss bis zum 3. Obergeschoss in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) und im Urbanen Gebiet (MU4) eingehalten. Im 4. Obergeschoss wird der Schwellenwert im Urbanen Gebiet (MU4) geringfügig überschritten.

Die größte schallabschirmende Wirkung ist bei allen betrachteten Höhen der Lärmschutzwand auf Erdgeschossniveau erkennbar. In den oberen Geschossen nimmt die Schallabschirmung der Lärmschutzwände ab, da zunehmend Sichtbeziehungen über die Wand hinweg zur General-Allen-Straße entstehen.

An der nördlichen Baugrenze zwischen Baufeld 1 und 2 im Allgemeinen Wohngebiet (WA2) ergeben sich um bis zu 3 dB(A) höhere Pegel als an benachbarten Baugrenzen. Grund hierfür ist das weitere Abrücken der Lärmschutzwand vom Straßenverlauf. Bei einem näheren Heranrücken der Wand an die Schallquelle, ist in diesem Bereich mit geringeren Pegeln zu rechnen.

Außenwohnbereiche von geplanter Wohnbebauung (Terrassen, Balkone) sind nach Möglichkeit an lärmabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen. Für Außenwohnbereiche, die zur General-Allen-Straße ausgerichtet werden sollen, ist die Einhaltung eines Schwellenwertes von 62 dB(A) anzustreben. In Geschossen, in denen die Einhaltung dieses Wertes nicht sichergestellt werden kann, sind bauliche Maßnahmen (z.B. Verglasungen, geschlossene Brüstungen) zu ergreifen. Ein Festsetzungsvorschlag ist Kapitel 10 zu entnehmen.

Aufgrund der oben beschriebenen Lärmschutzwirkungen der einzelnen Lärmschutzwand-Varianten sowie im Sinne einer Bewahrung des Ortsbildes (u.a. Schutz von Aussichtslagen und Sichtachsen, Minimierung optischer Trennwirkung) wird die Festsetzung einer 5 m hohen Lärmschutzwand empfohlen. In den folgenden schalltechnischen Prognoseberechnungen wird eine 5 m hohe Lärmschutzwand berücksichtigt.

Neben der Festsetzung einer Lärmschutzwand wird zur Gewährleistung verträglicher Werte in den Innenräumen der geplanten Bebauung die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen empfohlen. Ein entsprechender Vorschlag zur Festsetzung ist Kapitel 10 zu entnehmen.

3.5 Variante Lärmschutzwand 5m und Bebauung

In den folgenden Karten sind die Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets unter Berücksichtigung einer 5 m hohen und ca. 440 m langen Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße für das übermittelte Baukonzept (Stand: 10.02.2023) in den Geschossen EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG und 5.OG jeweils im Tag- und Nachtzeitraum dargestellt.

Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

Am **Tag (06.00 – 22.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung des Baukonzepts an den Nordfassaden der im Norden des Plangebiets vorgesehenen Bebauung im **Allgemeinen Wohngebiet (WA2)** an der östlichen Plangebietsgrenze im **Erdgeschoss** und im **1. Obergeschoss** Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 59 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird hier um bis zu 4 dB(A) überschritten. An den übrigen Nordfassaden der in den Allgemeinen Wohngebieten geplanten Bebauung wird der Orientierungswert von 55 dB(A) nahezu überall eingehalten.

Im **Urbanen Gebiet (MU4)** werden im **Erdgeschoss** Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 54 dB(A) bzw. im **1. Obergeschoss** Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 63 dB(A) an den Nordfassaden der geplanten Bebauung prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird eingehalten bzw. um bis zu 3 dB(A) überschritten.

In den **darüberliegenden Geschossen** (2. Obergeschoss, 3. Obergeschoss) werden an den Nordfassaden der im Norden des Plangebiets vorgesehenen Bebauung im **Allgemeinen Wohngebiet** (WA2) Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 63 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird hier um bis zu 8 dB(A) deutlich überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden in den **Obergeschossen** (2. Obergeschoss, 3. Obergeschoss, 4. Obergeschoss) Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 60 dB(A) wird um bis zu 6 dB(A) überschritten.

Der im „Berliner Leitfaden“ angegebene Schwellenwert zum **Schutz von Außenwohnbereichen von 62 dB(A)** wird an den Nordfassaden der im nördlichen Geltungsbereich geplanten Gebäude in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) nahezu in allen Geschossen eingehalten. Im Urbanen Gebiet (MU4) wird der Schwellenwert von 62 dB(A) in den unteren Geschossen (EG, 1.OG) überwiegend eingehalten und in den oberen Geschossen (2.OG - 4.OG) zwischen 1 dB(A) und 4 dB(A) überschritten. An den straßenabgewandten Fassaden dieser Gebäude wird der Schwellenwert von 62 dB(A) durch Eigenabschirmung der Gebäude überall eingehalten.

An den straßenabgewandten Gebäudeseiten der im Norden geplanten Bebauung in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) und im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden die jeweiligen Orientierungswerte in allen Geschossen eingehalten.

An den der Planstraße zugewandten Südfassaden der in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) geplanten Bebauung werden Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird hier um bis zu 3 dB(A) überschritten. An den straßenabgewandten Fassaden dieser Gebäude wird der Orientierungswert von 55 dB(A) nahezu in allen Geschossen eingehalten.

An den mittig des Geltungsbereichs vorgesehenen Gebäuden im **Allgemeinen Wohngebiet** (WA1) werden an den den Planstraßen zugewandten Gebäudefassaden Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird hier um bis zu 3 dB(A) überschritten. An den straßenabgewandten Fassadenabschnitten wird der Orientierungswert von 55 dB(A) nahezu überall eingehalten.

An den im Westen des Geltungsbereichs vorgesehenen Gebäuden im **Urbanen Gebiet** (MU 1.1, MU1.4) werden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 58 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 60 dB(A) wird eingehalten.

In den **Urbanen Gebieten** (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU2, MU3.1, MU3.2, MU3.3.) im Süden des Geltungsbereichs werden Verkehrslärmbeurteilungspegel an den der Straße Niederberger Höhe zugewandten Fassaden von bis zu 65 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 60 dB(A) wird hier um bis zu 5 dB(A) überschritten. An den straßenabgewandten Fassadenabschnitten wird der Orientierungswert von 60 dB(A) eingehalten.

Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)

In der **Nacht (22.00 – 06.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung des Bebauungskonzepts an den Nordfassaden der im Norden des Geltungsbereichs geplanten Bebauung im **Allgemeinen Wohngebiet** (WA2) an der östlichen Plangebietsgrenze im **Erdgeschoss** Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 49 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird hier um bis zu 4 dB(A) überschritten. An den übrigen Nordfassaden der in den Allgemeinen Wohngebieten geplanten Bebauung wird der Orientierungswert von 45 dB(A) nahezu überall eingehalten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im **Erdgeschoss** Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 46 dB(A) an den Nordfassaden der geplanten Bebauung prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird eingehalten.

Im **1. Obergeschoss** werden an den Nordfassaden der im Norden des Geltungsbereichs geplanten Bebauung im **Allgemeinen Wohngebiet** (WA2) Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 51 dB(A) an der östlichen Plangebietsgrenze ermittelt. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird hier um bis zu 6 dB(A) überschritten. An den übrigen Nordfassaden der in den Allgemeinen Wohngebieten geplanten Bebauung wird der Orientierungswert von 45 dB(A) nahezu überall eingehalten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden im **1. Obergeschoss** Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 55 dB(A) an den Nordfassaden der geplanten Bebauung prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) wird um bis zu 5 dB(A) überschritten.

In den **darüberliegenden Geschossen** (2. Obergeschoss, 3. Obergeschoss) werden an den Nordfassaden der im Norden des Plangebiets vorgesehenen Bebauung im **Allgemeinen Wohngebiet** (WA2) Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 55 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird hier um bis zu 10 dB(A) deutlich überschritten.

Im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden in den **Obergeschossen** (2. Obergeschoss, 3. Obergeschoss, 4. Obergeschoss) Beurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 50 dB(A) wird um bis zu 7 dB(A) überschritten.

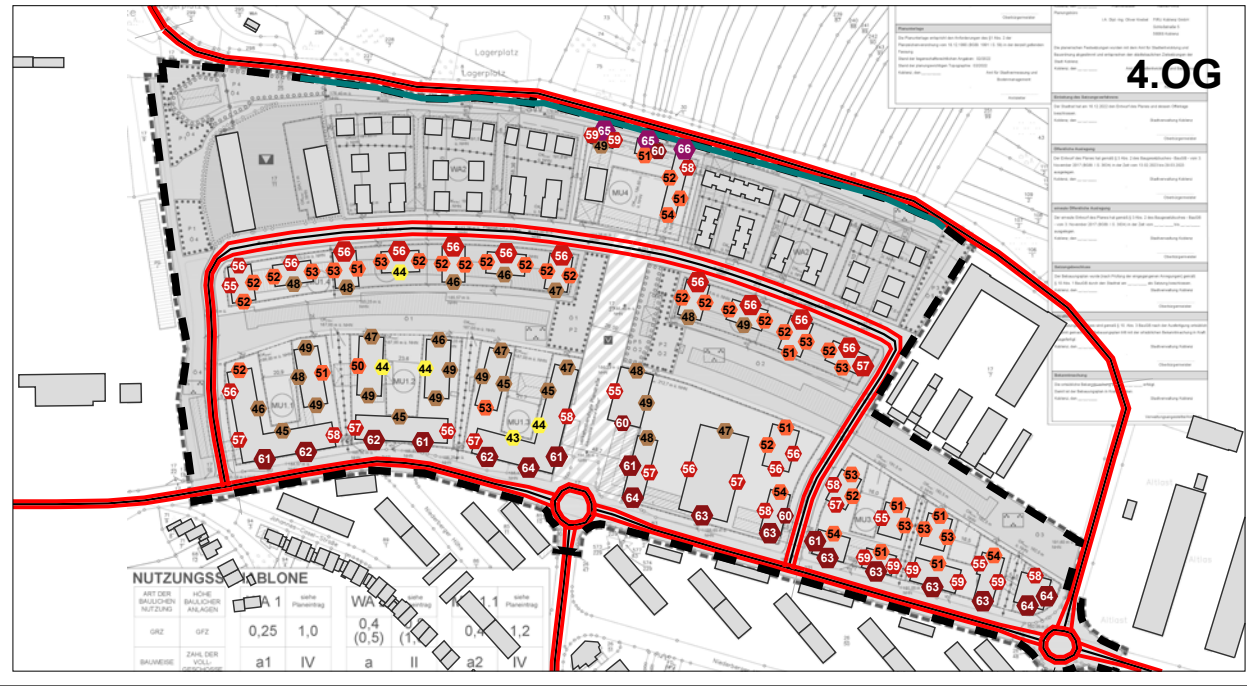
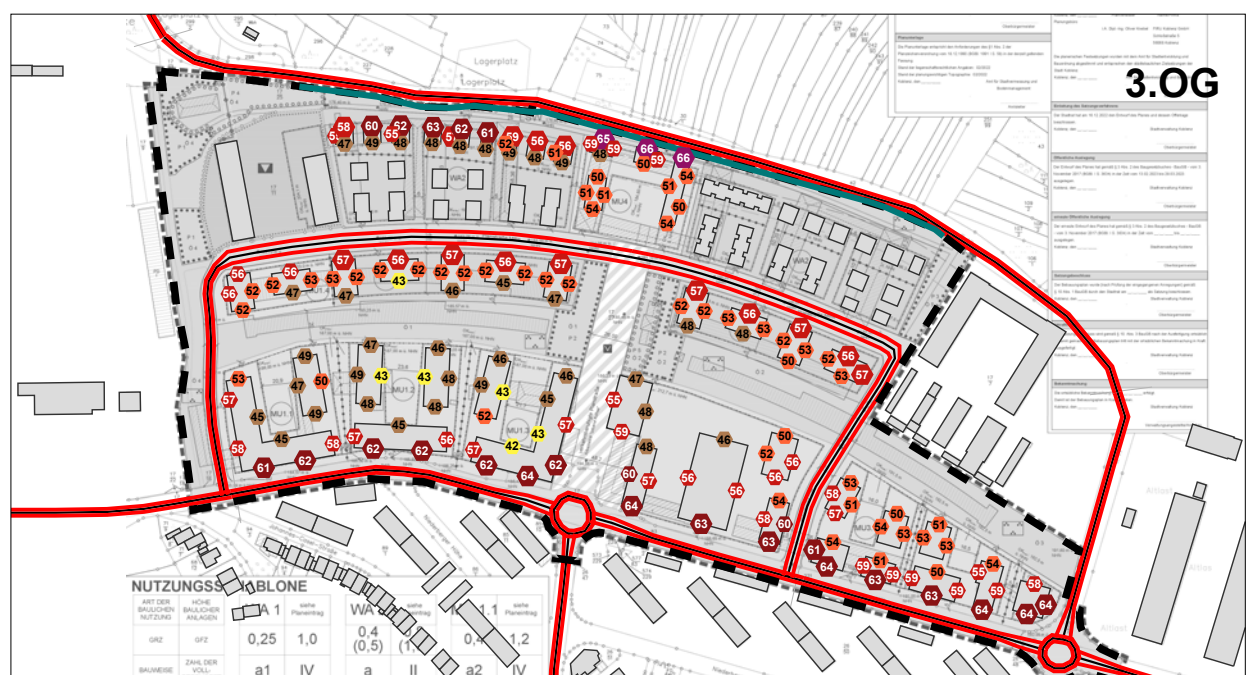
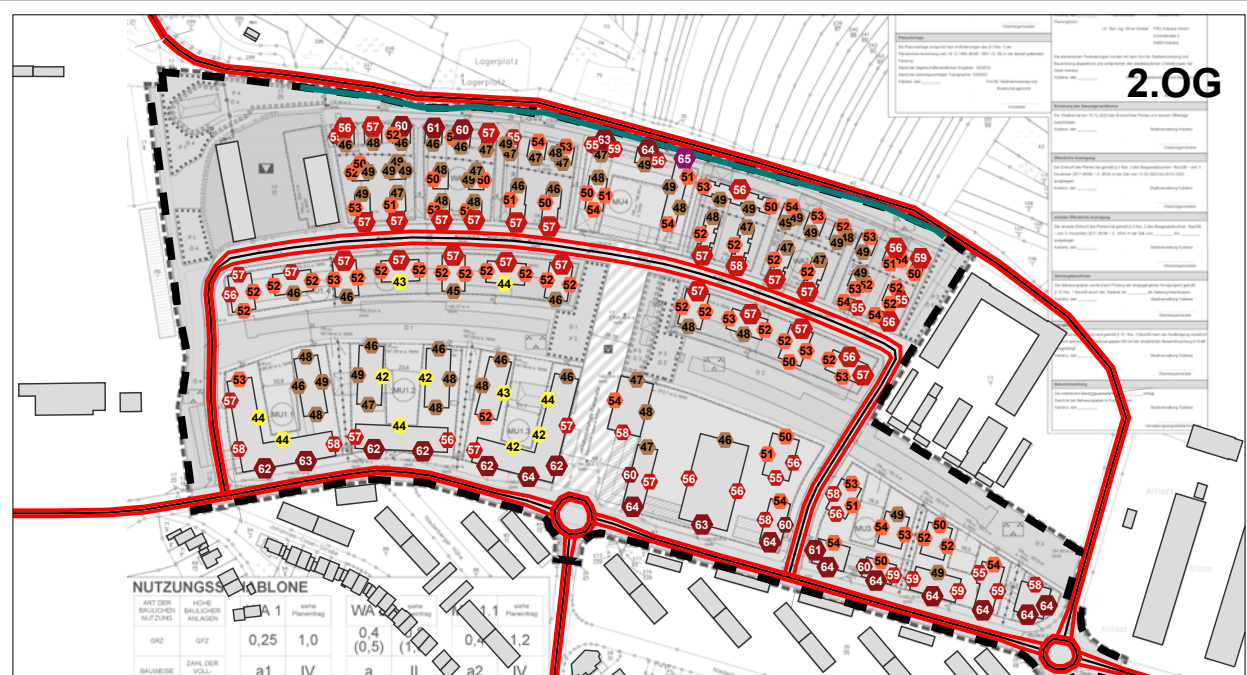
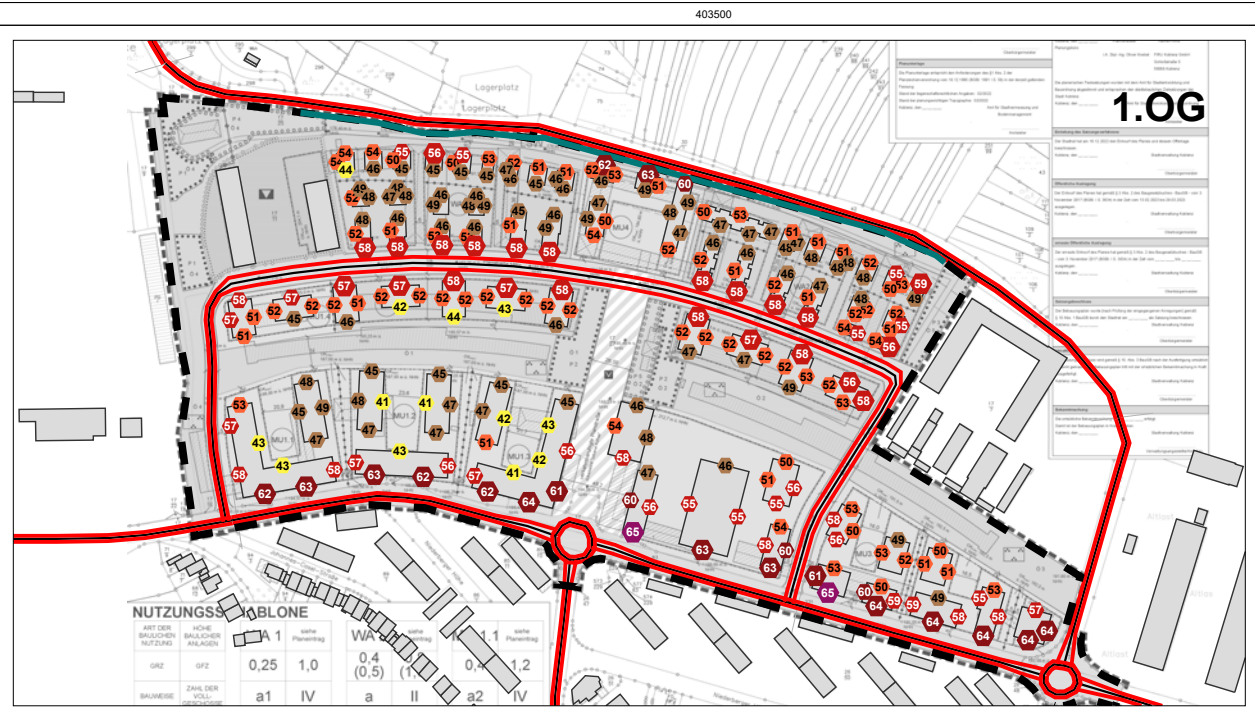
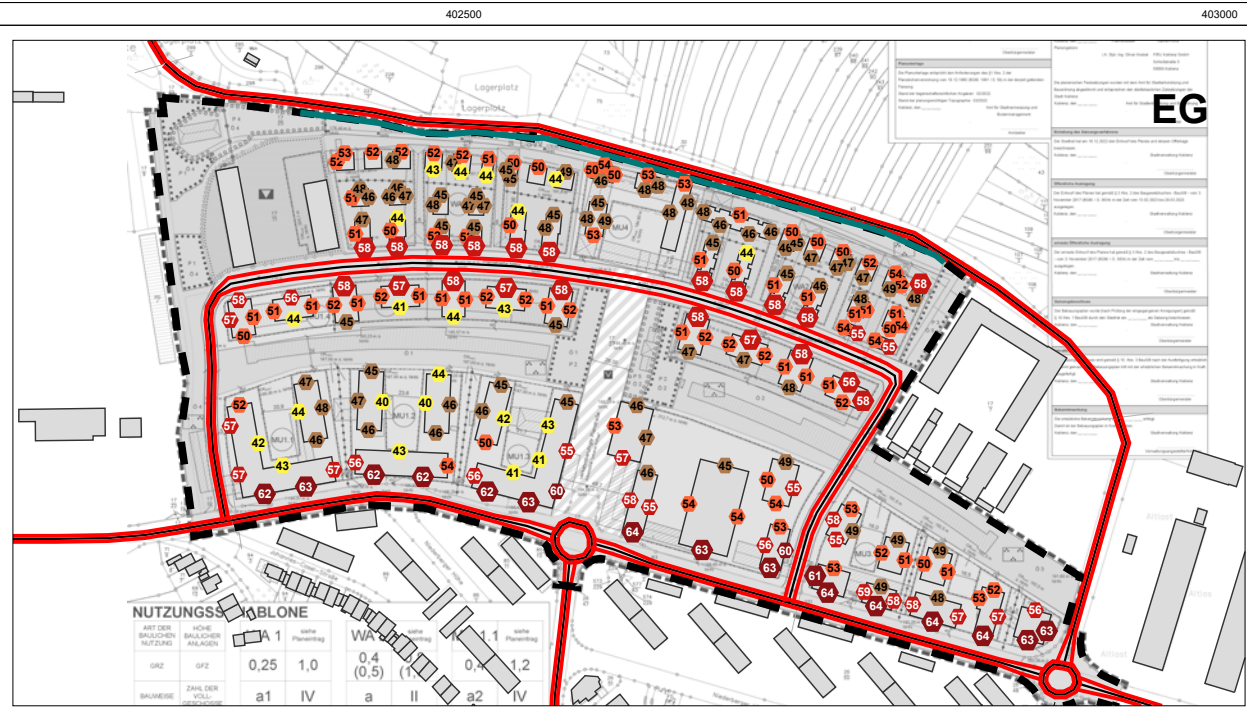
An den straßenabgewandten Gebäudeseiten der im Norden geplanten Bebauung in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) und im **Urbanen Gebiet** (MU4) werden die jeweiligen Orientierungswerte in allen Geschossen weitgehend eingehalten.

An den der Planstraße zugewandten Südfassaden der in den **Allgemeinen Wohngebieten** (WA2) geplanten Bebauung werden Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 51 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird hier um bis zu 6 dB(A) überschritten. An den straßenabgewandten Fassaden dieser Gebäude wird der Orientierungswert von 45 dB(A) nahezu in allen Geschossen eingehalten.

An den mittig des Geltungsbereichs vorgesehenen Gebäuden im **Allgemeinen Wohngebiet** (WA1) werden an den den Planstraßen zugewandten Gebäudefassaden Beurteilungspegel von bis zu 51 dB(A) erwartet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird hier um bis zu 6 dB(A) überschritten. An den straßenabgewandten Fassadenabschnitten wird der Orientierungswert von 45 dB(A) nahezu überall eingehalten.

An den im Westen des Geltungsbereichs vorgesehenen Gebäuden im **Urbanen Gebiet** (MU 1.1, MU1.4) werden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 51 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 50 dB(A) wird um bis zu 1 dB(A) geringfügig überschritten.

In den **Urbanen Gebieten** (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU2, MU3.1, MU3.2, MU3.3.) im Süden des Geltungsbereichs werden Verkehrslärmbeurteilungspegel an den der Straße Niederberger Höhe zugewandten Fassaden von bis zu 57 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 50 dB(A) wird hier um bis zu 7 dB(A) überschritten. An den straßenabgewandten Fassadenabschnitten wird der Orientierungswert von 50 dB(A) weitgehend eingehalten.



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 10:
Verkehrslärmeinwirkungen Tag
innerhalb Plangebiet
Mit Bebauung
LSW=5m

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00 - 22.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 60 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im angegebenen Geschoss
 (2900; 2024-01-19)

Pegel
in dB(A)

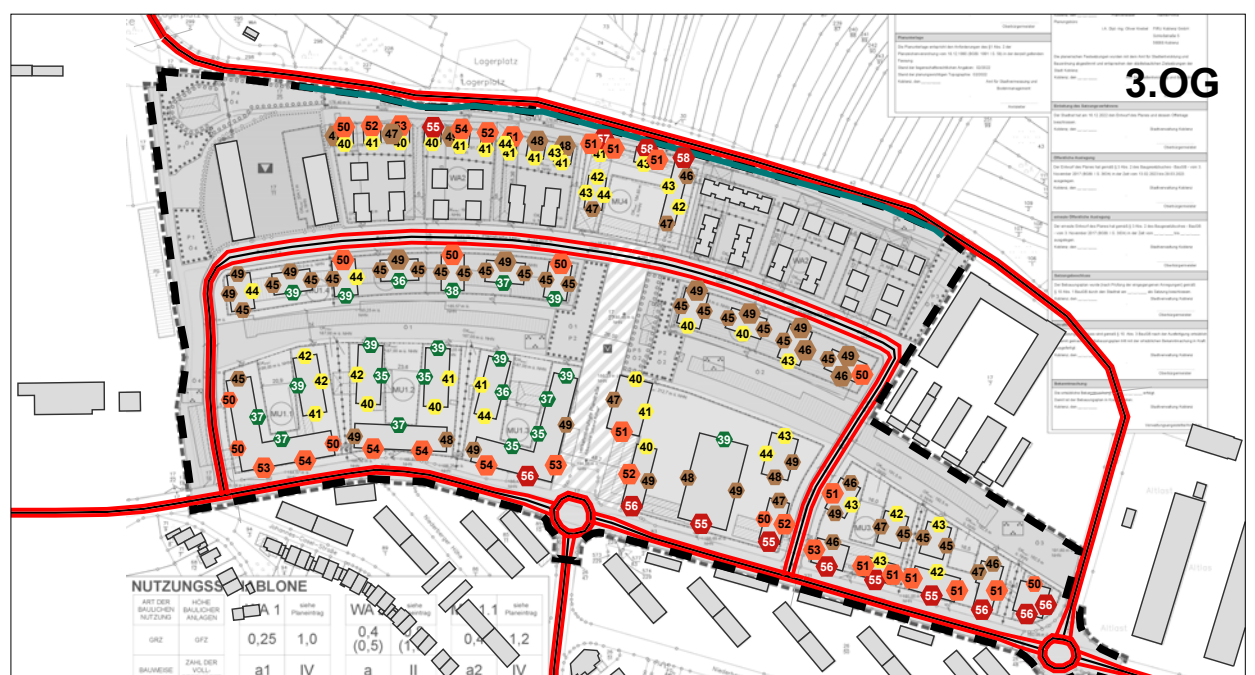
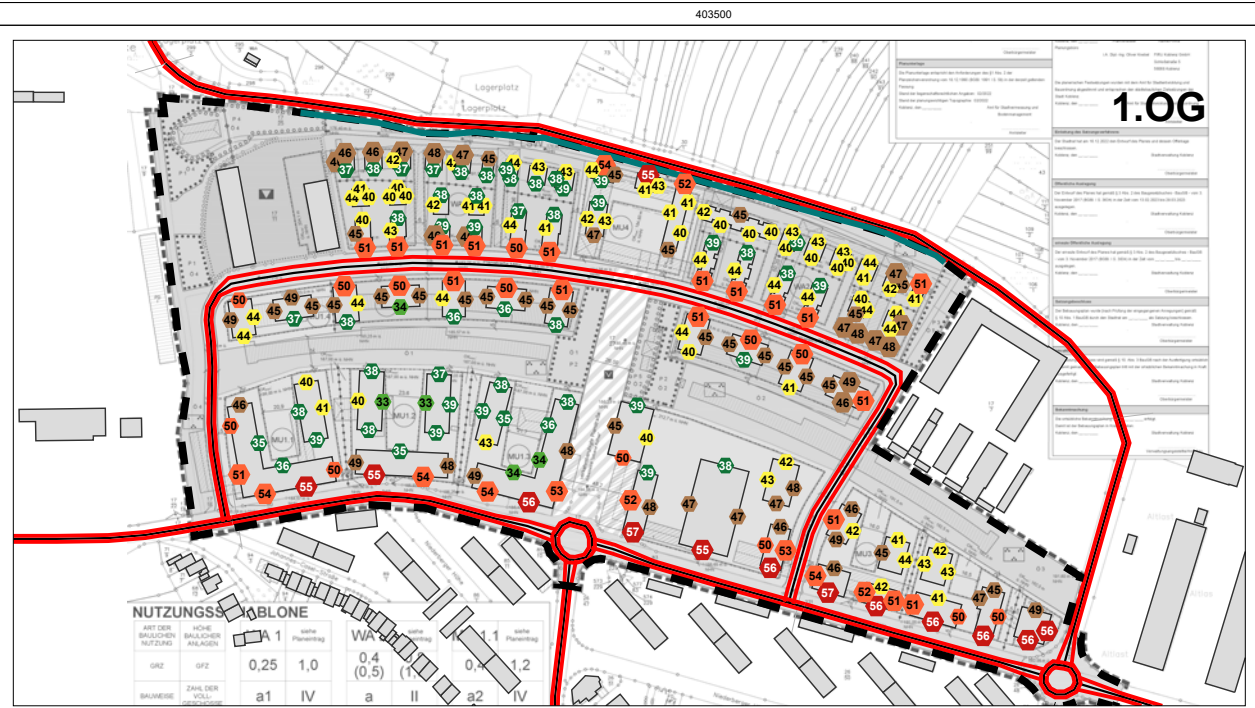
< 30
30 <= < 35
35 <= < 40
40 <= < 45
45 <= < 50
50 <= < 55
55 <= < 60
60 <= < 65
65 <= < 70
70 <= < 75

Legende

- Hauptgebäude
- Emission Straße
- Plangebiet
- Knotenpunkt
- Straße
- Straßenachse
- Wand

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kalsau
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 11:
Verkehrslärmeinwirkungen Nacht
 innerhalb Plangebiet
 Mit Bebauung
 LSW=5m

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00 - 06.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 45 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 50 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im angegebenen Geschoss
 (2900; 2024-01-19)

Pegel in dB(A)	Legende
30 <= < 35	■ Hauptgebäude
35 <= < 40	— Emission Straße
40 <= < 45	- - - Plangebiet
45 <= < 50	● Knotenpunkt
50 <= < 55	— Straße
55 <= < 60	— Straßenachse
60 <= < 65	— Wand
65 <= < 70	
70 <= < 75	

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Karselsland
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

4 Prognose der Verkehrslärmeinwirkungen – Variante Geschwindigkeitsreduzierung

Zusätzlich zur 5 m-hohen Lärmschutzwand entlang der General-Allen-Straße wird die Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf einzelnen Straßenabschnitten geprüft.

4.1 Emissionsberechnung

In dieser Variantenberechnung wird auf den Planstraßen innerhalb des Plangebiets, auf der Niederberger Höhe und auf den Kreisverkehren KO-KV 1 und KO-KV 2 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (statt 50 km/h) berücksichtigt.

Auf der General-Allen-Straße wird zwischen dem Kreisverkehr an der südöstlichen Ecke des Plangebiets bis zum Straßenabschnitt nördlich des Gebäudes der 3. Einsatzhundertschaft eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angenommen. Ab diesem Straßenabschnitt gilt bis zur Zufahrt zum Fußballplatz im Nordwesten des Plangebiets eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Nach der Ortseinfahrt Urbar (Arenberger Straße) werden 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit angesetzt.

Für die relevanten Straßenabschnitte werden folgende Schallleistungspegel ohne Längsneigungskorrekturen gemäß RLS-19 berechnet. In der Tabelle sind Straßenabschnitte, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (statt ursprünglich 50 km/h) berücksichtigt wird, graphisch hervorgehoben.

Tabelle 6: Verkehrslärmeinwirkungen, Planfall 1, Variante Geschwindigkeit, längenbezogene Schallleistungspegel L_w

Straße	A	DTV Kfz/24h	Verkehrsanteile			Verkehrsanteile			Vmax km/h	Schallleistungspegel	
			Tag			Nacht				L_w 'T dB(A)	L_w 'N dB(A)
			M Kfz/h	p1 %	p2 %	M Kfz/h	p1 %	p2 %			
KO-General-A.-Str.	1	4424	255,6	0,5	1,7	41,8	0,0	1,2	50	77,9	69,9
KO-General-A.-Str.	2	4699	271,6	0,5	1,7	44,3	0,0	1,1	70	81,4	73,2
Urbar-Arenb. Str.		8950	518,8	1,7	2,4	81,3	1,2	1,8	30	78,6	70,2
KO-Niederb.Höhe	1	1542	88,8	0,7	2,1	15,3	0,0	1,6	30	70,3	62,4
KO-Niederb.Höhe	2	3538	204,6	0,4	1,8	33,0	0,0	1,5	30	73,7	65,6
KO-Niederb. Höhe	3	4569	264,1	1,9	2,5	43,0	1,7	2,3	30	75,3	67,3
KO-Niederb. Höhe	4	4207	242,8	2,1	2,7	40,3	1,9	1,9	30	75,0	66,9
KO-Niederb. Höhe	5	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	30	75,8	67,8
KO-Friesenstr.		5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	78,9	70,8
KO-KV	1	5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	30	75,7	67,5
KO-KV	2	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	30	75,8	67,8
KO-Planstr. West		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	30	68,1	61,0
KO-Planstr. Ost		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	30	68,0	60,9

KO=Koblenz, KV=Kreisverkehr, A=Abschnitt; DTV= Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge in Kfz/24h; SV= Schwerverkehrsanteil in Kfz/24h; M= Durchschnittliche stündliche Verkehrsmenge in Kfz/h; p1= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1; p2= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2; v max. = zulässige Höchstgeschwindigkeit; L_w ' T/N = längenbezogene Schallleistungspegel gemäß RLS-19 Tag/Nacht.

Längsneigungskorrekturen (für Steigungen und Gefälle im Straßenverlauf) werden im digitalen Geländemodell ermittelt und rechnerisch gemäß RLS-19 berücksichtigt.

4.2 Immissionsberechnung

Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen erfolgt gemäß RLS-19 auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.).

Die Verkehrslärmeinwirkungen werden für freie Schallausbreitung in einem Raster für sechs Höhengschichten (2,4m (EG), 5,2m (1.OG), 8,0m (2.OG), 10,8m (3.OG), 13,6m (4.OG), 16,4m (6.OG)) berechnet. Zudem werden Einzelpunktberechnungen geschossweise für die geplante Bebauung ebenfalls in sechs Höhengschichten für den Tag- und den Nachtzeitraum durchgeführt. In den Prognoseberechnungen wird die 5 m hohe und 440 m lange Lärmschutzwand entlang

der General-Allen-Straße berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse sind den folgenden Karten zu entnehmen:

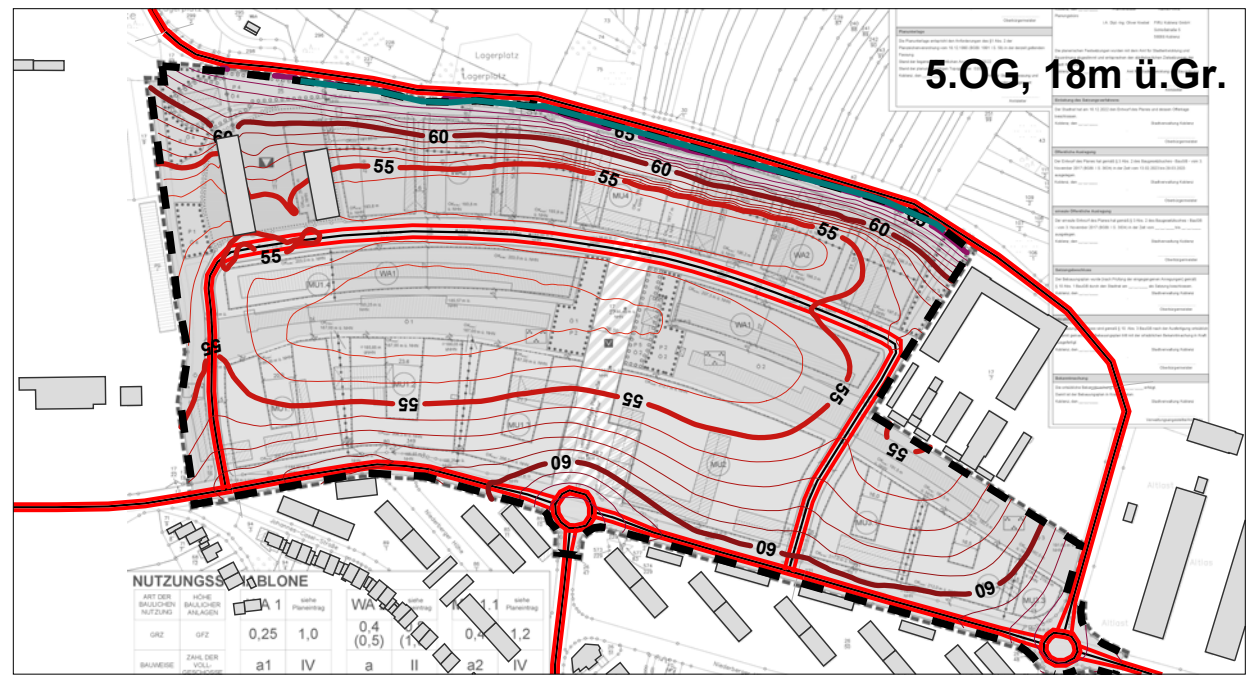
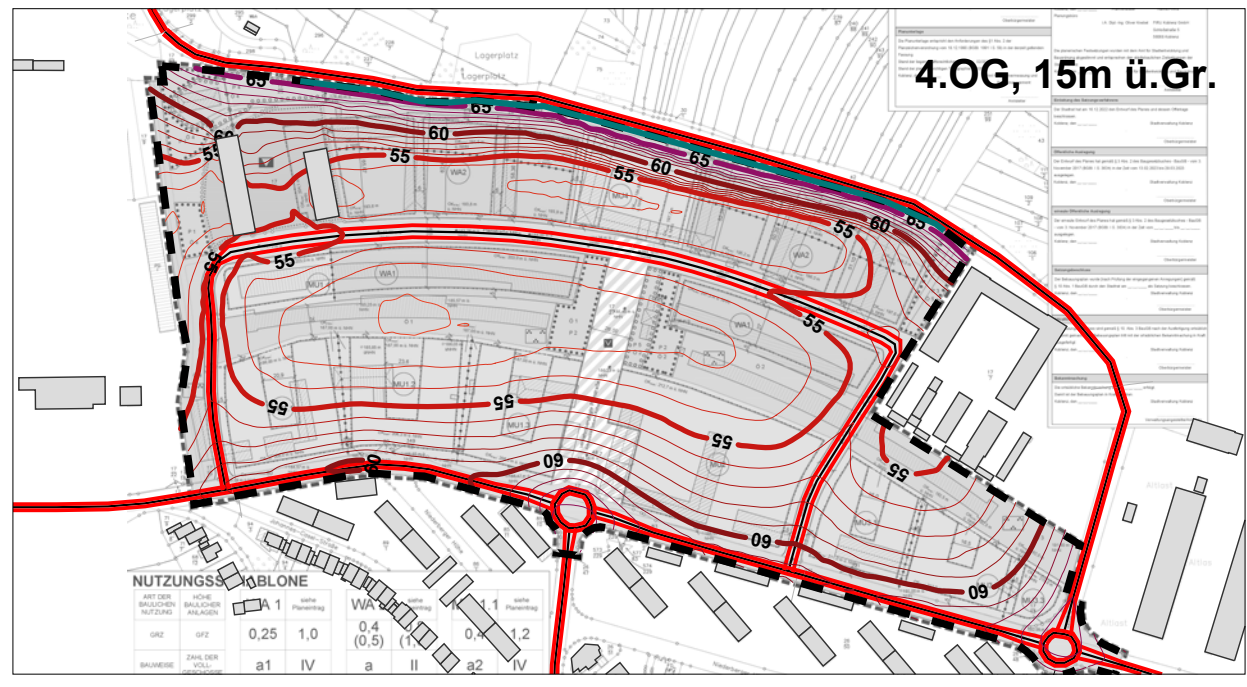
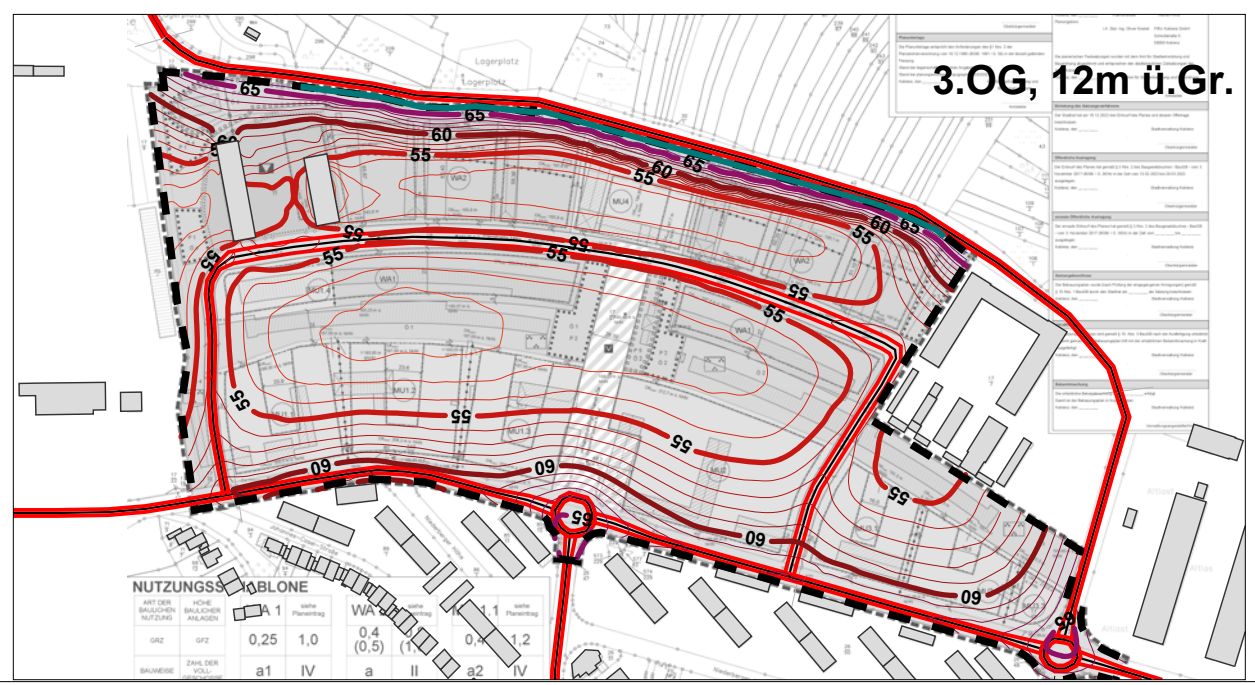
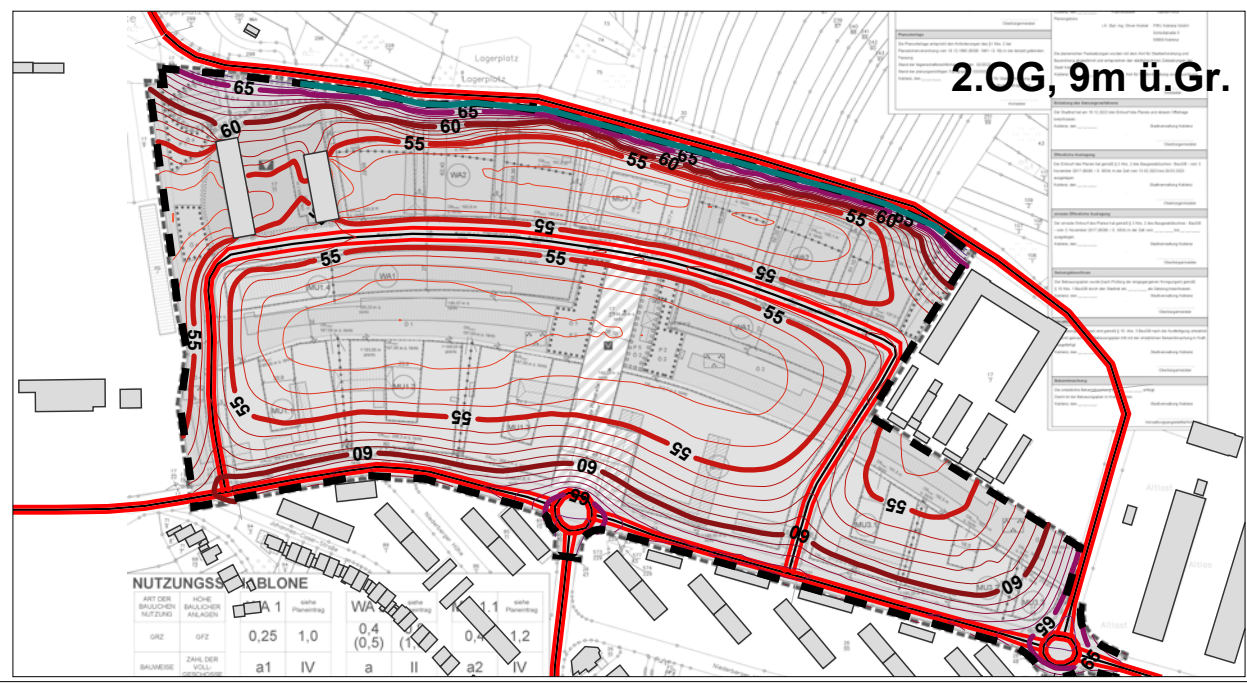
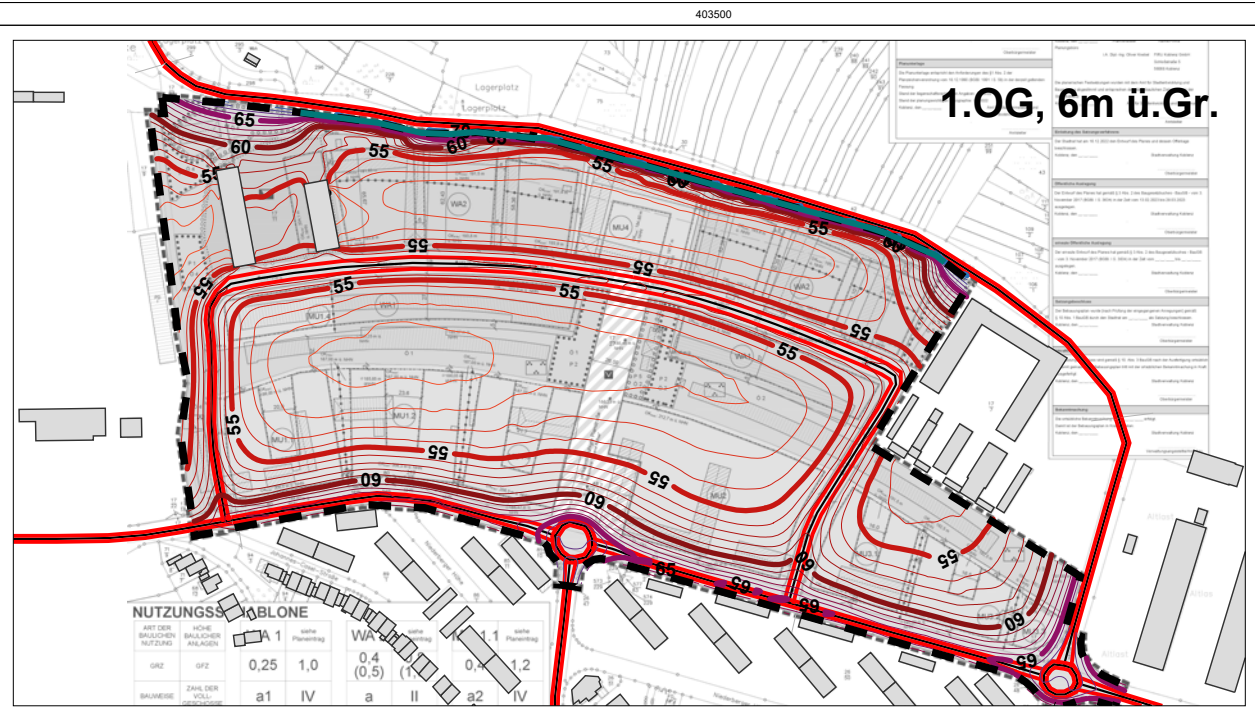
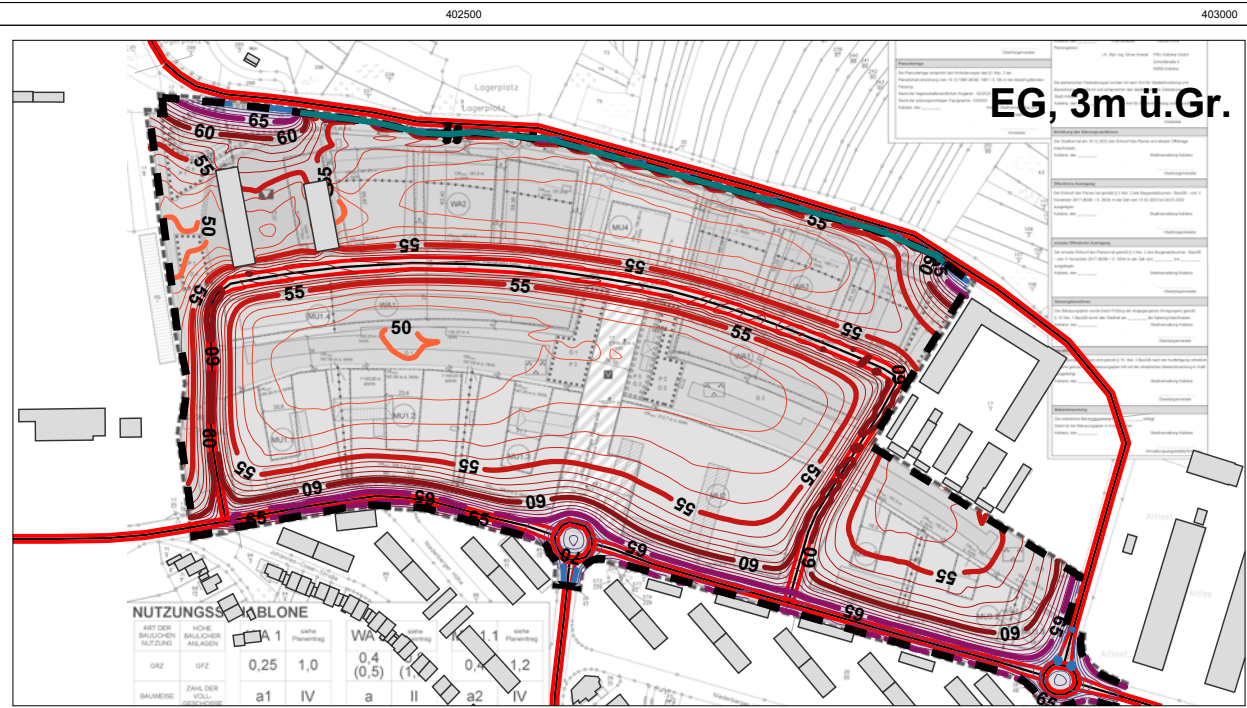
Karte 12: Freie Schallausbreitung, Geschwindigkeitsreduzierung, Tag

Karte 13: Freie Schallausbreitung, Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht

Karte 14: Bebauung, Geschwindigkeitsreduzierung, Tag

Karte 15: Bebauung, Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht

Beurteilungspegel, die den jeweiligen Orientierungswert der DIN 18005 überschreiten, sind graphisch hervorgehoben.



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 12:
Verkehrslärmeinwirkungen Tag
innerhalb Plangebiet
Freie Schallausbreitung
LSW=5m
Variante Geschwindigkeitsreduzierung

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00 - 22.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 60 dB(A) Urbanes Gebiet

Isophone in angegebener Höhe über Grund
 (2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817;
 2023-02-05)

Pegel
in dB(A)

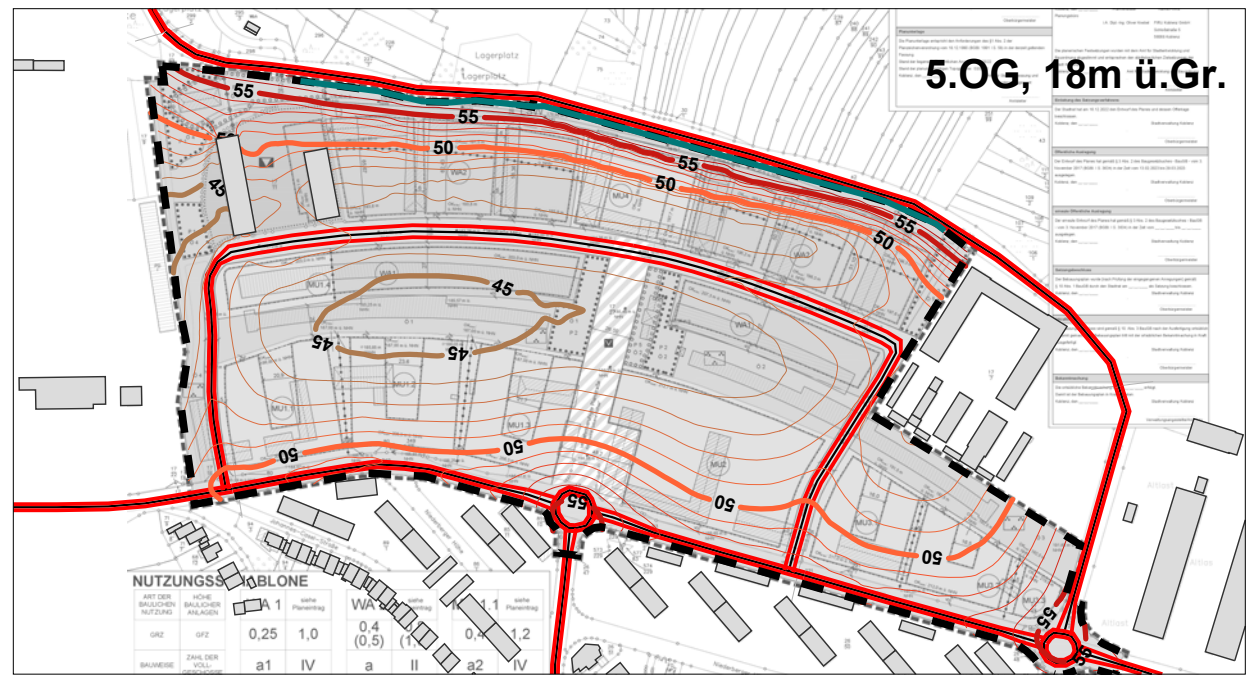
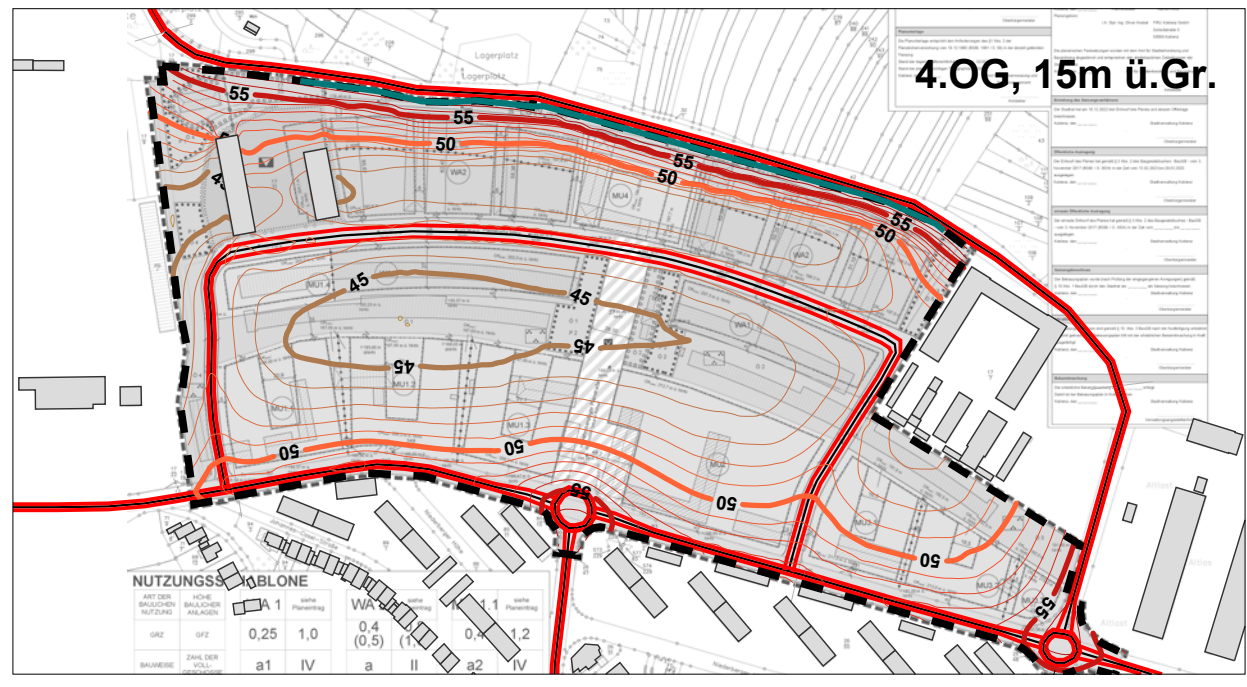
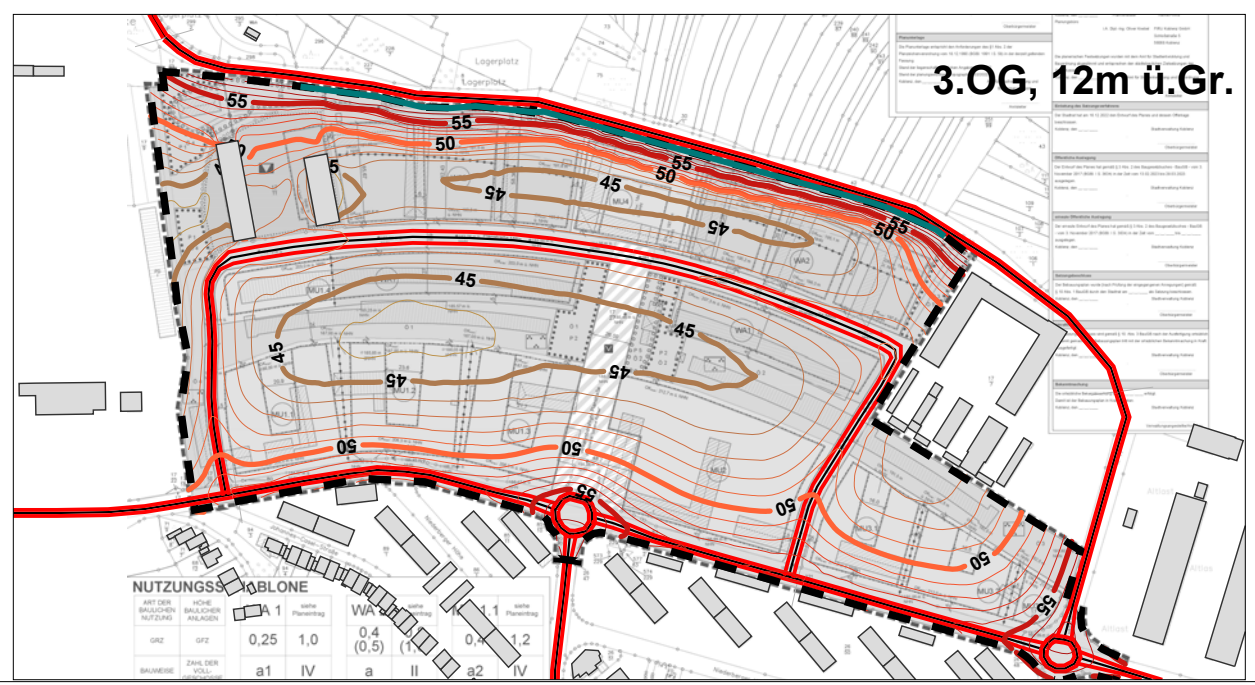
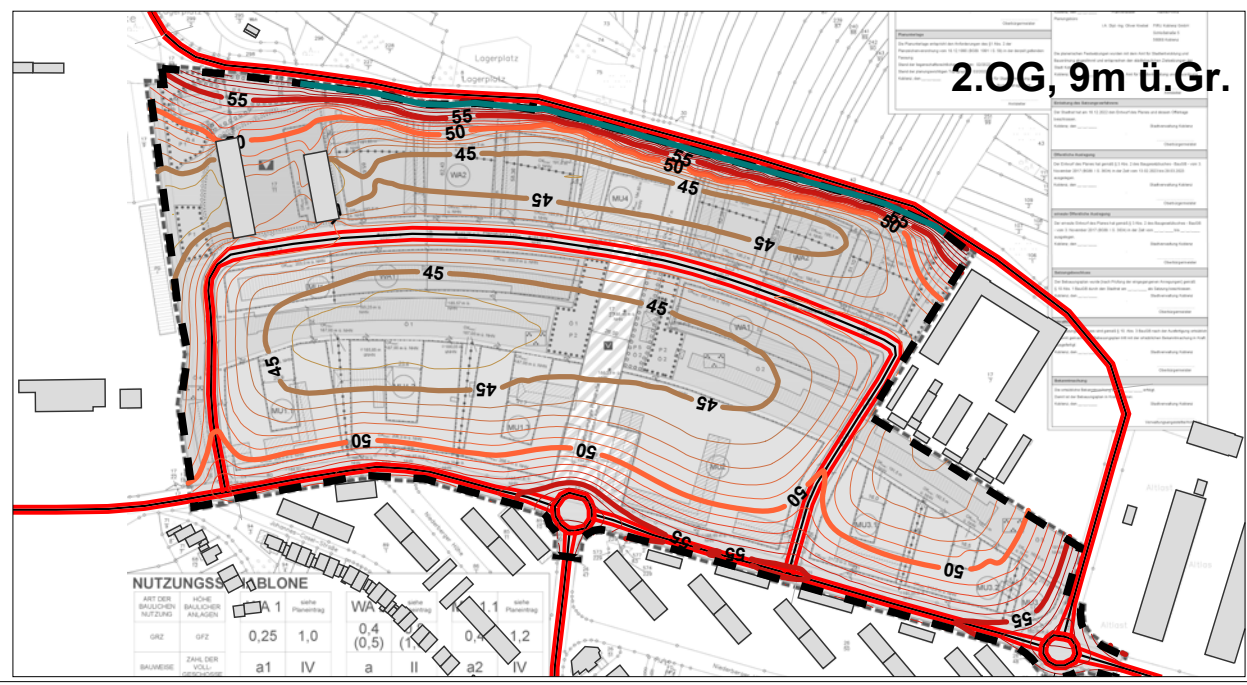
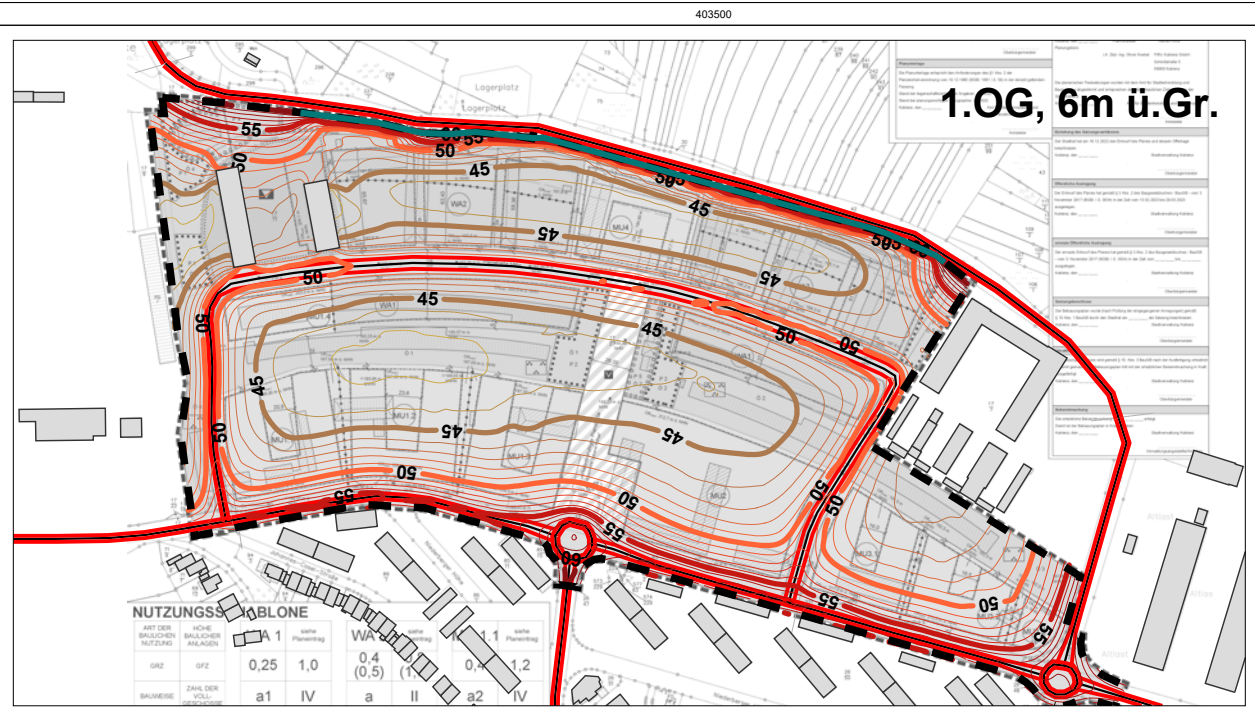
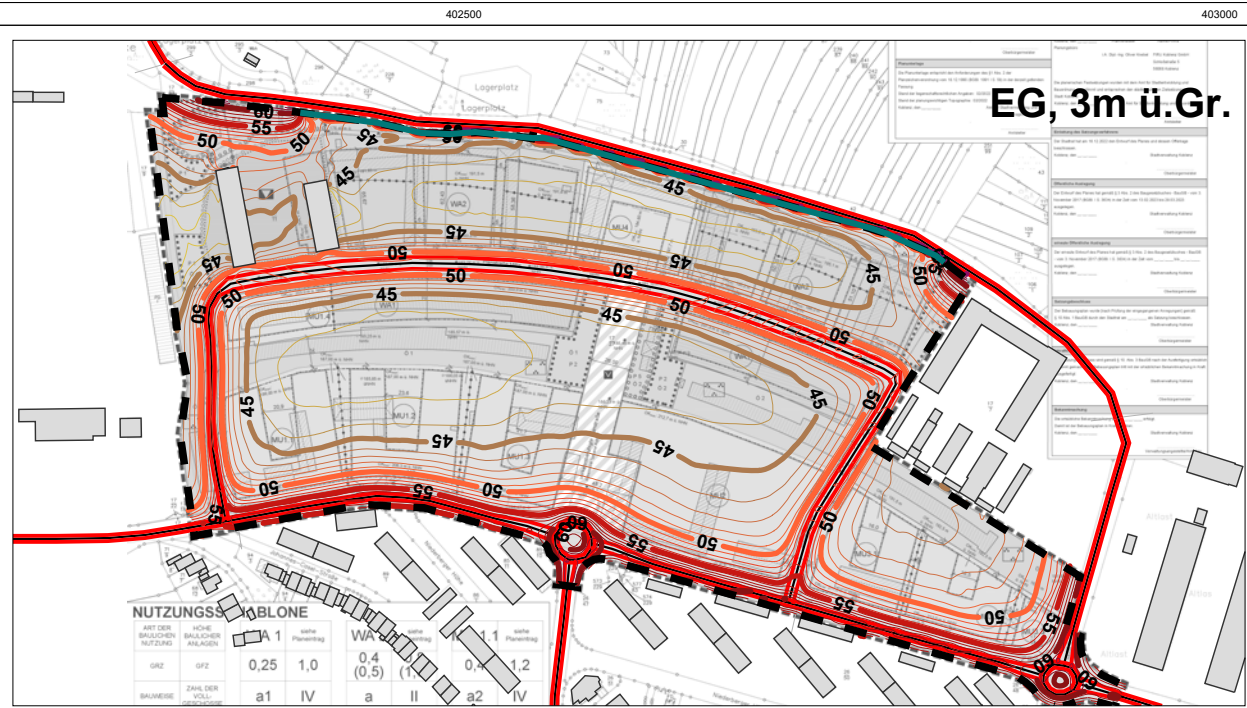
30 <=	< 30
35 <=	< 35
40 <=	< 40
45 <=	< 45
50 <=	< 50
55 <=	< 55
60 <=	< 60
65 <=	< 65
70 <=	< 70
75 <=	< 75

Legende

- Hauptgebäude
- Emission Straße
- - - Plangebiet
- Knotenpunkt
- Straße
- Straßenachse
- Wand

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kandel/Karlsruhe
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 13:
 Verkehrslärmeinwirkungen Nacht
 innerhalb Plangebiet
 Freie Schallausbreitung
 LSW=5m
 Variante Geschwindigkeitsreduzierung

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00 - 06.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 45 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 50 dB(A) Urbanes Gebiet

Isophone in angegebener Höhe über Grund
 (2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817;
 2023-02-05)

Pegel
in dB(A)

30 <=	< 30
35 <=	< 35
40 <=	< 40
45 <=	< 45
50 <=	< 50
55 <=	< 55
60 <=	< 60
65 <=	< 65
70 <=	< 70
75 <=	< 75

Legende

- Hauptgebäude
- Emission Straße
- - - Plangebiet
- Knotenpunkt
- Straße
- Straßenachse
- Wand

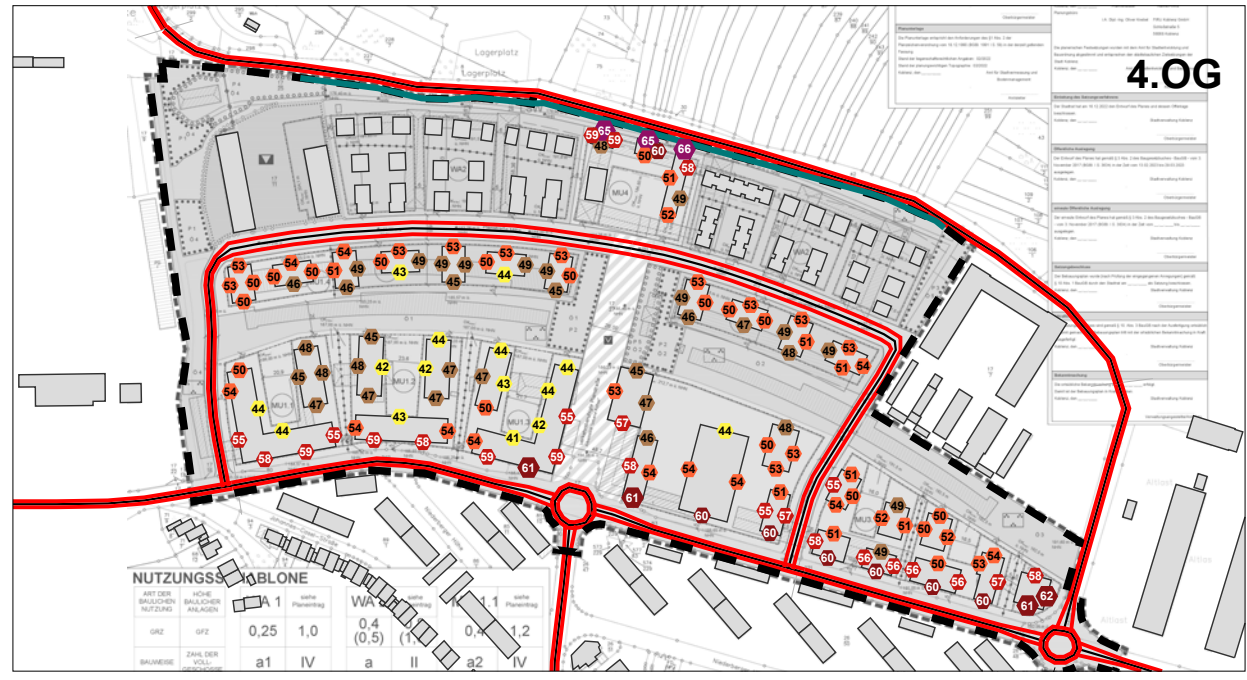
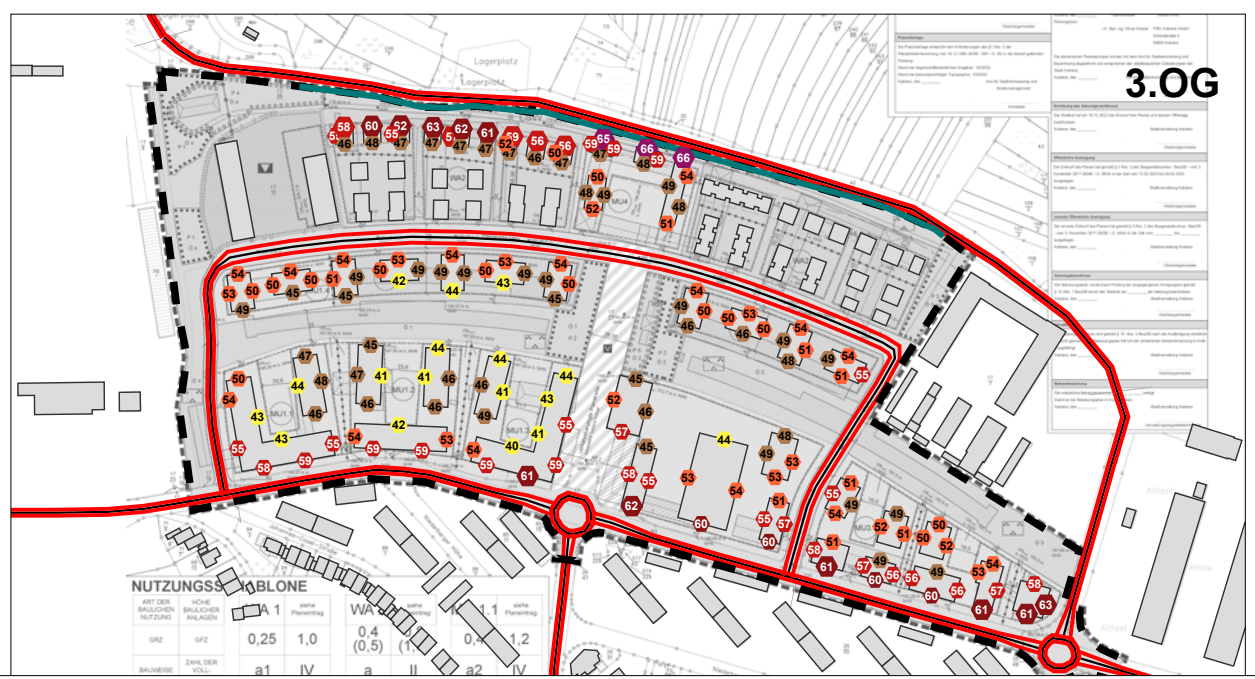
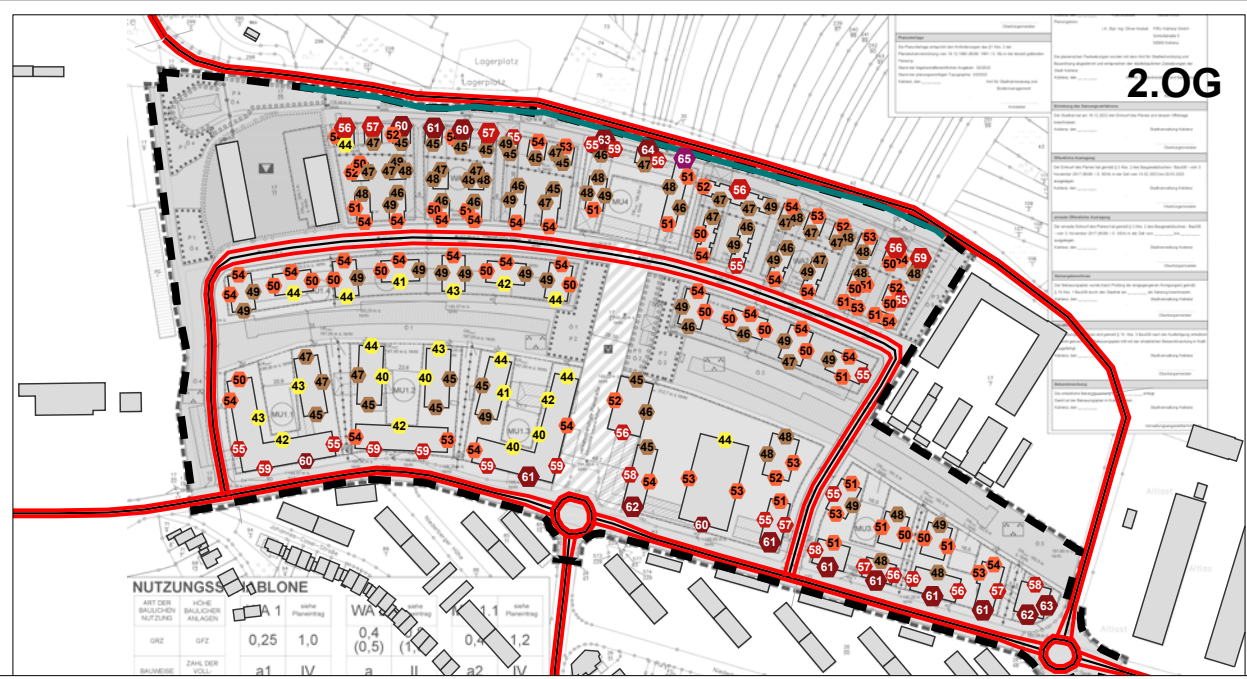
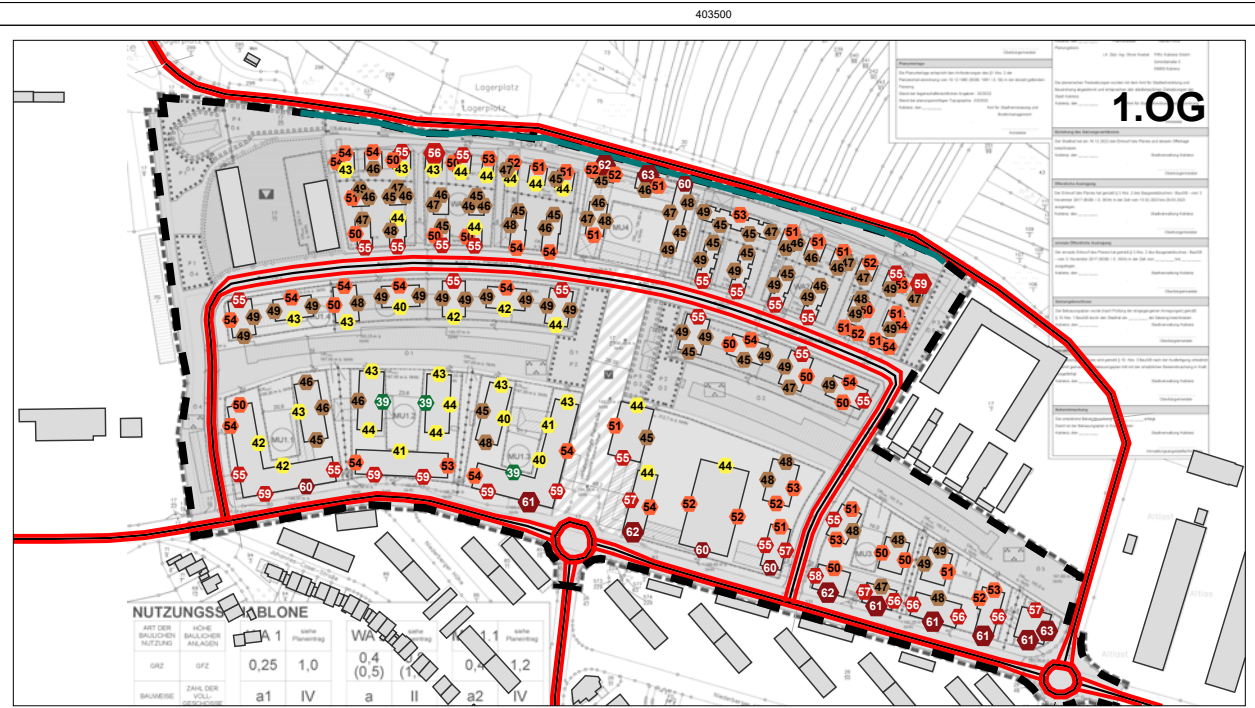
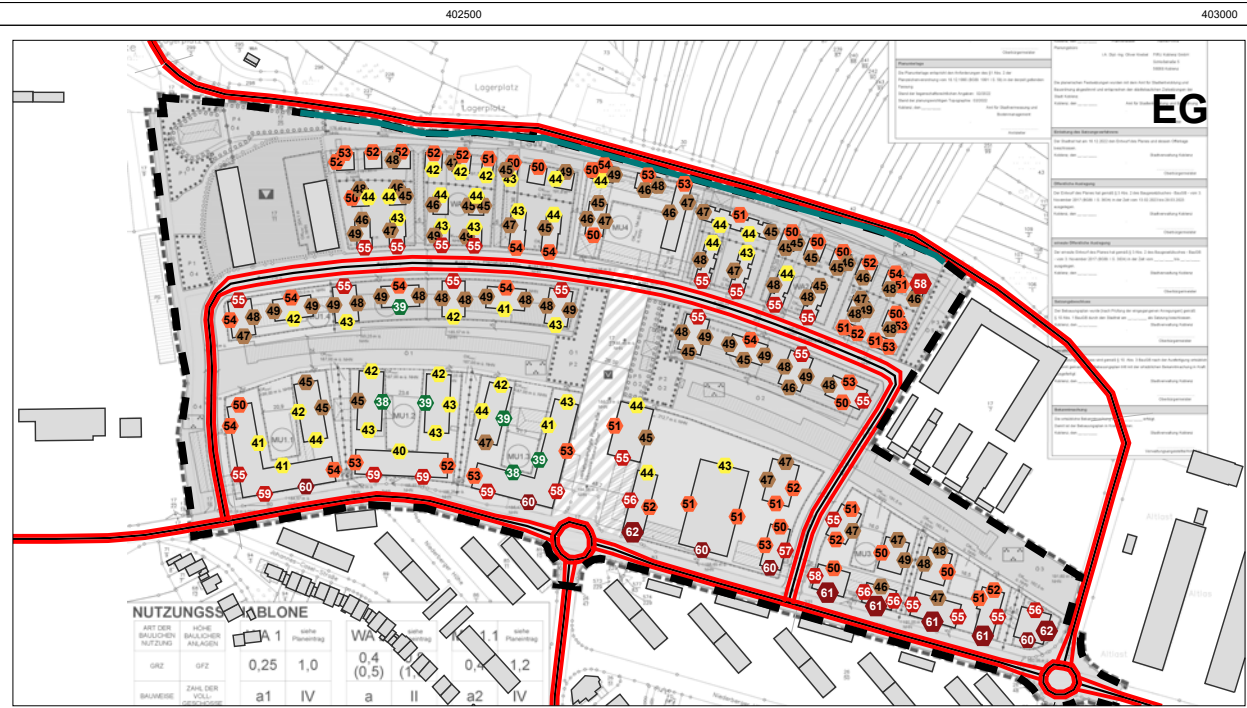
Originalmaßstab (A3) 1:5000

0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kiersheim
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 14:
Verkehrslärmeinwirkungen Tag
innerhalb Plangebiet
Mit Bebauung
Geschwindigkeitsreduzierung
LSW=5m

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00 - 22.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 60 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im angegebenen Geschoss
 (2910; 2024-01-20)

Pegel
 in dB(A)

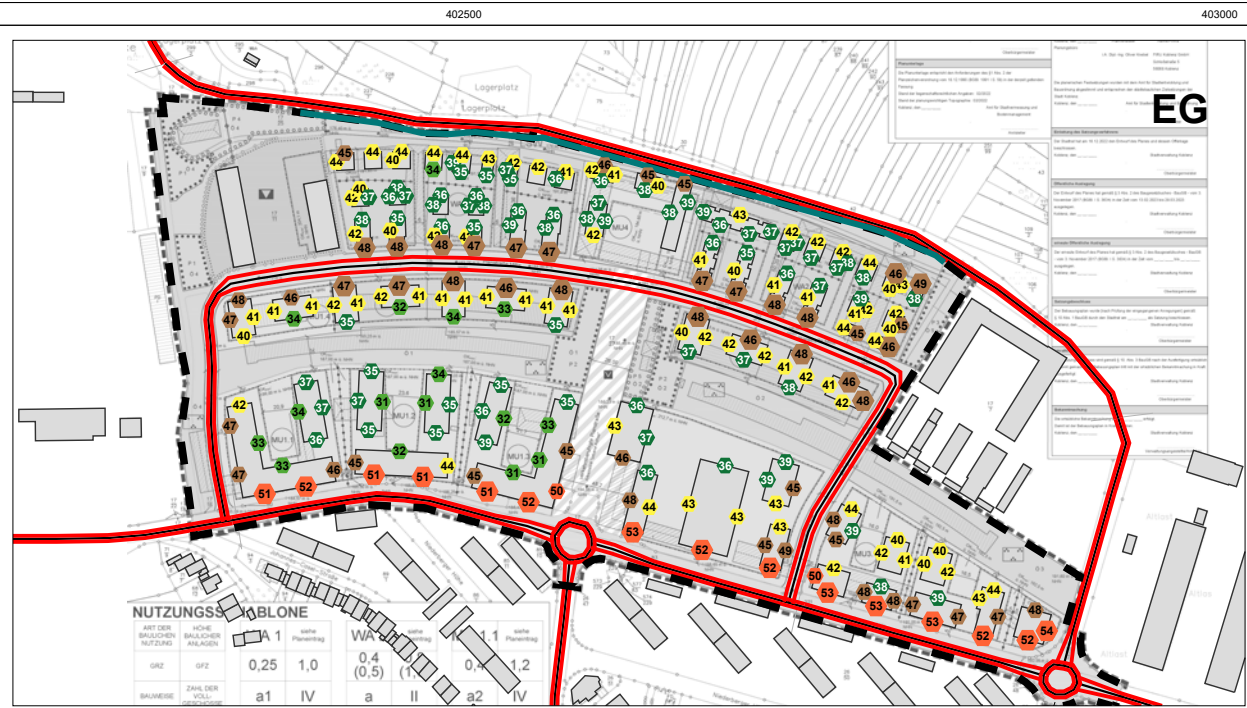
< 30
30 <= < 35
35 <= < 40
40 <= < 45
45 <= < 50
50 <= < 55
55 <= < 60
60 <= < 65
65 <= < 70
70 <= < 75

Legende

- Hauptgebäude
- Emission Straße
- Plangebiet
- Knotenpunkt
- Straße
- Straßenachse
- Wand

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Karselsland
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 15:
Verkehrslärmeinwirkungen Nacht
innerhalb Plangebiet
Mit Bebauung
Geschwindigkeitsreduzierung
LSW=5m

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00 - 06.00 Uhr)

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehr)
 - 45 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 50 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im angegebenen Geschoss
 (2910; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
30 <= < 35	■ Hauptgebäude
35 <= < 40	— Emission Straße
40 <= < 45	- - - Plangebiet
45 <= < 50	● Knotenpunkt
50 <= < 55	— Straße
55 <= < 60	— Straßenachse
60 <= < 65	— Wand
65 <= < 70	
70 <= < 75	

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m

Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Karselslauren
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

4.3 Beurteilung

Freie Schallausbreitung

Im **Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)** werden bei freier Schallausbreitung innerhalb des Plangebiets Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 63 dB(A) an den festgesetzten Baugrenzen im Norden und von bis zu 64 dB(A) im Süden und Osten des Geltungsbereichs prognostiziert.

Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird in den unteren Geschossen (EG, 1.OG) im überwiegenden Teil der festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete im Norden und im mittleren Bereich (WA1, WA2) des Plangebiets eingehalten und in den darüberliegenden Geschossen (2.OG – 5.OG) um bis zu 8 dB(A) überschritten.

In den festgesetzten Urbanen Gebieten im Süden des Geltungsbereichs (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU1.4, MU2, MU3.1, MU3.2, MU3.3) wird der Orientierungswert von 60 dB(A) weitgehend eingehalten.

In dem im Norden des Geltungsbereichs festgesetzten Urbanen Gebiet (MU4) wird der Orientierungswert von 60 dB(A) ebenfalls weitgehend eingehalten.

Im **Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)** werden bei freier Schallausbreitung innerhalb des Plangebiets Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 55 dB(A) an den festgesetzten Baugrenzen im Norden, Süden und Osten des Geltungsbereichs berechnet.

Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird in den unteren Geschossen (EG, 1.OG) der im Norden und im mittleren Bereich des Plangebiets festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete (WA1, WA2) weitgehend eingehalten und in den darüberliegenden Geschossen (2.OG – 5.OG) um bis zu 10 dB(A) überschritten.

In den festgesetzten Urbanen Gebieten im südlichen Geltungsbereich (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU1.4, MU2, MU3.1, MU3.2, MU3.3) wird der Orientierungswert von 50 dB(A) weitgehend eingehalten.

In dem im Norden des Geltungsbereichs festgesetzten Urbanen Gebiet (MU4) wird der Orientierungswert von 50 dB(A) in den unteren Geschossen (EG – 2.OG) ebenfalls weitgehend eingehalten und in den darüberliegenden Geschossen (3.OG – 5.OG) um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Mit Bebauungskonzept

Am **Tag (06.00 – 22.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung des Bebauungskonzepts an der im Norden des Plangebiets vorgesehenen Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet (WA2) Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 63 dB(A) und im Urbanen Gebiet (MU4) Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von

55 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 60 dB(A) wird um bis zu 8 dB(A) bzw. um bis zu 6 dB(A) deutlich überschritten.

An den der General-Allen-Straße und den Planstraßen abgewandten Fassadenabschnitten der im Norden des Geltungsbereichs vorgesehenen Bebauung in den Allgemeinen Wohngebieten (WA2) und im Urbanen Gebiet (MU4) werden die entsprechenden Orientierungswerte der DIN 18005 weitgehend eingehalten.

An der entlang den Planstraßen in der Mitte des Plangebiets vorgesehenen Bebauung in den Allgemeinen Wohngebieten (WA1) werden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 55 dB(A) an den den Planstraßen zugewandten Fassaden berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird eingehalten.

An der geplanten Bebauung im Süden des Plangebiets in den Urbanen Gebieten (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU2, MU3.1, MU3.2, MU3.3) werden am Tag Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 62 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 60 dB(A) wird um bis zu 2 dB(A) überschritten. An allen straßenabgewandten Fassadenabschnitten der in den Urbanen Gebieten im Süden geplanten Bebauung wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 60 dB(A) eingehalten.

In der **Nacht (22.00 – 06.00 Uhr)** werden unter Berücksichtigung des Baukonzepts an der im Norden des Plangebiets vorgesehenen Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet (WA2) Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 55 dB(A) und im Urbanen Gebiet (MU4) Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) ermittelt. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 50 dB(A) wird um bis zu 10 dB(A) bzw. um bis zu 8 dB(A) deutlich überschritten.

An den den Planstraßen zugewandten Fassadenabschnitten der im Norden vorgesehenen Bebauung werden Beurteilungspegel von bis zu 48 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) überschritten.

An der entlang der Planstraßen in der Mitte des Plangebiets vorgesehenen Bebauung in den Allgemeinen Wohngebieten (WA1) werden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 48 dB(A) an den den Planstraßen zugewandten Fassaden berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) überschritten.

An den geplanten Gebäuden in den Urbanen Gebieten im Süden des Geltungsbereichs (MU1.1, MU1.2, MU1.3, MU2, MU3.1, MU3.2, MU3.3) werden in der Nacht Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 55 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 50 dB(A) wird um bis zu 5 dB(A) überschritten.

An nahezu allen straßenabgewandten Fassadenabschnitten der in den Urbanen Gebieten im Süden geplanten Bebauung wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Urbane Gebiete von 50 dB(A) eingehalten.

4.4 Fazit

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h im Prognose-Planfall 1 auf der südlich des Plangebiets verlaufenden Niederberger Höhe und den Kreisverkehren KO-KV 1 und KO-KV 2 sowie auf den geplanten Straßen innerhalb des Plangebiets ergeben sich an den den Planstraßen zugewandten Fassaden der vorgesehenen Bebauung Pegelminderungen von bis zu 3 dB(A) am Tag und in der Nacht. An diesen Fassadenabschnitten wird der Tag- Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) eingehalten, der Nacht-Orientierungswert von 45 dB(A) um bis zu 3 dB(A) überschritten.

An der geplanten Bebauung im Süden des Geltungsbereichs bewirkt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Planfall 1 eine Pegelminderung von 3 dB(A) an den der Niederberger Höhe zugewandten Gebäudefassaden im Tag- und Nachtzeitraum. An diesen Gebäudefassaden wird der Tag-Orientierungswert für Urbane Gebiete von 60 dB(A) um bis zu 2 dB(A), der Nacht-Orientierungswert von 50 dB(A) um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt an den geplanten Gebäuden eine Pegelminderungen von bis zu 3 dB(A). An mehreren Fassadenabschnitten der geplanten Bebauung werden – auch bei einer berücksichtigten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h – Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 berechnet. Zum Schutz dieser Gebäude wird die Festsetzung von passivem Lärmschutz erforderlich.

5 Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse

Zu untersuchen und zu beurteilen sind die Auswirkungen der Planung auf die Straßenverkehrslärmverhältnisse an Gebäuden entlang bestehender Straßen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Hierzu sind die nach Verwirklichung der Planung zu erwartenden Verkehrslärmeinwirkungen (Prognose-Planfall 1) mit den Verkehrslärmeinwirkungen ohne Verwirklichung der Planung (Nullfall) zu vergleichen. Gemäß Verkehrsgutachten sind für den Nullfall die bestehenden Verkehrsmengen anzusetzen.

Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen durch den Kfz-Verkehr auf den umliegenden Straßen erfolgt auf der Grundlage der durch das Büro SHG Ingenieure ermittelten Verkehrsdaten für den Bestand und den Prognose-Planfall 1.

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse entlang bestehender Straßen werden in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV (§1 Abs. 2, 16.BimSchV) zur wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen beurteilt. Demnach ist eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten um mindestens 2,1 dB(A) (gerundet 3 dB(A)) erhöhen und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung ist ebenfalls als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) (Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) in der Nacht erhöhen oder sich von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöhen. Dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand liegt die Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs bei Pegelunterschieden von 1 dB(A) bis 2 dB(A). Das OVG Nordrhein-Westfalen kommt in seinem Urteil vom 30.05.2017 zu dem Ergebnis, dass „(...) eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhung des planbedingten Verkehrslärms in einem besonders lärmbelasteten innerstädtischen Bereich unter Abwägungsgesichtspunkten im Regelfall ohne hinzutretende besondere Umstände auch in dem (...) lärmkritischen Bereich von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) mit entsprechend gewichtiger städtebaulicher Begründung eher hingenommen werden kann.“³

Im Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen wird weiter ausgeführt, dass „(...) die planbedingte Lärmzunahme (...) in einem Bereich von weniger als 1 dB(A), der für das menschliche Ohr nach der derzeitigen Erkenntnislage nicht wahrnehmbar

³ Vgl. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil 2 D 27/15. vom 30.05.2017.

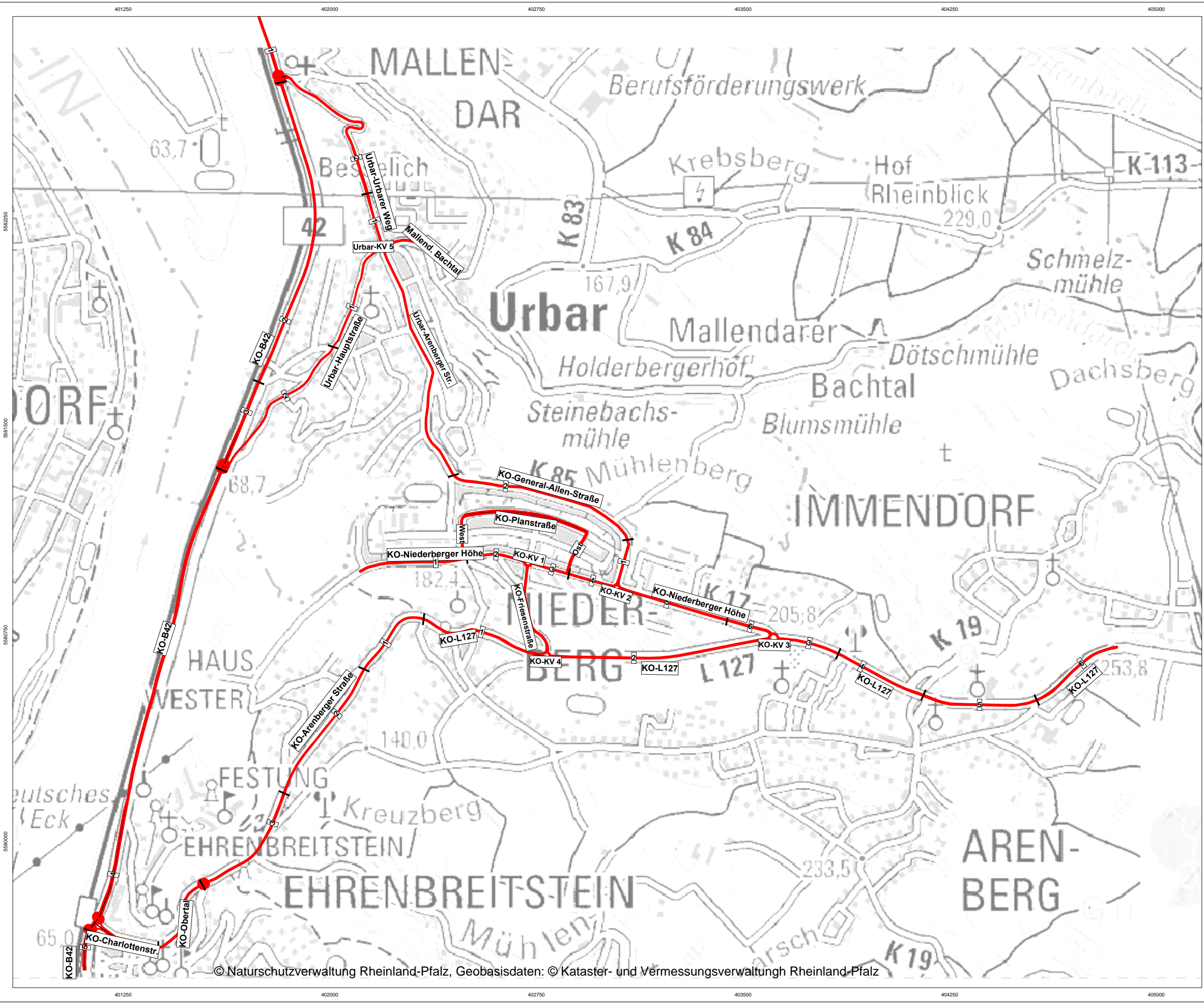
ist, (...) bei wertender Betrachtung mit Blick auf die Lärmvorbelastung als im Ergebnis irrelevant einzustufen [ist].⁴

5.1 Emissionsberechnung

Die übermittelten Verkehrsdaten umfassen Daten für den Tagesverkehr (Pkw/16h, Lkw1/16h, Lkw2/16h) sowie den Nachtverkehr (Pkw/8h, Lkw1/8h, Lkw2/8h). Aus diesen Daten werden die für die Verkehrslärberechnungen nach RLS-19 erforderlichen Werte für die stündliche Verkehrsstärke M in Kfz/h am Tag und in der Nacht (M_{tag} , M_{nacht}) und die Anteile von Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1 (p_1) und Lkw2 (p_2) am Tag und in der Nacht ermittelt.

Die in den Berechnungen zu den Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse berücksichtigten Straßenabschnitte sind der folgenden Karte zu entnehmen:

⁴ Vgl. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil 2 D 27/15. vom 30.05.2017.



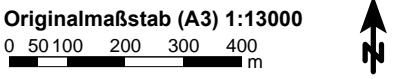
Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 16:
Übersicht Straßen in der Umgebung
des Plangebiets

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

(2022-09-22)

- Legende**
- Emission Straße
 - Straßenachse
 - Plangebiet



Gfi
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfi.de
Internet: www.firu-gfi.de

Für die relevanten Straßenabschnitte werden im Bestand und im Prognose-Planfall 1 folgende Schalleistungspegel ohne Längsneigungskorrekturen gemäß RLS-19 berechnet:

Tabelle 7: Verkehrslärmemissionspegel – Bestand

Straße	DTV	Verkehrsanteile Tag			Verkehrsanteile Nacht			Vmax	Schallleistungspegel		
		M	p1	p2	M	p1	p2		L _w T	L _w N	
	Kfz/24h	Kfz/h	%	%	Kfz/h	%	%	km/h	dB(A)	dB(A)	
KO-General-A.-Str.	1	3554	205,0	0,6	1,8	34,3	0,0	1,5	50	77,0	69,1
KO-General-A.-Str.	2	3829	220,9	0,6	1,8	36,8	0,0	1,4	70	80,5	72,5
Urbar-Arenb. Str.	1	8060	466,9	1,9	2,5	73,8	1,4	2,0	30	78,2	69,9
KO-Arenb. Str.	1	10136	587,5	2,8	2,7	92,0	2,7	2,2	50	82,4	74,2
KO-Arenb. Str.	2	10346	600,0	2,8	2,7	93,3	2,7	2,1	50	82,4	74,1
KO-Arenb. Str.	3	10985	636,6	2,7	2,9	100,0	2,8	2,3	50	83,9	75,7
KO-Obertal		12701	736,6	2,6	2,9	114,5	2,6	2,4	50	85,7	77,5
KO-Charlottenstr.		21624	1253,1	2,2	2,6	196,8	2,0	2,0	50	85,1	77,0
Urbar-Urbarer Weg	1	9161	530,9	0,9	2,4	83,3	0,6	1,8	50	81,2	73,1
Urbar-Urbarer Weg	2	11632	674,4	0,5	1,7	105,3	0,2	1,2	50	82,3	74,1
KO-B 42	1	33037	1915,6	1,3	3,1	298,4	1,1	2,5	50	89,8	81,6
KO-B 42	2	24645	1428,8	1,6	3,5	223,1	1,4	2,8	50	85,8	77,6
KO-B 42	2	24645	1428,8	1,6	3,5	223,1	1,4	2,8	100	91,7	83,5
KO-B 42	3	25230	1462,8	1,5	3,5	228,1	1,4	2,7	50	88,8	80,5
KO-B 42	4	29559	1713,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	50	89,4	81,2
KO-B 42	4	29559	1713,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	70	89,5	81,3
KO-B 42	4	29559	1713,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	100	92,4	84,2
KO-B 42	5	45258	2623,1	1,8	3,1	411,0	1,7	2,5	50	88,4	80,2
Urbar-Hauptstr.	1	4385	254,1	1,7	2,6	40,0	1,3	1,9	30	75,7	67,2
Urbar-Hauptstr.	2	5725	331,6	1,1	1,6	52,5	1,0	1,4	30	75,8	67,7
Urbar-Mall. Bachtal		5126	295,6	2,2	2,9	49,5	2,0	2,0	50	78,9	71,0
KO-Niederb. Höhe	1	1542	88,8	0,7	2,1	15,3	0,0	1,6	50	73,4	65,6
KO-Niederb. Höhe	2	2587	149,1	3,4	3,6	25,3	3,0	3,0	50	76,2	68,3
KO-Niederb. Höhe	3	4414	255,0	2,1	2,6	41,8	1,8	2,4	50	78,2	70,3
KO-Niederb. Höhe	4	4584	264,4	1,8	2,2	44,3	1,7	2,3	50	78,3	70,5
KO-Friesenstr.		2657	153,4	3,3	3,5	25,3	3,0	3,0	50	76,5	68,5
KO-L 127	1	9411	545,9	3,1	2,9	84,5	3,0	2,4	50	82,1	73,9
KO-L 127	2	5351	309,1	2,2	2,7	50,8	2,0	2,0	70	82,7	74,6
KO-L 127	3	8364	483,8	2,1	1,9	78,0	2,2	1,6	70	83,8	75,9
KO-L 127	4	7684	442,5	2,3	2,1	75,5	2,3	1,7	50	80,8	73,0
KO-L 127	4	7684	442,5	2,3	2,1	75,5	2,3	1,7	70	83,7	76,0
KO-L 127	5	4654	268,1	3,6	3,1	45,5	3,8	2,7	70	85,5	77,6
KO-L 127	6	4841	279,1	1,9	2,7	47,0	2,1	2,1	70	81,8	74,0
KO-KV	1	2657	153,4	3,3	3,5	25,3	3,0	3,0	50	76,3	68,3
KO-KV	2	4414	255,0	2,1	2,6	41,8	1,8	2,4	50	78,2	70,3
KO-KV	3	8364	483,8	2,1	1,9	78,0	2,2	1,6	50	80,9	72,9
KO-KV	4	9411	545,9	3,1	2,9	84,5	3,0	2,4	50	81,7	73,5
Urbar-KV	5	9161	530,9	0,9	2,4	83,3	0,6	1,8	50	82,0	73,8

KO=Koblenz, KV=Kreisverkehr, A=Abschnitt; DTV= Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge; M= Durchschnittliche stündliche Verkehrsmenge; p1= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1; p2= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2; v max. = zulässige Höchstgeschwindigkeit; L_w T/N = längenbezogene Schalleistungspegel gemäß RLS-19 Tag/Nacht.

Tabelle 8: Verkehrslärmemissionspegel – Prognose-Planfall 1

Straße	A	DTV Kfz/24h	Verkehrsanteile Tag			Verkehrsanteile Nacht			Vmax km/h	Schall- leistungspegel	
			M Kfz/h	p1 %	p2 %	M Kfz/h	p1 %	p2 %		L _w 'T dB(A)	L _w 'N dB(A)
KO-General-A.-Str.	1	4424	255,6	0,5	1,7	41,8	0,0	1,2	50	77,9	69,9
KO-General-A.-Str.	2	4699	271,6	0,5	1,7	44,3	0,0	1,1	70	81,4	73,2
Urbare-Arenb. Str.	1	8950	518,8	1,7	2,4	81,3	1,2	1,8	30	78,6	70,2
KO-Arenb. Str.	1	12398	718,8	2,4	2,5	112,3	2,2	2,0	50	83,2	75,0
KO-Arenb. Str.	2	12550	727,5	2,4	2,4	113,8	2,2	2,2	50	83,1	75,0
KO-Arenb. Str.	3	13167	762,8	2,4	2,6	120,3	2,3	2,1	50	84,5	76,3
KO-Obertal		14903	864,1	2,2	2,8	134,8	2,2	2,2	50	86,4	78,2
KO-Charlottenstr.		23626	1369,4	2,0	2,5	214,5	1,9	2,0	50	85,5	77,3
Urbare-Urbarer Weg	1	9881	572,2	0,9	2,2	90,8	0,6	1,7	50	81,5	73,4
Urbare-Urbarer Weg	2	12357	715,9	0,4	1,6	112,8	0,2	1,1	50	82,5	74,4
KO-B 42	1	33837	1961,9	1,2	3,1	305,9	1,1	2,5	50	89,9	81,7
KO-B 42	2	24725	1433,8	1,5	3,5	223,1	1,4	2,8	50	86,4	78,1
KO-B 42	2	24725	1433,8	1,5	3,5	223,1	1,4	2,8	100	91,7	83,5
KO-B 42	3	25310	1467,8	1,5	3,4	228,1	1,4	2,7	50	88,8	80,5
KO-B 42	4	29639	1718,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	50	89,4	81,2
KO-B 42	4	29639	1718,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	70	89,6	81,3
KO- B 42	4	29639	1718,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	100	92,4	84,2
KO-B 42	5	47175	2734,1	1,7	3,0	428,8	1,6	2,5	50	88,6	80,4
Urbare-Hauptstr.	1	4470	259,4	1,7	2,7	40,0	1,3	1,9	30	75,8	67,2
Urbare-Hauptstr.	2	5725	331,6	1,1	1,6	52,5	1,0	1,4	30	75,8	67,7
Urbare-Mall. Bachtal		5126	295,6	2,2	2,9	49,5	2,0	2,0	50	78,9	71,0
KO-Niederb. Höhe	1	1542	88,8	0,7	2,1	15,3	0,0	1,6	50	73,5	65,7
KO-Niederb. Höhe	2	3538	204,6	0,4	1,8	33,0	0,0	1,5	50	76,9	68,9
KO-Niederb. Höhe	3	4569	264,1	1,9	2,5	43,0	1,7	2,3	50	78,3	70,4
KO-Niederb. Höhe	4	4207	242,8	2,1	2,7	40,3	1,9	1,9	50	78,0	70,0
KO-Niederb. Höhe	5	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	50	78,9	70,9
KO-Niederb. Höhe	6	5124	295,6	1,6	2,0	49,3	1,5	2,0	50	78,70	70,9
KO-Friesenstraße		5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	78,9	70,8
KO-L 127	1	11703	679,1	2,6	2,6	104,8	2,4	2,1	50	82,9	74,7
KO-L 127	2	5391	311,6	2,2	2,7	50,8	2,0	2,0	70	82,7	74,6
KO-L 127	3	8974	519,4	1,9	2,2	83,0	2,1	1,5	70	84,2	76,1
KO-L 127	4	8294	478,1	2,1	2,4	80,5	2,2	1,6	50	81,2	73,3
KO-L 127	4	8346	481,3	2,3	2,5	80,8	2,5	1,5	70	84,1	76,2
KO-L 127	5	5164	297,5	3,3	3,5	50,5	3,5	2,5	70	86,1	77,9
KO-L 127	6	5351	308,4	1,7	3,0	52,0	1,9	1,9	70	82,3	74,3
KO-KV	1	5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	78,8	70,6
KO-KV	2	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	50	78,9	70,9
KO-KV	3	5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	78,8	70,6
KO-KV	4	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	50	78,9	70,9
Urbare-KV	5	9945	575,9	1,5	2,2	91,3	1,1	1,6	50	82,4	74,2

Straße	A	DTV Kfz/24h	Verkehrsanteile Tag			Verkehrsanteile Nacht			Vmax km/h	Schall- leistungspegel	
			M Kfz/h	p1 %	p2 %	M Kfz/h	p1 %	p2 %		L _w 'T dB(A)	L _w 'N dB(A)
KO-Planstr. West		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	50	71,2	64,1
KO-Planstr. Ost		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	50	71,1	64,0

KO=Koblenz, KV=Kreisverkehr, A=Abschnitt; DTV= Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge in Kfz/24h; M= Durchschnittliche stündliche Verkehrsmenge in Kfz/h; p1= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1; p2= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2; v max. = zulässige Höchstgeschwindigkeit; L_w' T/N = längenbezogene Schalleistungspegel gemäß RLS-19 Tag/Nacht.

Tabelle 9: Vergleich Emissionspegel L_{m,E} in dB(A)

Straße	A	Bestand		Planfall 1		Differenz Planfall 1 - Bestand	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
KO-General-Allen-Str.	1	77,0	69,1	77,9	69,9	0,9	0,8
KO-General-Allen-Str.	2	80,5	72,5	81,4	73,2	0,9	0,7
Urbar-Arenberger Str.	1	78,2	69,9	78,6	70,2	0,4	0,3
KO-Arenberger Str.	1	82,4	74,2	83,2	75,0	0,8	0,8
KO-Arenberger Str.	2	82,4	74,1	83,1	75,0	0,7	0,9
KO-Arenberger Str.	3	83,9	75,7	84,5	76,3	0,6	0,6
KO-Obertal		85,7	77,5	86,4	78,2	0,7	0,7
KO-Charlottenstr.		85,1	77,0	85,5	77,3	0,4	0,3
Urbar-Urbarer Weg	1	81,2	73,1	81,5	73,4	0,3	0,3
Urbar-Urbarer Weg	2	82,3	74,1	82,5	74,4	0,2	0,3
KO-B 42	1	89,8	81,6	89,9	81,7	0,1	0,1
KO-B 42	2	85,8	77,6	86,4	78,1	0,6	0,5
KO-B 42 (50km/h)	2	91,7	83,5	91,7	83,5	0,0	0,0
KO-B 42 (100 km/h)	3	88,8	80,5	88,8	80,5	0,0	0,0
KO-B 42 (50km/h)	4	89,4	81,2	89,4	81,2	0,0	0,0
KO-B 42 (70km/h)	4	89,5	81,3	89,6	81,3	0,1	0,0
KO-B 42 (100km/h)	4	92,4	84,2	92,4	84,2	0,0	0,0
KO-B 42	5	88,4	80,2	88,6	80,4	0,2	0,2
Urbar-Hauptstr.	1	75,7	67,2	75,8	67,2	0,1	0,0
Urbar-Hauptstr.	2	75,8	67,7	75,8	67,7	0,0	0,0
Urbar-Mall. Bachtal		78,9	71,0	78,9	71,0	0,0	0,0
KO-Niederb. Höhe*		-	-			-	-
KO-Friesenstraße		76,5	68,5	78,9	70,8	2,4	2,3
KO-L 127	1	82,1	73,9	82,9	74,7	0,8	0,8
KO-L 127	2	82,7	74,6	82,7	74,6	0,0	0,0
KO-L 127	3	83,8	75,9	84,2	76,1	0,4	0,2
KO-L 127(50km/h)	4	80,8	73,0	81,2	73,3	0,4	0,3
KO-L 127 (70km/h)	4	83,7	76,0	84,1	76,2	0,4	0,2
KO-L 127	5	85,5	77,6	86,1	77,9	0,6	0,3
KO-L 127	6	81,8	74,0	82,3	74,3	0,5	0,3
KO-KV	1	76,3	68,3	78,8	70,6	2,5	2,3

Straße	A	Bestand		Planfall 1		Differenz Planfall 1 - Bestand	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
KO-KV	2	78,2	70,3	78,9	70,9	0,7	0,6
KO-KV	3	80,9	72,9	78,8	70,6	0,3	0,2
KO-KV	4	81,7	73,5	78,9	70,9	0,8	0,8
Urbar-KV	5	82,0	73,8	82,4	74,2	0,4	0,4

*Aufgrund der unterschiedlichen Anzahl an Straßenabschnitten der Straße Niederberger Höhe im Bestands- und Planfall ist eine direkte Vergleichbarkeit nicht möglich. Die Verkehrslärmpegelerhöhungen für die bestehenden Wohngebäude entlang der Niederberger Höhe sind in den Karten 21 bis 26 dargestellt.

5.2 Immissionsberechnung

Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen an bestehenden Wohngebäuden in der Umgebung des Plangebiets im Bestandsfall und im Prognose-Planfall 1 erfolgt nach RLS-19 auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.).

Die Verkehrslärmeinwirkungen in den beiden Untersuchungsfällen Bestand und Prognose-Planfall 1 werden jeweils geschossweise für repräsentative Immissionsorte an den bestehenden Wohngebäuden an den untersuchten Straßenabschnitten in der Umgebung des Plangebietes berechnet:

Die Ergebnisse der Verkehrslärberechnungen für die Umgebung des Plangebiets sind in den folgenden Karten für die Bereiche „Urbar“, „Niederberg“, „Niederberger Höhe“ und „Landesstraße 127“ dargestellt:

- Karte 17: Verkehrslärm, Urbar, Bestand; Tag
- Karte 18: Verkehrslärm, Urbar, Planfall 1, Tag
- Karte 19: Verkehrslärm, Urbar, Pegeldifferenzen, Tag
- Karte 20: Verkehrslärm, Urbar, Bestand; Nacht
- Karte 21: Verkehrslärm, Urbar, Planfall 1, Nacht
- Karte 22: Verkehrslärm, Urbar, Pegeldifferenzen, Nacht

- Karte 23: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Tag
- Karte 24: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Tag
- Karte 25: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Tag
- Karte 26: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Nacht
- Karte 27: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Nacht
- Karte 28: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Nacht

- Karte 29: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand; Tag
 - Karte 30: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Tag
 - Karte 31: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Tag
 - Karte 32: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand; Nacht
 - Karte 33: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Nacht
 - Karte 34: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Nacht
-
- Karte 35: Verkehrslärm, L 127, Bestand; Tag
 - Karte 36: Verkehrslärm, L 127, Planfall 1, Tag
 - Karte 37: Verkehrslärm, L 127, Pegeldifferenzen, Tag
 - Karte 38: Verkehrslärm, L 127, Bestand; Nacht
 - Karte 39: Verkehrslärm, L 127, Planfall 1, Nacht
 - Karte 40: Verkehrslärm, L 127, Pegeldifferenzen, Nacht

Urbar, Bestand, Tag

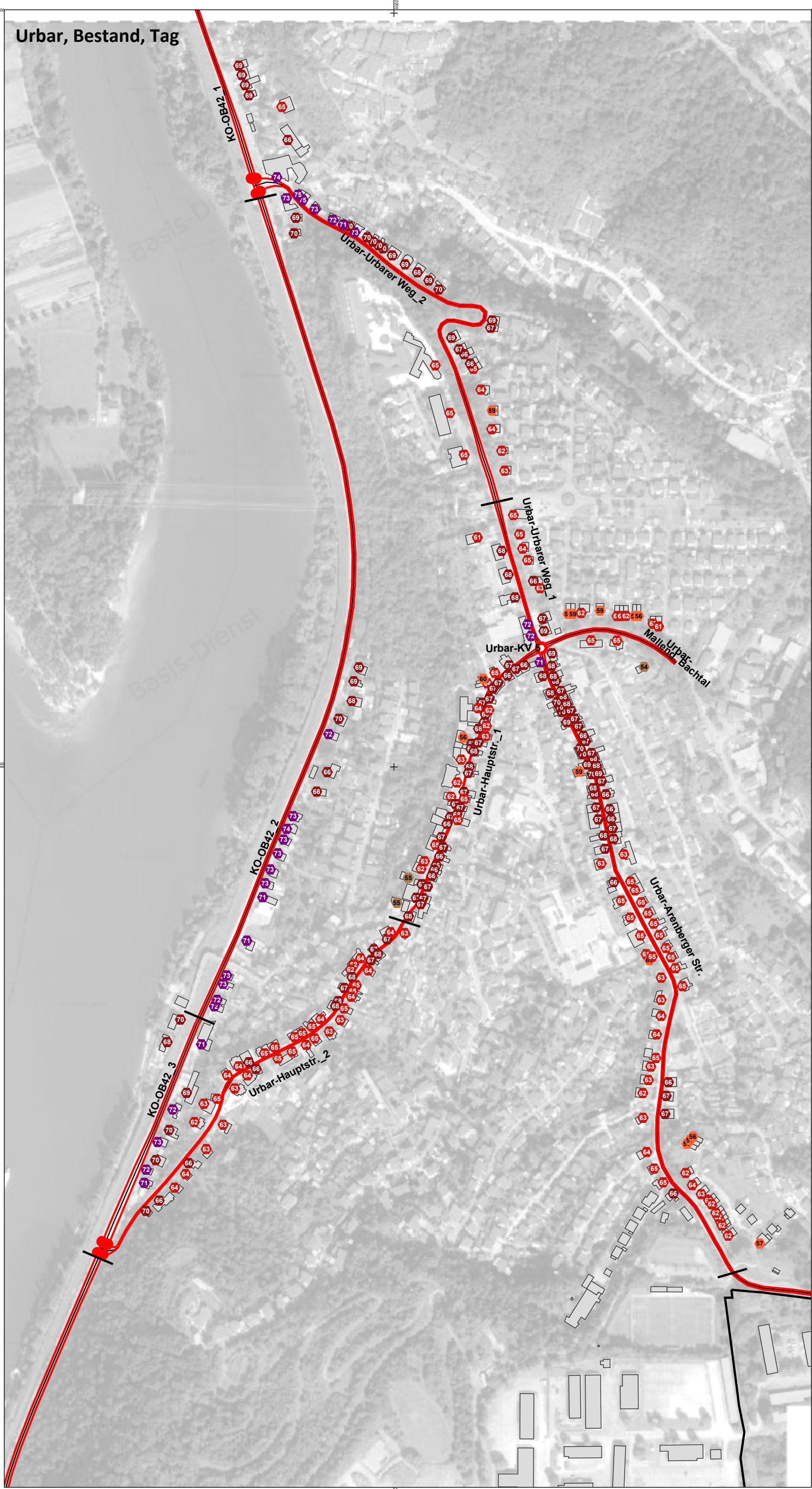
Schalltechn. Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 17:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,**
Urbar, Tag
Bestand

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(6.00 - 22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
- 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-
Pfalz, Geobasisdaten:
© Kataster- und Vermessungs-
verwaltung Rheinland-Pfalz



Einzelpunkte im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
35 <	Hauptgebäude
35 < <= 35	Immissionsort
40 <	Emission Straße
40 < <= 40	Straßenachse
45 <	Knotenpunkt
45 < <= 45	Geltungsbereich
50 <	
50 < <= 50	
55 <	
55 < <= 55	
60 <	
60 < <= 60	
65 <	
65 < <= 65	
70 <	
70 < <= 70	
75 <	
75 < <= 75	
80 <	
80 < <= 80	

Originalmaßstab (A3) 1:5000
0 50 100 200 m

Urbar, Planfall 1, Tag



Schalltechn. Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 18:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Urbar, Tag
Prognose-Planfall 1**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(6.00 - 22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
- 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-
Pfalz, Geobasisdaten:
© Kataster- und Vermessungs-
verwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpunkte im lautesten Geschoss
(8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	<= 40	□	Hauptgebäude
35 <	<= 45	●	Immissionsort
40 <	<= 50	—	Emission Straße
45 <	<= 55	—	Straßenachse
50 <	<= 60	●	Knotenpunkt
55 <	<= 65	—	Geltungsbereich
60 <	<= 70		
65 <	<= 75		
70 <	<= 80		
75 <			
80 <			

Originalmaßstab (A3) 1:5000

0 50 100 200 m

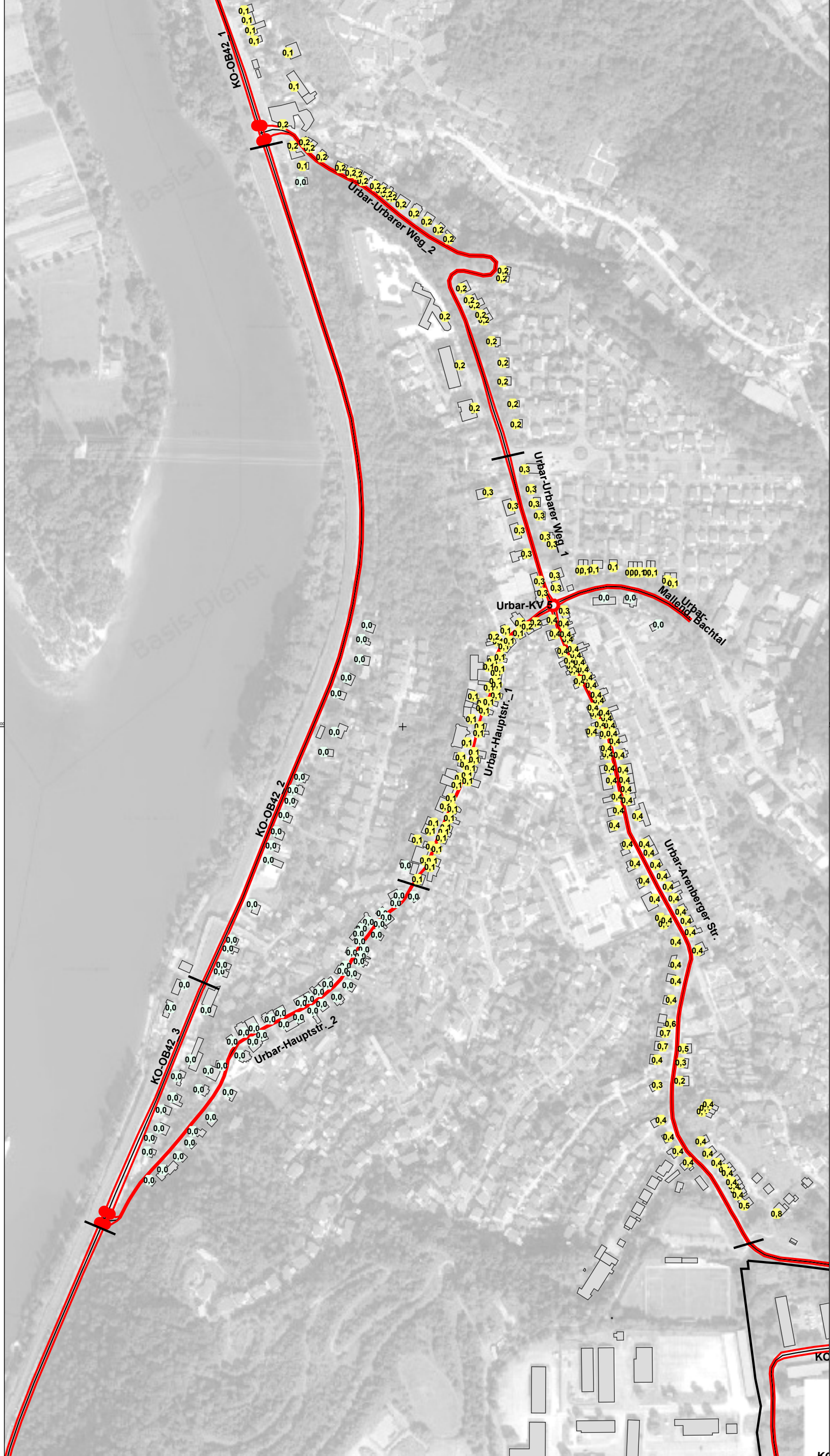


GfI
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserlautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@fru-gfi.de
Internet: www.fru-gfi.de

Urbar, Pegeldifferenzen Planfall 1- Bestand, Tag



Schalltechn. Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 19:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,**
Urbar, Tag
Pegeldifferenzen Planfall 1- Bestand

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(6.00 - 22.00 Uhr)

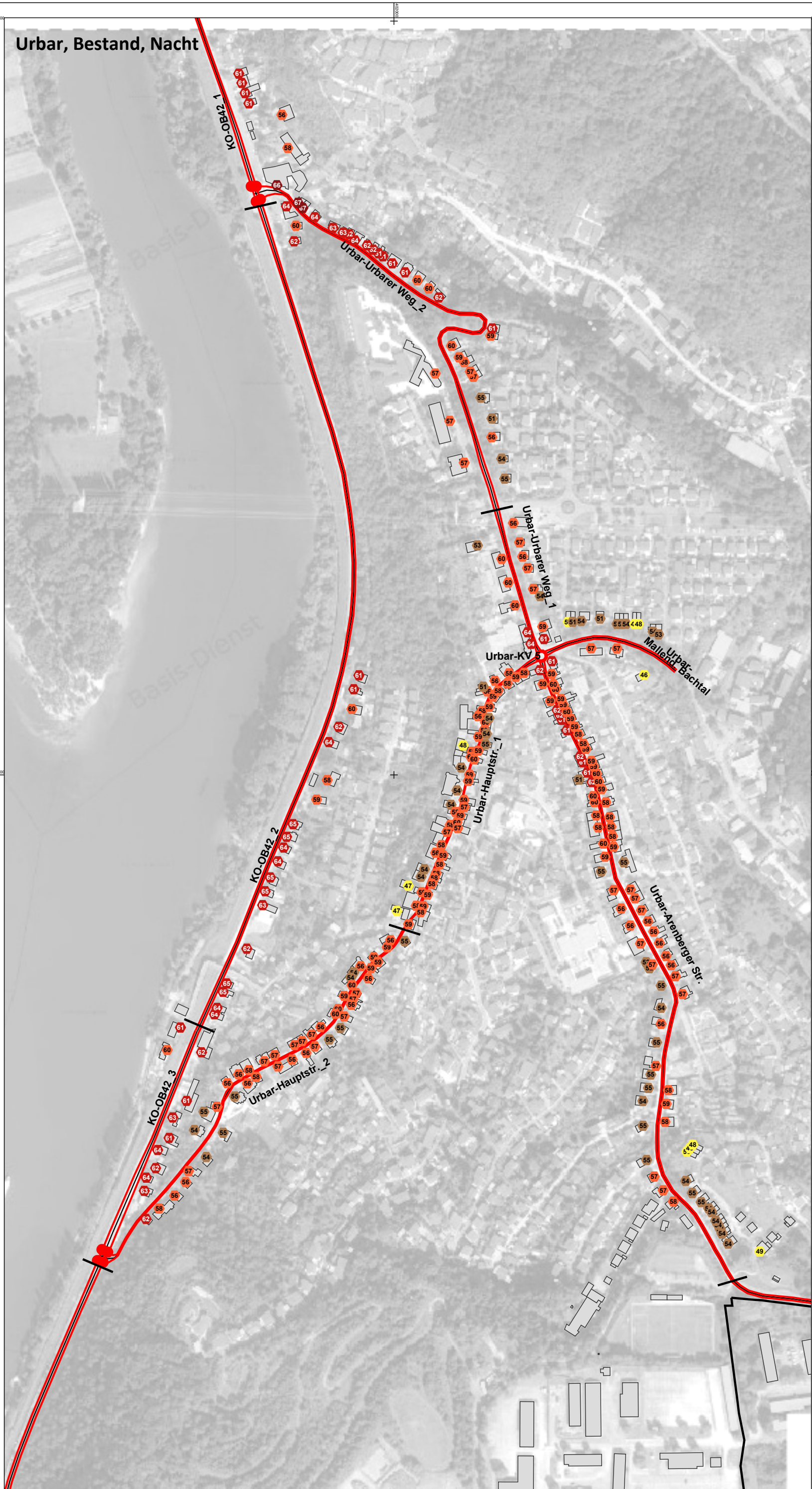
Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-
Pfalz, Geobasisdaten:
© Kataster- und Vermessungs-
verwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpunkte im lautesten Geschoss
(8030, 8140; 2024-01-20)

Pegel		Legende	
in dB(A)			Hauptgebäude
0 <=	<= 0		Immissionsort
0 <	<= 1		Emission Straße
1 <			Straßenachse
			Knotenpunkt
			Geltungsbereich

Originalmaßstab (A3) 1:5000
0 50 100 200 m

Urbar, Bestand, Nacht



Schalltechn. Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 20:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Urbar, Nacht
Bestand**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00 - 06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
- 54 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-
Pfalz, Geobasisdaten:
© Kataster- und Vermessungs-
verwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpunkte im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	<= 40	□	Hauptgebäude
35 <	<= 45	●	Immissionsort
40 <	<= 50	—	Emission Straße
45 <	<= 55	—	Straßenachse
50 <	<= 60	●	Knotenpunkt
55 <	<= 65	—	Geltungsbereich
60 <	<= 70		
65 <	<= 75		
70 <	<= 80		
75 <			
80 <			

Originalmaßstab (A3) 1:5000

0 50 100 200 m



Urbar, Planfall 1, Nacht



Schalltechn. Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 21:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,**
Urbar, Nacht
Prognose-Planfall 1

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00 - 06.00 Uhr)

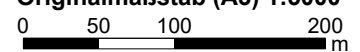
Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
- 54 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-
Pfalz, Geobasisdaten:
© Kataster- und Vermessungs-
verwaltung Rheinland-Pfalz

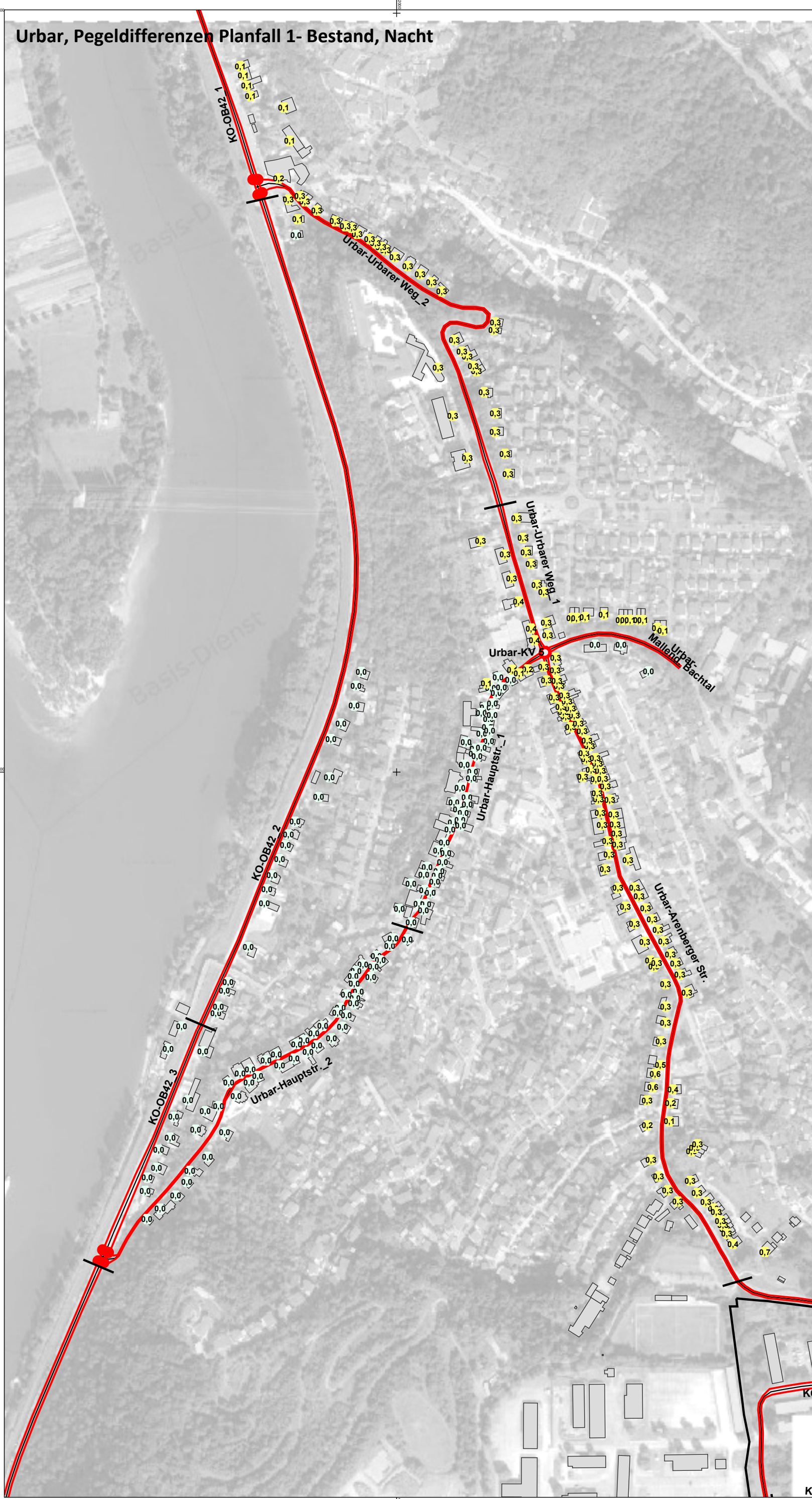
Einzelpunkte im lautesten Geschoss
(8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
35 <	<= 35		Hauptgebäude
35 <	<= 40		Immissionsort
40 <	<= 45		Emission Straße
45 <	<= 50		Straßenachse
50 <	<= 55		Knotenpunkt
55 <	<= 60		Geltungsbereich
60 <	<= 65		
65 <	<= 70		
70 <	<= 75		
75 <	<= 80		
80 <			

Originalmaßstab (A3) 1:5000



Urbar, Pegeldifferenzen Planfall 1- Bestand, Nacht



Schalltechn. Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 22:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,**
Urbar, Nacht
Pegeldifferenzen Planfall 1- Bestand

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00 - 06.00 Uhr)

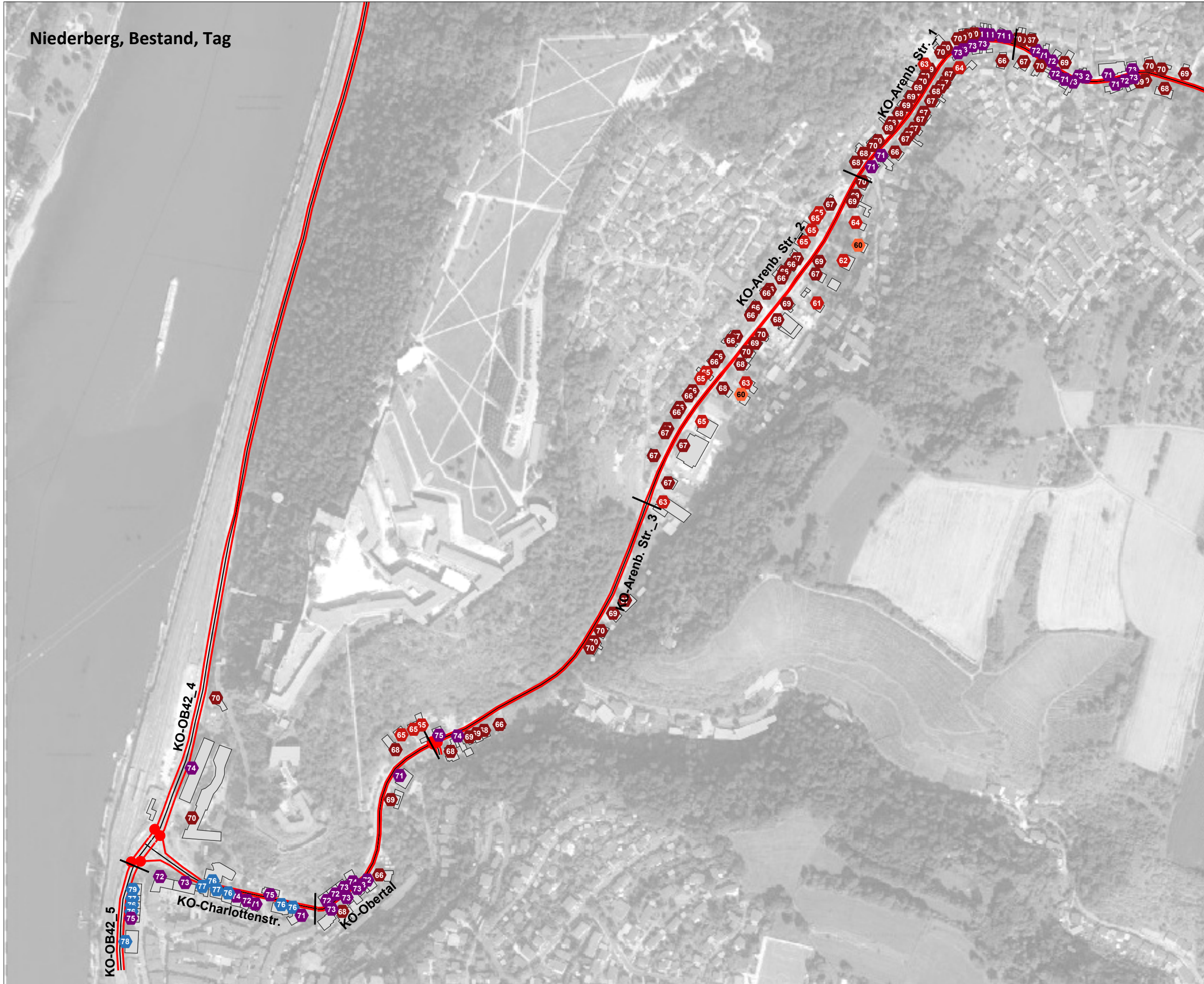
Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-
Pfalz, Geobasisdaten:
© Kataster- und Vermessungs-
verwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpunkte im lautesten Geschoss
(8030, 8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
0 <=	<= 0	[Grey Box]	Hauptgebäude
0 <	<= 1	[Black Circle]	Immissionsort
1 <		[Red Line]	Emission Straße
		[Black Line]	Straßenachse
		[Red Circle]	Knotenpunkt
		[Black Line]	Geltungsbereich

Originalmaßstab (A3) 1:5000
0 50 100 200 m

Niederberg, Bestand, Tag



Schalltechnische Untersuchung

Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 23:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Tag,
 Bestand**

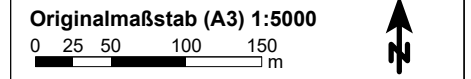
Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	Light Green	Grey	Hauptgebäude
35 <	Green	Black hexagon	Immissionsort
40 <	Yellow-Green	Black line	Straßenachse
45 <	Yellow	Red line	Emission Straße
50 <	Orange	Red circle	Knotenpunkt
55 <	Red-Orange		
60 <	Red		
65 <	Dark Red		
70 <	Purple		
75 <	Dark Purple		
80 <	Blue		

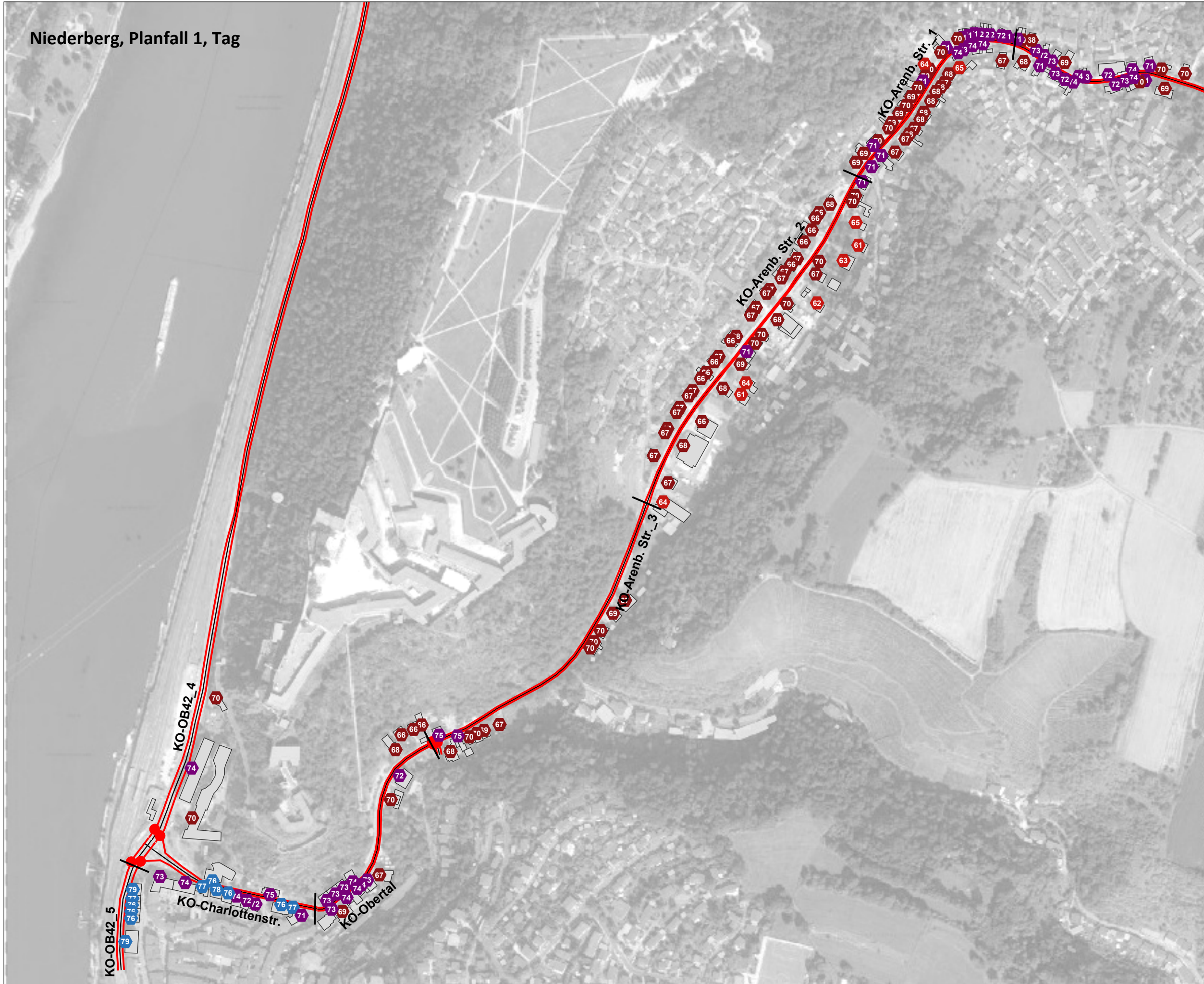


Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Planfall 1, Tag



Schalltechnische Untersuchung

Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 24:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Tag,
 Prognose-Planfall 1**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	Light Green	□	Hauptgebäude
35 <	Green	●	Immissionsort
40 <	Yellow-Green	—	Straßenachse
45 <	Yellow	—	Emission Straße
50 <	Orange	●	Knotenpunkt
55 <	Red-Orange		
60 <	Red		
65 <	Dark Red		
70 <	Purple		
75 <	Dark Purple		
80 <	Blue		

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m



Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand, Tag



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 25:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Tag,
 Pegeldifferenzen Planfall - Bestand**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030, 8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
≤ 0	Hauptgebäude
0 < ≤ 1	Immissionsort
1 <	Straßenachse
	Emission Straße
	Knotenpunkt

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m



Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Bestand, Nacht



Schalltechnische Untersuchung

Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 26:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Nacht,
 Bestand**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 49 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 54 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	Light Green	□	Hauptgebäude
35 <	Green	●	Immissionsort
40 <	Yellow-Green	—	Straßenachse
45 <	Yellow	—	Emission Straße
50 <	Orange	●	Knotenpunkt
55 <	Red-Orange		
60 <	Red		
65 <	Dark Red		
70 <	Purple		
75 <	Dark Purple		
80 <	Blue		

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m



Niederberg, Planfall 1, Nacht



Schalltechnische Untersuchung

Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 27:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Nacht**
Prognose-Planfall 1

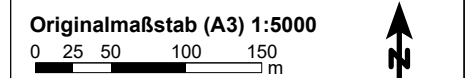
Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 49 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 54 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	Light Green	□	Hauptgebäude
35 <	Green	●	Immissionsort
40 <	Yellow-Green	—	Straßenachse
45 <	Yellow	—	Emission Straße
50 <	Orange	●	Knotenpunkt
55 <	Red-Orange		
60 <	Red		
65 <	Dark Red		
70 <	Purple		
75 <	Dark Purple		
80 <	Blue		

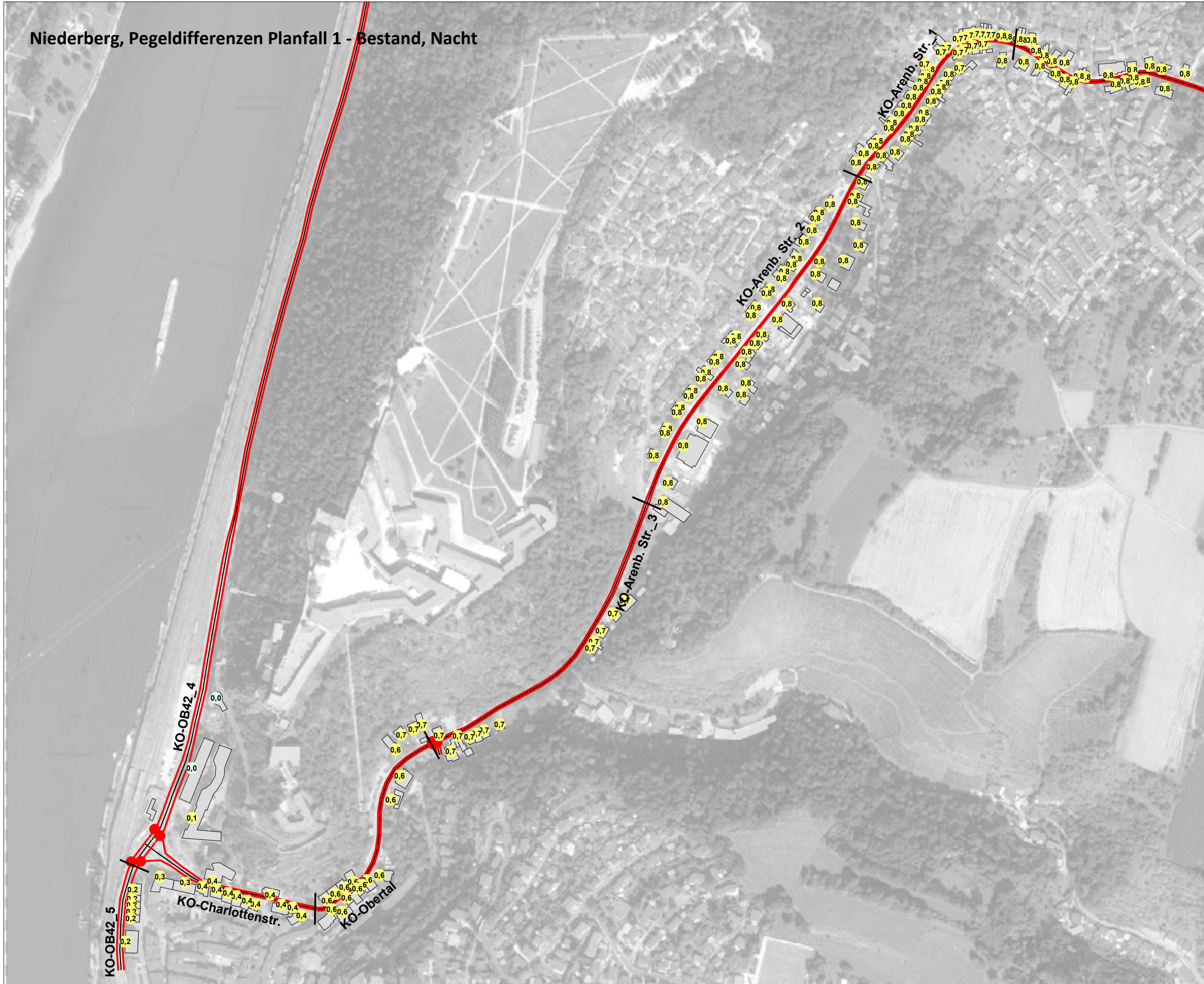


Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand, Nacht



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

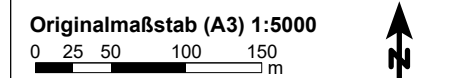
Karte 28:
Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberg, Nacht,
Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00-06.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030, 8140; 2024-01-20)

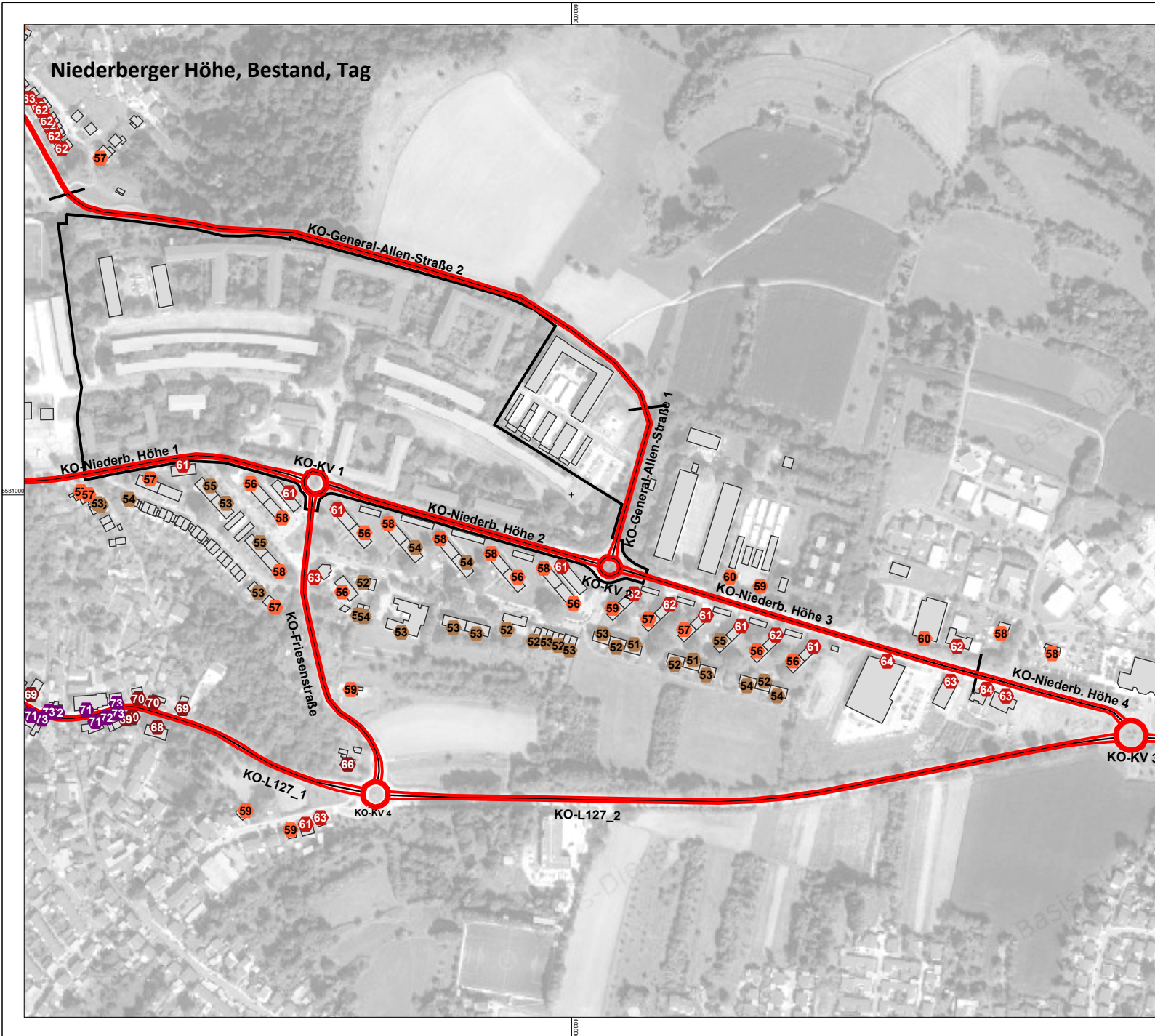
Pegel		Legende	
in dB(A)		Hauptgebäude	Immissionsort
0 <=	0	Straßenachse	Emission Straße
0 <	1	Knotenpunkt	
1 <			



Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

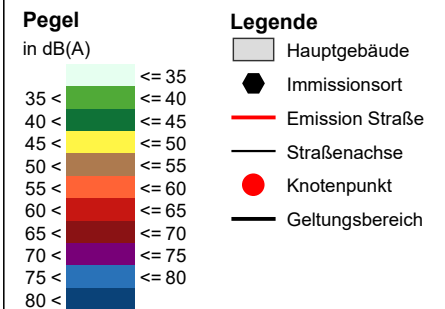
Karte 29:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Tag,
Bestand**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 64 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)

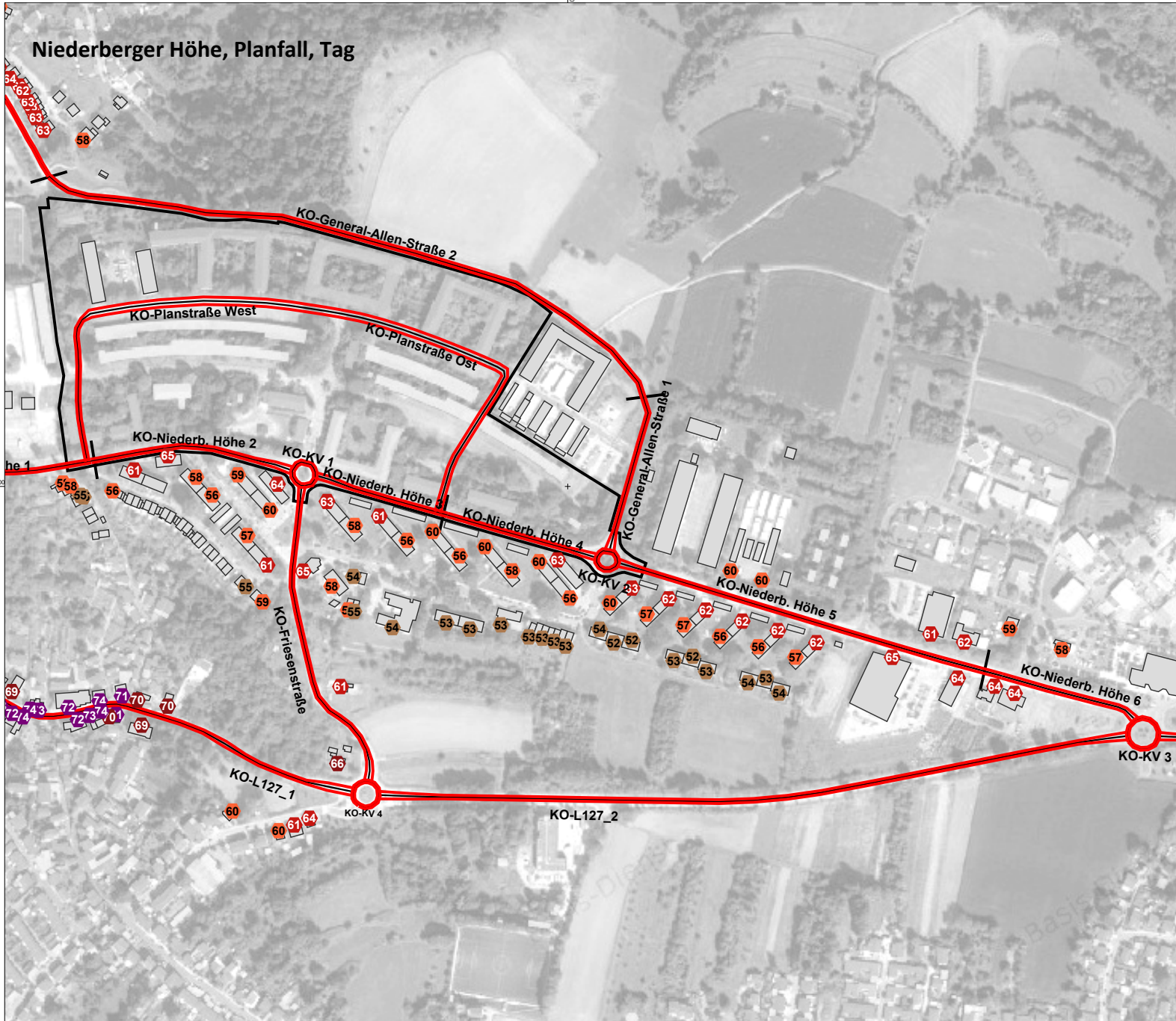


Originalmaßstab (A4) 1:6000



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

FIRU Gfl mbH - Ein Unternehmen der FIRU Gruppe Kaiserslautern



Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

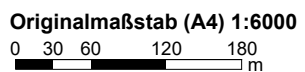
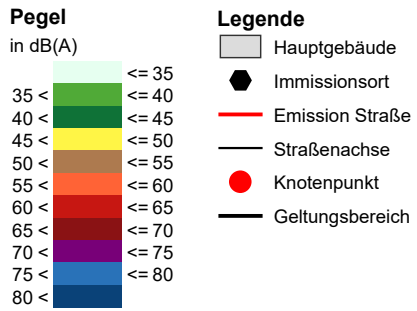
Karte 30:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Tag,
Prognose-Planfall 1**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 64 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8140; 2024-01-20)



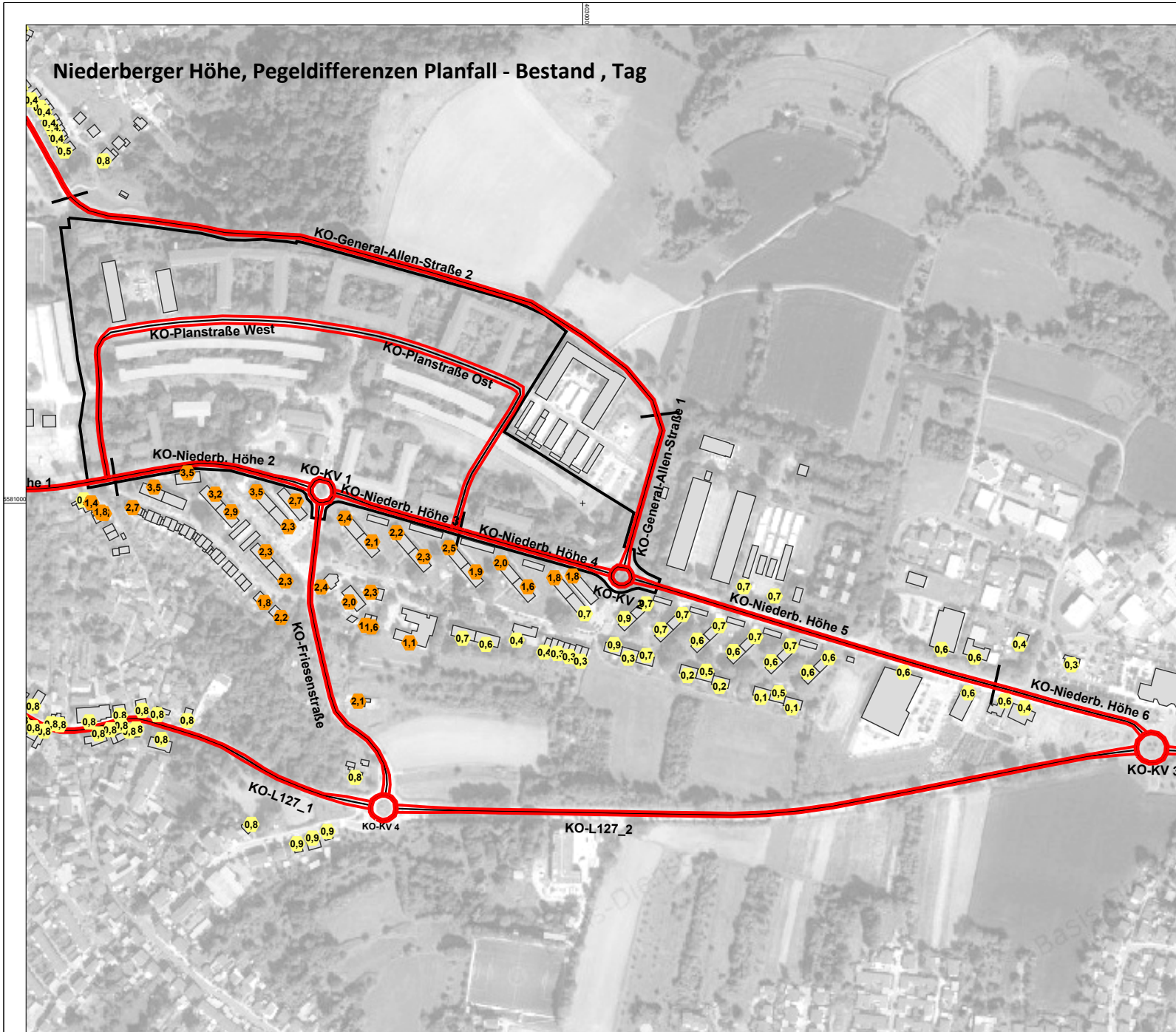
Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

FIRU Gfl mbH - Ein Unternehmen der FIRU Gruppe Kaiserslautern

Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen Planfall - Bestand , Tag



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 31:
Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Tag,
Pegeldifferenzen Planfall - Bestand

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030, 8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende						
<table border="0"> <tr> <td style="background-color: #e0ffe0; width: 20px; height: 10px;"></td> <td><= 0</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ffffe0; width: 20px; height: 10px;"></td> <td>0 < <= 1</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ffcc00; width: 20px; height: 10px;"></td> <td>1 <</td> </tr> </table>		<= 0		0 < <= 1		1 <	<ul style="list-style-type: none"> Hauptgebäude Immissionsort Emission Straße Straßenachse Knotenpunkt Geltungsbereich
	<= 0						
	0 < <= 1						
	1 <						

Originalmaßstab (A4) 1:6000

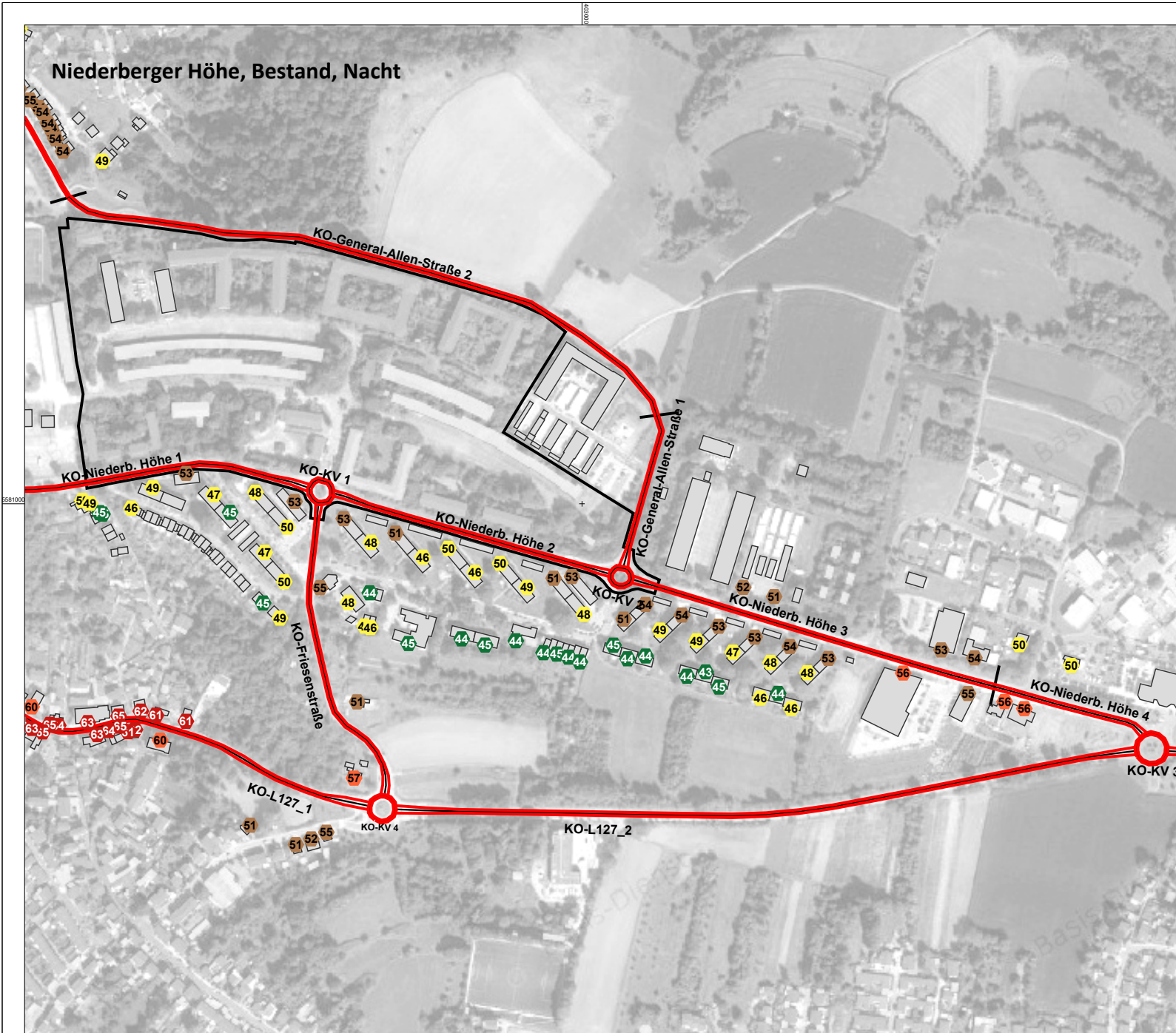


Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

Niederberger Höhe, Bestand, Nacht



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

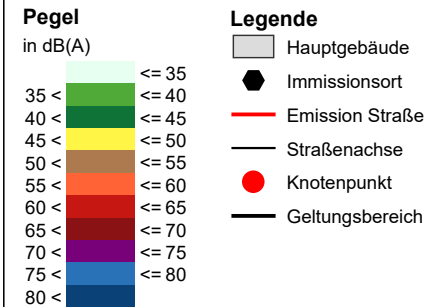
Karte 32:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Nacht,
Bestand**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 54 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)

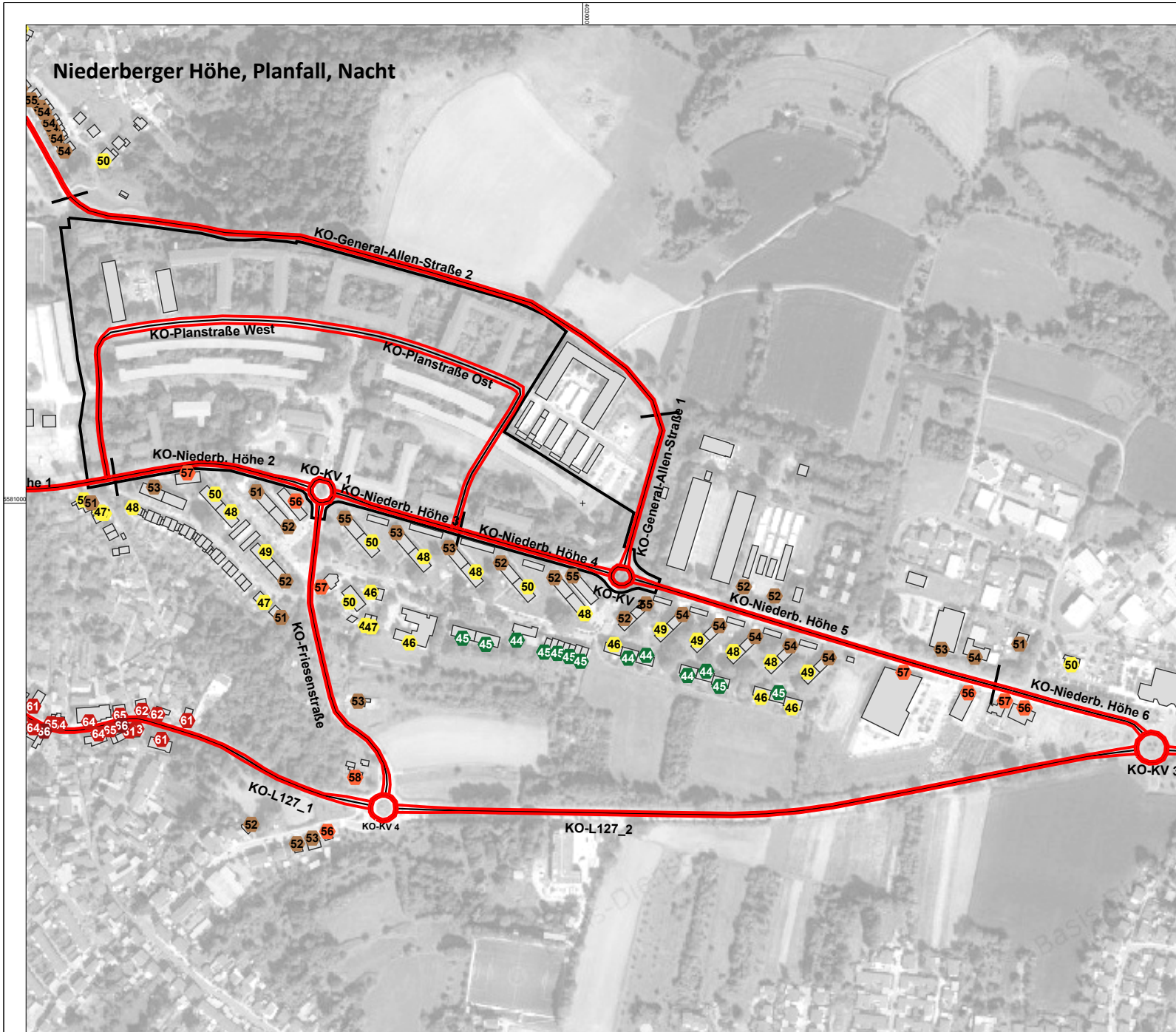


Originalmaßstab (A4) 1:6000



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

Niederberger Höhe, Planfall, Nacht



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

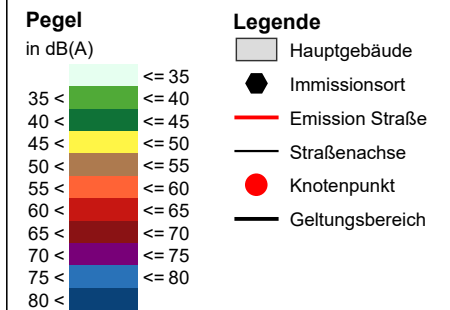
Karte 33:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Nacht,
Prognose-Planfall 1**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 54 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8140; 2024-01-20)



Originalmaßstab (A4) 1:6000



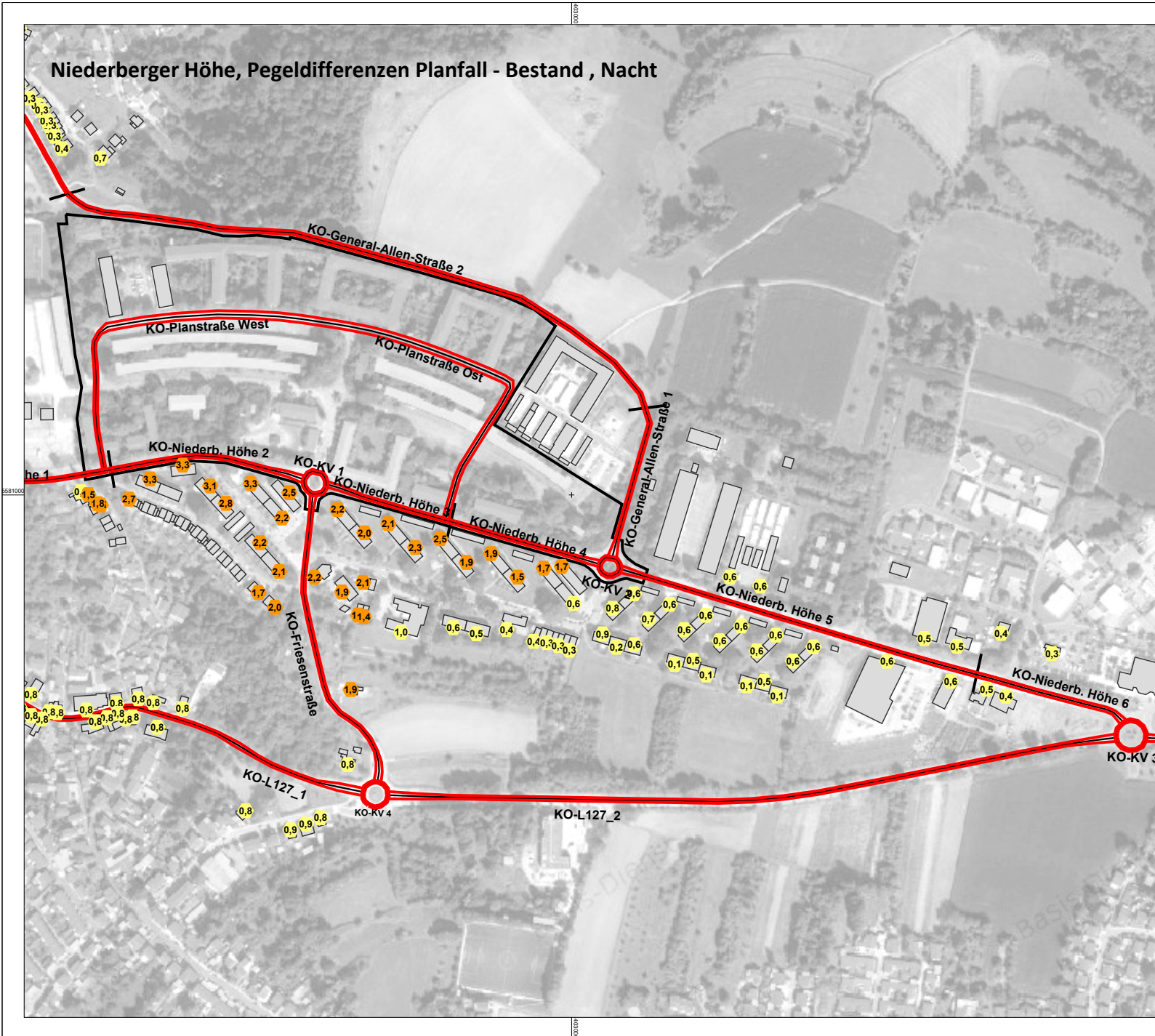
Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

FIRU Gfl mbH - Ein Unternehmen der FIRU Gruppe Kaiserslautern

Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen Planfall - Bestand , Nacht



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 34:
Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Nacht,
Pegeldifferenzen Planfall - Bestand

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030, 8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
0 <= 0	Hauptgebäude
0 < 1	Immissionsort
1 < 1	Emission Straße
	Straßenachse
	Knotenpunkt
	Geltungsbereich

Originalmaßstab (A4) 1:6000

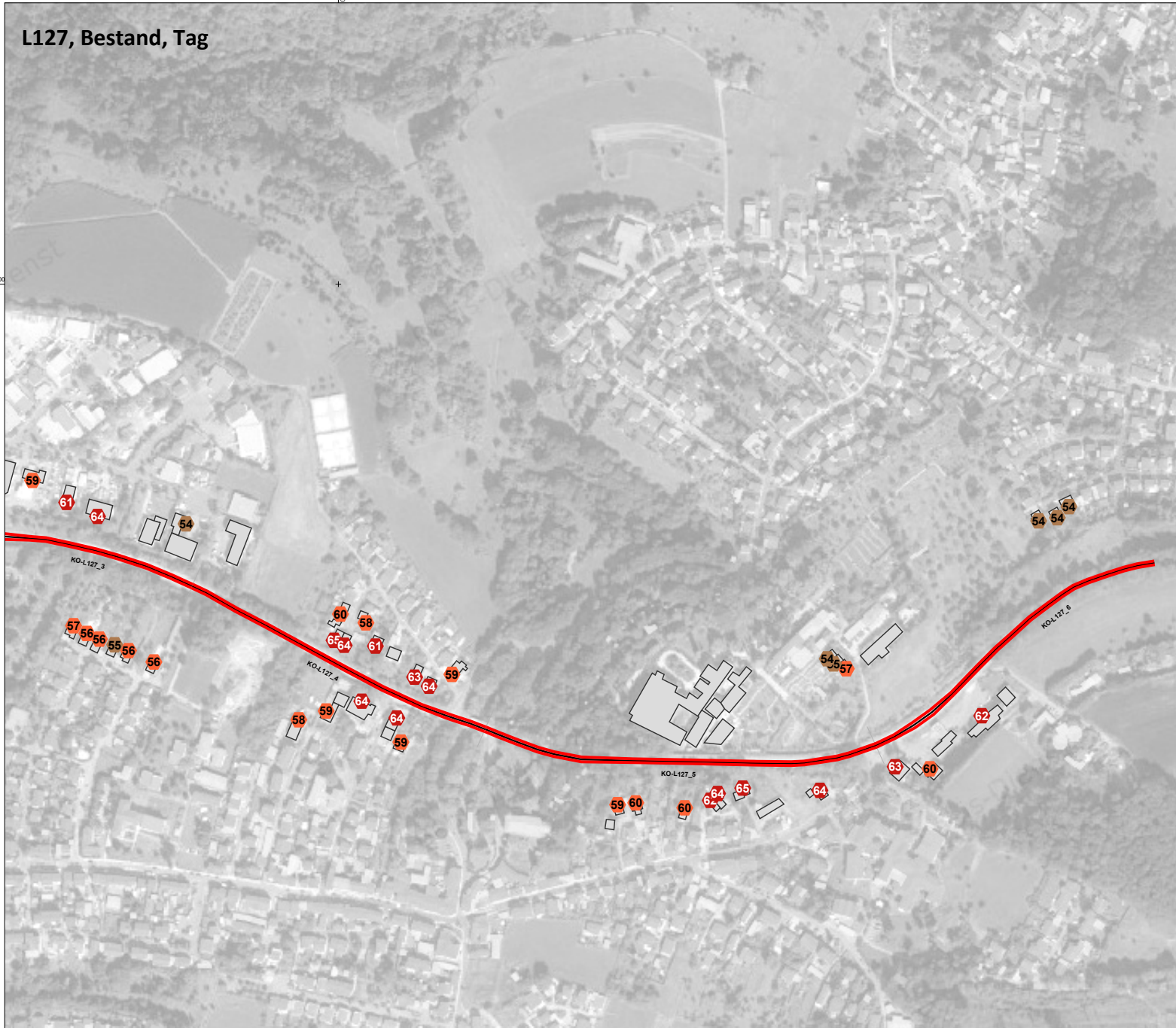


Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

L127, Bestand, Tag



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

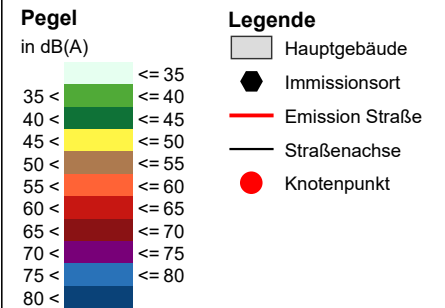
Karte 35:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
L127, Tag,
Bestand**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 64 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)



Originalmaßstab (A4) 1:6000

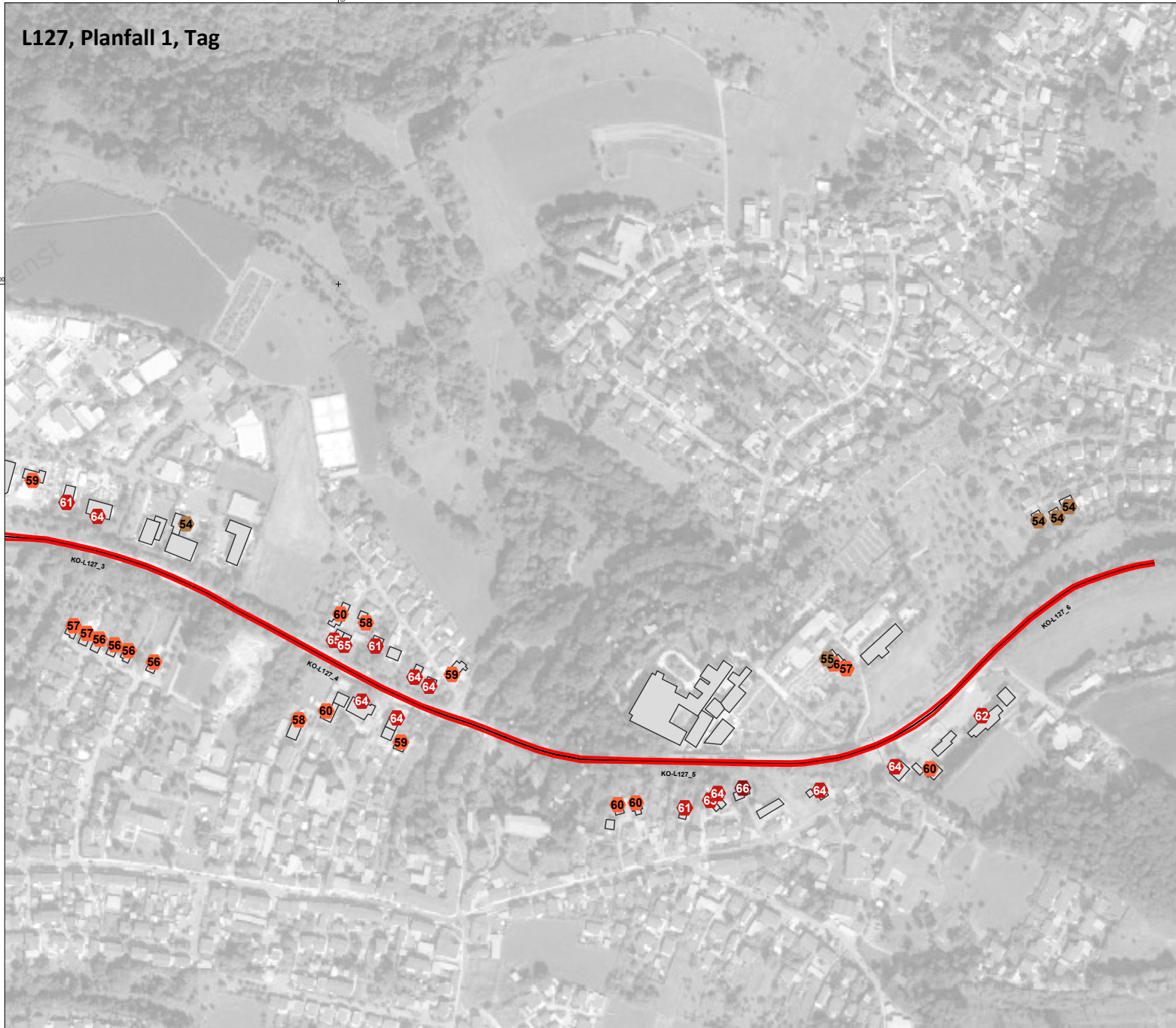


Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

L127, Planfall 1, Tag



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

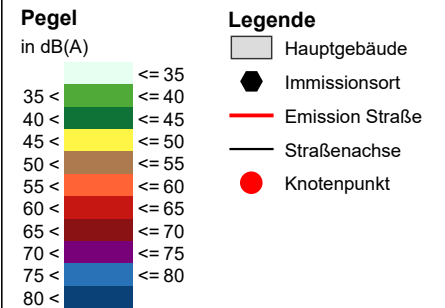
Karte 36:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
L127, Tag,
Prognose-Planfall 1**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 64 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8140; 2024-01-20)

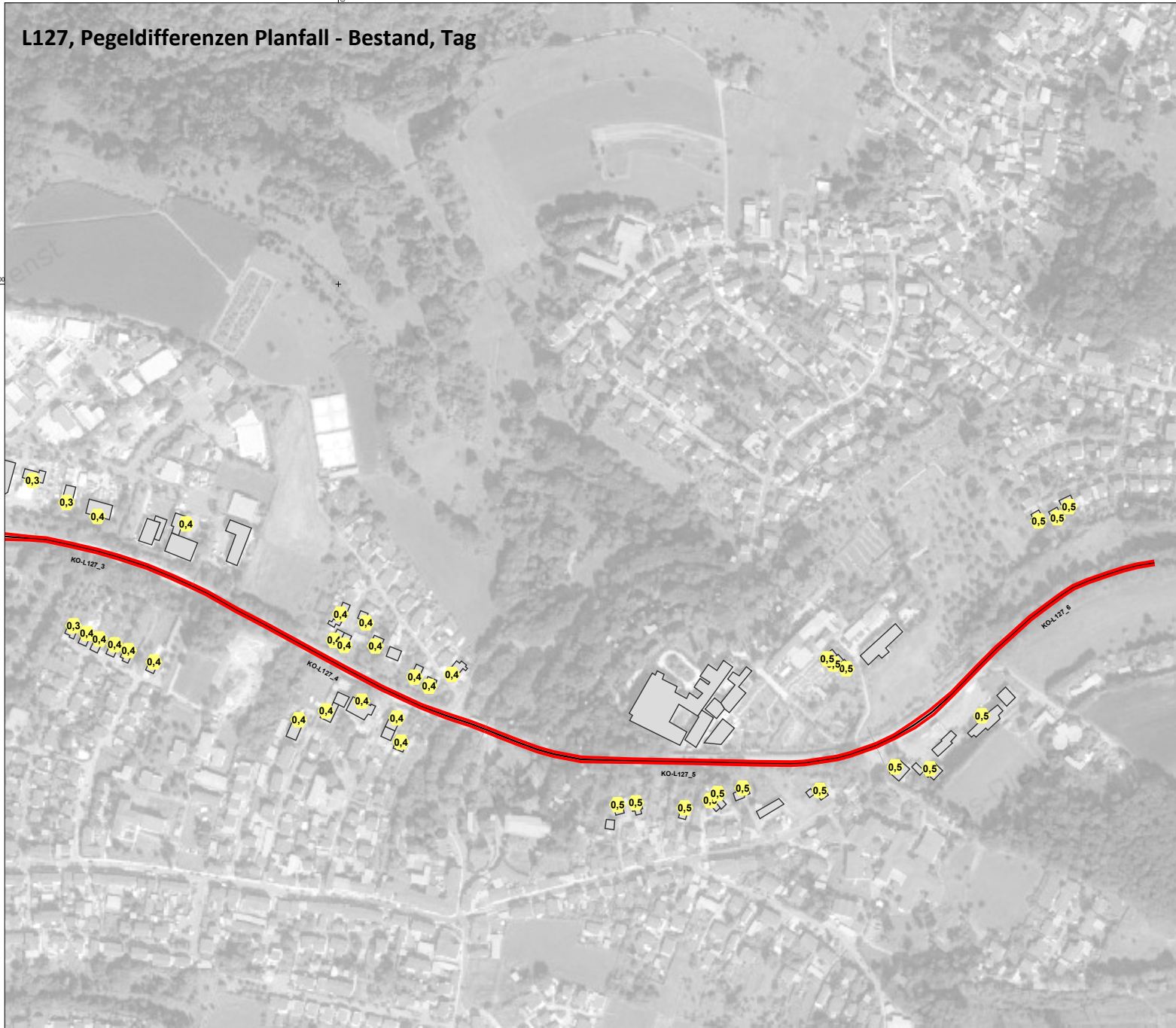


Originalmaßstab (A4) 1:6000



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

L127, Pegeldifferenzen Planfall - Bestand, Tag



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 37:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
L127, Tag,
Pegeldifferenzen Planfall - Bestand**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030, 8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende						
<table border="0"> <tr> <td style="background-color: #e0ffe0; width: 20px;"></td> <td><= 0</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ffffe0; width: 20px;"></td> <td><= 1</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ffcc00; width: 20px;"></td> <td></td> </tr> </table>		<= 0		<= 1			<ul style="list-style-type: none"> Hauptgebäude Immissionsort Emission Straße Straßenachse Knotenpunkt
	<= 0						
	<= 1						

Originalmaßstab (A4) 1:6000

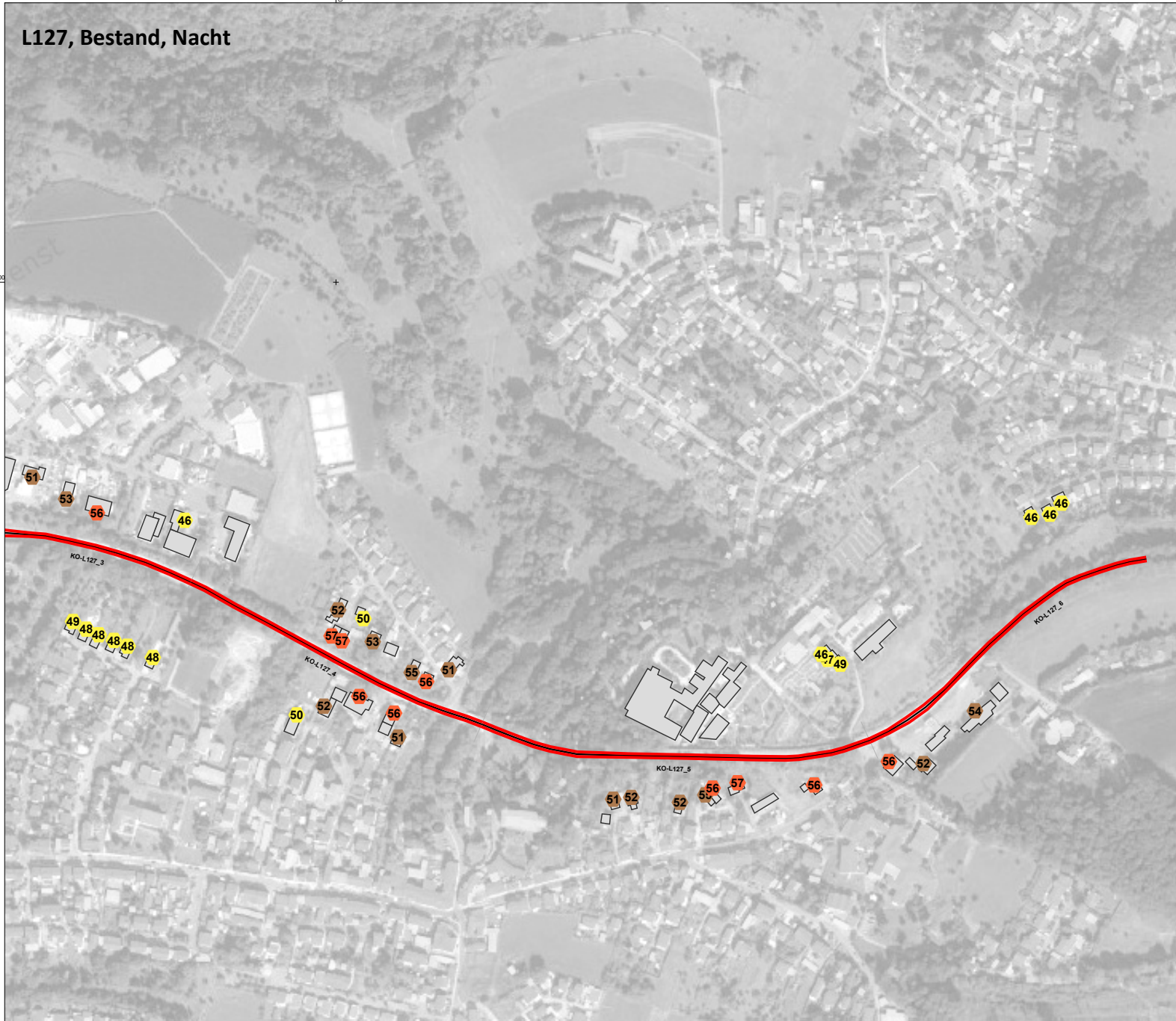


Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

L127, Bestand, Nacht



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

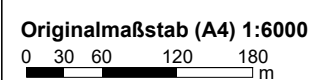
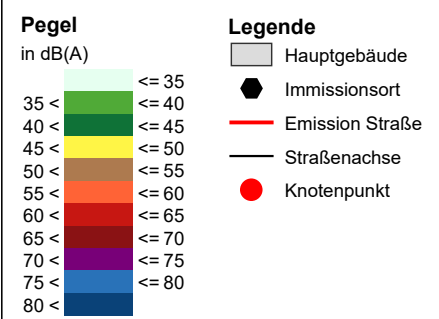
Karte 38:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
L127, Nacht,
Bestand**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 54 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)



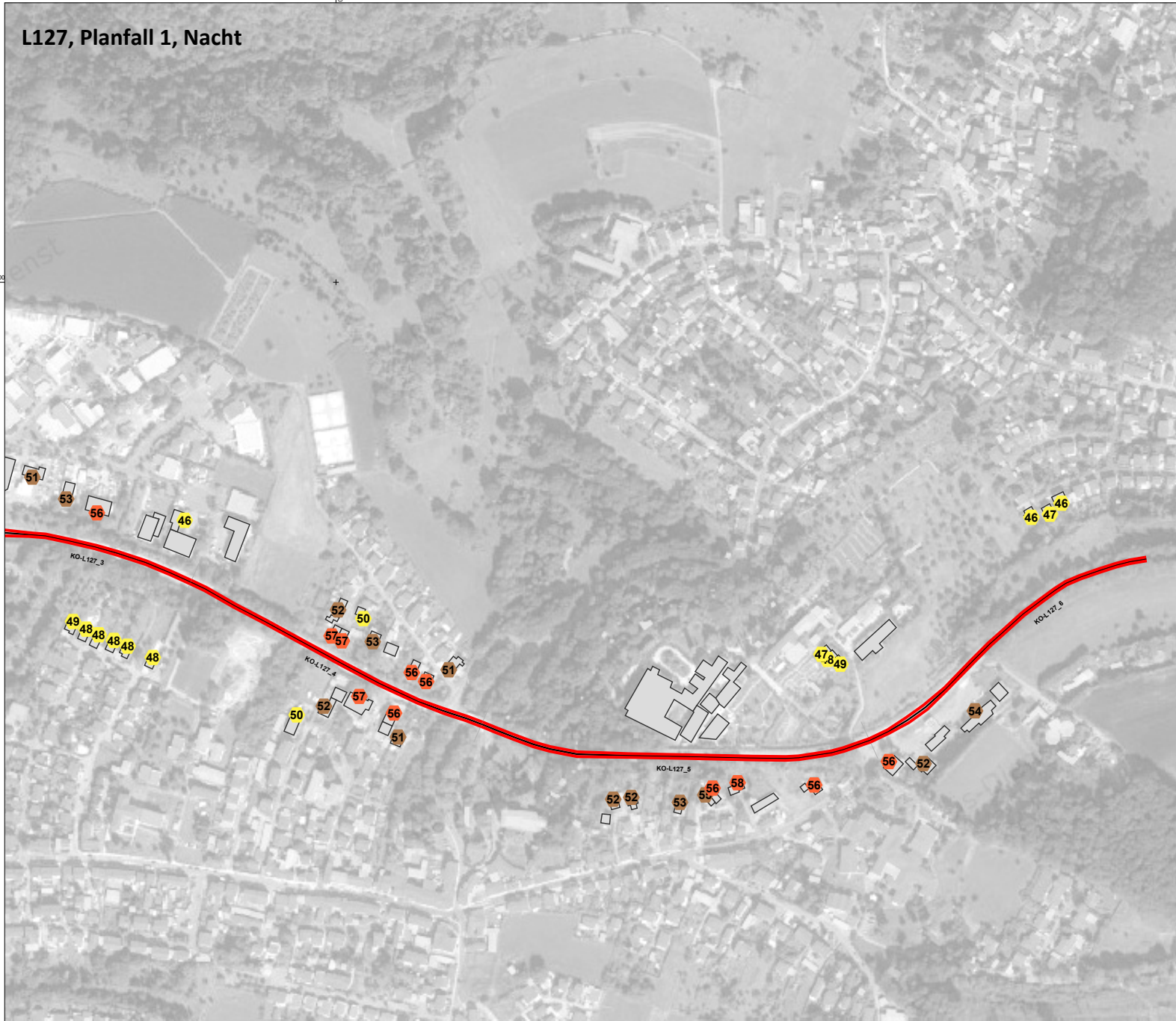
Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

FIRU Gfl mbH - Ein Unternehmen der FIRU Gruppe Kaiserslautern

L127, Planfall 1, Nacht



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

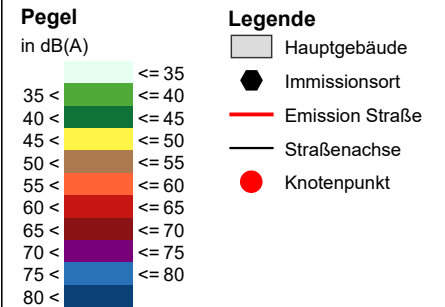
Karte 39:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
L127, Nacht,
Prognose-Planfall 1**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 54 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8140; 2024-01-20)

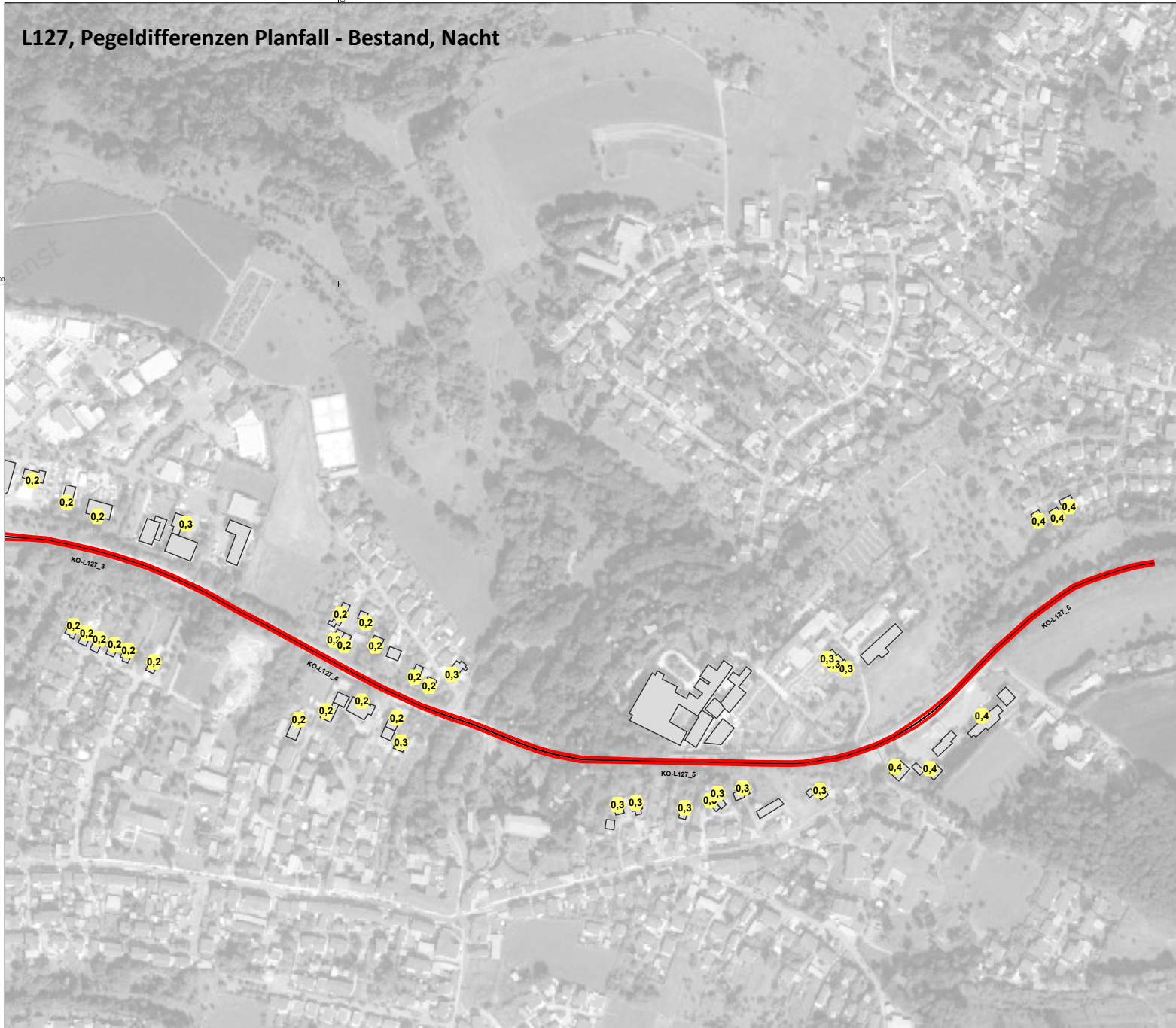


Originalmaßstab (A4) 1:6000



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

L127, Pegeldifferenzen Planfall - Bestand, Nacht



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 40:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
L127, Nacht,
Pegeldifferenzen Planfall - Bestand**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030, 8140; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
<= 0	■ Hauptgebäude
0 < <= 1	● Immissionsort
1 < <= 2	— Emission Straße
	— Straßenachse
	● Knotenpunkt

Originalmaßstab (A4) 1:6000



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

5.3 Beurteilung

Die Untersuchung und Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse durch den planbedingten Zusatzverkehr auf den relevanten bestehenden Straßenabschnitten außerhalb des Plangebiets erfolgt in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV zur wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen (§1 Abs. 2, 16. BImSchV).

5.3.1 Bereich Urbar

Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

An bestehenden Gebäuden entlang der Arenberger Straße, des Urbarer Weges 1 und 2, der Hauptstraße 1 und des Mallendarer Bachtals in der Gemeinde Urbar werden am Tag durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet.

Im Kreuzungsbereich der B 42/ Urbarer Weg 2 sowie im Bereich des Kreisverkehrs 5 in Urbar ist an mehreren von Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Gebäuden im Prognose-Planfall 1 mit Überschreitungen des Schwellenwertes von 70 dB(A) am Tag zu rechnen.

In Anlehnung an die Beurteilungskriterien der 16. BImSchV sind die durch die Planung zu erwartenden rechnerischen Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) an den Wohngebäuden, an denen im Planfall der Schwellenwert von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten werden, als wesentlich zu beurteilen.

Entlang der B 42 1 und B 42 2 und der Hauptstraße 2 in Urbar werden keine Verkehrslärmpegelerhöhungen im Tagzeitraum prognostiziert.

Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)

In der Nacht werden an bestehenden Gebäuden entlang der Arenberger Straße, des Urbarer Weges 1 und 2, der Hauptstraße 1 und des Mallendarer Bachtals in der Gemeinde Urbar sowie an der B 42 1 durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet. An diesen Straßenabschnitten ist an mehreren von Verkehrslärmeinwirkungen betroffenen Gebäuden im Prognose-Planfall 1 mit Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) in der Nacht zu rechnen.

In Anlehnung an die Beurteilungskriterien der 16. BImSchV sind die durch die Planung zu erwartenden rechnerischen Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) an den Wohngebäuden, an denen im Planfall der Schwellenwert von 60dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden, als wesentlich zu beurteilen.

Entlang der B 42 2 und B 42 3 und der Hauptstraße 1 und 2 in Urbar werden keine Verkehrslärmpegelerhöhungen in der Nacht prognostiziert.

5.3.2 Bereich Niederberg

Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

An der bestehenden Bebauung entlang der Landesstraße 127 1, der Arenberger Straße 1, 2 und 3, der Straße Obertal, der Charlottenstraße und der B 42 5 werden im Tagzeitraum durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet.

Entlang dieser Straßenabschnitte ist an mehreren von Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Gebäuden mit Überschreitungen des Schwellenwertes von 70 dB(A) zu rechnen.

In Anlehnung an die Beurteilungskriterien der 16. BImSchV sind die durch die Planung zu erwartenden rechnerischen Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) an den Wohngebäuden, an denen im Planfall der Schwellenwert von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten werden, als wesentlich zu beurteilen.

An bestehenden Gebäuden am Straßenabschnitt B 42 4 werden keine Verkehrslärmpegelerhöhungen prognostiziert.

Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)

In der Nacht werden an der bestehenden Bebauung entlang der Landesstraße 127 1, der Arenberger Straße 1, 2 und 3, der Straße Obertal, der Charlottenstraße und der B 42 5 durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet.

Entlang dieser Straßenabschnitte ist an mehreren von Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Gebäuden mit Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) zu rechnen.

In Anlehnung an die Beurteilungskriterien der 16. BImSchV sind die durch die Planung zu erwartenden rechnerischen Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) an den Wohngebäuden, an denen im Planfall der Schwellenwert von 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden, als wesentlich zu beurteilen.

An bestehenden Gebäuden am Straßenabschnitt B 42 4 werden keine Verkehrslärmpegelerhöhungen in der Nacht prognostiziert.

5.3.3 Bereich Niederberger Höhe

Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

An der bestehenden Wohnbebauung entlang der Niederberger Höhe 5 und 6 werden am Tag durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet.

Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung am Tag von 70 dB(A) sind an dem Straßenabschnitt nicht zu erwarten. Die zu erwartenden Verkehrslärmpegelerhöhungen sind nach den Kriterien der 16. BImSchV als nicht wesentlich zu beurteilen.

Entlang der Niederberger Höhe 2, 3 und 4 und der Friesenstraße werden Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 4 dB(A) berechnet. Gemäß den Kriterien der 16. BImSchV (§1 Abs. 2, 16.BImSchV) ist eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten um mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) erhöhen und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Im Prognose-Planfall sind an den bestehenden Wohngebäuden an der Niederberger Höhe 2, 3 und 4 Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) zu erwarten. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) wird um bis zu 6 dB(A) überschritten.

Entlang der Friesenstraße werden im Planfall Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) berechnet. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um bis zu 2 dB(A) überschritten.

Damit sind die berechneten Pegelerhöhungen entlang der Niederberger Höhe 2, 3 und 4 und entlang der Friesenstraße in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich zu beurteilen.

Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)

In der Nacht werden an der bestehenden Wohnbebauung entlang der Niederberger Höhe 5 und 6 durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) ermittelt.

Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung in der Nacht von 60 dB(A) sind an dem Straßenabschnitt nicht zu erwarten. Die Verkehrslärmpegelerhöhungen sind nach den Kriterien der 16. BImSchV als nicht wesentlich zu beurteilen.

Entlang der Niederberger Höhe 2, 3 und 4 und der Friesenstraße werden Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 4 dB(A) berechnet. Gemäß den Kriterien der 16. BImSchV (§1 Abs. 2, 16.BImSchV) ist eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten um mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) erhöhen und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Im Planfall werden an den bestehenden Wohngebäuden an der Niederberger Höhe 2, 3 und 4 Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) berechnet.

Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 49 dB(A) wird um bis zu 8 dB(A) überschritten.

Entlang der Friesenstraße werden im Planfall Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) berechnet. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 54 dB(A) wird um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Damit sind die berechneten Pegelerhöhungen entlang der Niederberger Höhe 2, 3 und 4 und entlang der Friesenstraße in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich zu beurteilen.

5.3.4 Bereich Landesstraße 127

Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

An der bestehenden Bebauung entlang der Landesstraße 127 3 bis 6 werden im Tagzeitraum durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet.

Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung am Tag von 70 dB(A) sind an dem Straßenabschnitt nicht zu erwarten. Die zu erwartenden Verkehrslärmpegelerhöhungen sind nach den Kriterien der 16. BImSchV als nicht wesentlich zu beurteilen.

Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)

In der Nacht werden an der bestehenden Wohnbebauung entlang der Landesstraße 127 3 bis 6 durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) ermittelt.

Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung in der Nacht von 60 dB(A) sind an dem Straßenabschnitt nicht zu erwarten. Die zu erwartenden Verkehrslärmpegelerhöhungen sind nach den Kriterien der 16. BImSchV als nicht wesentlich zu beurteilen.

5.4 Fazit

Aufgrund der wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen entlang der Straßenabschnitte Niederberger Höhe 2,3 und 4 und der Friesenstraße von bis zu aufgerundet 4 dB(A) ist im Rahmen der Bebauungsplanung abzuwägen und zu prüfen, ob die prognostizierten Verkehrslärmeinwirkungen im Prognose-Planfall 1 zumutbar sind. Ergibt diese Abwägung, dass die prognostizierten Pegelerhöhungen und damit verbundenen Verkehrslärmeinwirkungen im Prognose-Planfall 1 unzumutbar sind, sind für die betroffenen Gebäude Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Eine Kompensation der planbedingten wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen an den Gebäuden, an denen im Prognose-Planfall 1 Überschreitungen der

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei gleichzeitig relevanten Pegelerhöhungen zu erwarten sind, kann durch passiven Schallschutz an den betroffenen Gebäuden erreicht werden.

An mehreren bestehenden Wohngebäuden in der Umgebung des Plangebiets werden durch den planbedingten Zusatzverkehr geringfügige Verkehrslärmpegelerhöhungen von gerundet 1 dB(A) und im Planfall Verkehrslärmbeurteilungspegel von 70 dB(A) oder mehr am Tag und von 60 dB(A) oder mehr in der Nacht prognostiziert. In Anlehnung an die Beurteilungsmaßstäbe der 16. BImSchV sind diese geringfügigen planbedingten Erhöhungen der Verkehrslärmbelastung auf oder über die Schwellenwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht wesentlich. Im Bebauungsplanverfahren ist abzuwägen, ob die prognostizierten, gemäß den Kriterien der 16. BImSchV wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen, in der konkreten Situation als zumutbar beurteilt werden können.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand liegt die Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs bei Pegelunterschieden von 1 dB(A) bis 2 dB(A). Das OVG Nordrhein-Westfalen kommt in seinem Urteil vom 30.05.2017 zu dem Ergebnis, dass „(...) eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhung des planbedingten Verkehrslärms in einem besonders lärmbelasteten innerstädtischen Bereich unter Abwägungsgesichtspunkten im Regelfall ohne hinzutretende besondere Umstände auch in dem (...) lärmkritischen Bereich von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) mit entsprechend gewichtiger städtebaulicher Begründung eher hingenommen werden kann.“⁵

Im Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen wird weiter festgestellt, dass „(...) die planbedingte Lärmzunahme (...) in einem Bereich von weniger als 1 dB(A), der für das menschliche Ohr nach der derzeitigen Erkenntnislage nicht wahrnehmbar ist, (...) bei wertender Betrachtung mit Blick auf die Lärmvorbelastung als im Ergebnis irrelevant einzustufen [ist].“⁶

Tabellarische und kartographische Übersichten der von wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Gebäuden befinden sich im Anhang.

Zum Schutz der bestehenden Bebauung in der Umgebung des Plangebiets wird in einer weiteren Variante die Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf einzelnen Straßenabschnitten geprüft. Die Ergebnisse dieser Variantenberechnung sind im folgenden Kapitel aufgeführt.

⁵ Vgl. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil 2 D 27/15. vom 30.05.2017.

⁶ Vgl. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil 2 D 27/15. vom 30.05.2017.

6 Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse – Variante Geschwindigkeitsreduzierung

Aufgrund der prognostizierten wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen entlang einzelner Straßenabschnitte von bis zu aufgerundet 4 dB(A) werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

In einer weiteren Berechnungsvariante wird zum Schutz der betroffenen Gebäudefassaden die Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf den folgenden Straßenabschnitten untersucht:

- Straßen innerhalb des Plangebiets;
- Alle Abschnitte der Niederberger Höhe und Kreisverkehre 1 und 2;
- Erster Abschnitt der L 127 und alle Abschnitte der Arenberger Straße in Niederberg;
- Straße Obertal und Charlottenstraße in Ehrenbreitstein.

6.1 Emissionsberechnung

Die Verkehrsdaten und Verkehrslärmemissionspegel für den Bestand sind in Kapitel 5.1 dargestellt.

Für die relevanten Straßenabschnitte werden im Prognose-Planfall 1 folgende Schallleistungspegel ohne Längsneigungskorrekturen gemäß RLS-19 berechnet. Straßenabschnitte, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (statt ursprünglich 50 km/h) berücksichtigt wird, sind graphisch hervorgehoben.

Tabelle 10: Verkehrslärmemissionspegel – Prognose-Planfall 1 - Variante

Straße	A	DTV Kfz/24h	Verkehrsanteile Tag			Verkehrsanteile Nacht			Vmax km/h	Schall- leistungspegel	
			M Kfz/h	p1 %	p2 %	M Kfz/h	p1 %	p2 %		L _w T dB(A)	L _w N dB(A)
KO-General-A.-Str.	1	4424	255,6	0,5	1,7	41,8	0,0	1,2	50	77,9	69,9
KO-General-A.-Str.	2	4699	271,6	0,5	1,7	44,3	0,0	1,1	70	81,4	73,2
Urbar-Arenb. Str.	1	8950	518,8	1,7	2,4	81,3	1,2	1,8	30	78,6	70,2
KO-Arenb. Str.	1	12398	718,8	2,4	2,5	112,3	2,2	2,0	30	80,1	71,8
KO-Arenb. Str.	2	12550	727,5	2,4	2,4	113,8	2,2	2,2	30	80,0	71,9
KO-Arenb. Str.	3	13167	762,8	2,4	2,6	120,3	2,3	2,1	30	81,4	73,2
KO-Obertal		14903	864,1	2,2	2,8	134,8	2,2	2,2	30	83,4	75,1
KO-Charlottenstr.		23626	1369,4	2,0	2,5	214,5	1,9	2,0	30	82,5	74,2
Urbar-Urbarer Weg	1	9881	572,2	0,9	2,2	90,8	0,6	1,7	50	81,5	73,4
Urbar-Urbarer Weg	2	12357	715,9	0,4	1,6	112,8	0,2	1,1	50	82,5	74,4
KO-B 42	1	33837	1961,9	1,2	3,1	305,9	1,1	2,5	50	89,9	81,7
KO-B 42	2	24725	1433,8	1,5	3,5	223,1	1,4	2,8	50	85,8	77,6
KO-B 42	2	24725	1433,8	1,5	3,5	223,1	1,4	2,8	100	91,7	83,5
KO-B 42	3	25310	1467,8	1,5	3,4	228,1	1,4	2,7	50	88,8	80,5
KO-B 42	4	29639	1718,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	50	89,4	81,2
KO-B 42	4	29639	1718,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	70	89,6	81,3
KO- B 42	4	29639	1718,4	1,5	3,2	268,0	1,3	2,6	100	92,4	84,2
KO-B 42	5	47175	2734,1	1,7	3,0	428,8	1,6	2,5	50	88,6	80,4
Urbar-Hauptstr.	1	4470	259,4	1,7	2,7	40,0	1,3	1,9	30	75,8	67,2
Urbar-Hauptstr.	2	5725	331,6	1,1	1,6	52,5	1,0	1,4	30	75,8	67,7
Urbar-Mall. Bachtal		5126	295,6	2,2	2,9	49,5	2,0	2,0	50	78,9	71,0
KO-Niederb. Höhe	1	1542	88,8	0,7	2,1	15,3	0,0	1,6	30	70,3	62,4
KO-Niederb. Höhe	2	3538	204,6	0,4	1,8	33,0	0,0	1,5	30	73,7	65,6
KO-Niederb. Höhe	3	4569	264,1	1,9	2,5	43,0	1,7	2,3	30	75,3	67,3
KO-Niederb. Höhe	4	4207	242,8	2,1	2,7	40,3	1,9	1,9	30	75,0	66,9
KO-Niederb. Höhe	5	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	30	75,8	67,8
KO-Niederb. Höhe	6	5124	295,6	1,6	2,0	49,3	1,5	2,0	30	75,5	67,8
KO-Friesenstraße		5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	78,9	70,8
KO-L 127	1	11703	679,1	2,6	2,6	104,8	2,4	2,1	30	79,9	71,5
KO-L 127	2	5391	311,6	2,2	2,7	50,8	2,0	2,0	70	82,7	74,6
KO-L 127	3	8974	519,4	1,9	2,2	83,0	2,1	1,5	70	84,2	76,1

Straße	A	DTV Kfz/24h	Verkehrsanteile Tag			Verkehrsanteile Nacht			Vmax km/h	Schall- leistungspegel	
			M	p1	p2	M	p1	p2		L _w 'T	L _w 'N
			Kfz/h	%	%	Kfz/h	%	%		dB(A)	dB(A)
KO-L 127	4	8294	478,1	2,1	2,4	80,5	2,2	1,6	50	81,2	73,3
KO-L 127	4	8346	481,3	2,3	2,5	80,8	2,5	1,5	70	84,1	76,2
KO-L 127	5	5164	297,5	3,3	3,5	50,5	3,5	2,5	70	86,1	77,9
KO-L 127	6	5351	308,4	1,7	3,0	52,0	1,9	1,9	70	82,3	74,3
KO-KV	1	5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	30	75,7	67,5
KO-KV	2	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	30	75,8	67,8
KO-KV	3	5004	290,0	1,9	2,6	45,5	1,6	2,2	50	81,2	73,1
KO-KV	4	5189	299,7	1,8	2,5	49,3	1,5	2,0	50	82,5	74,3
Urbar-KV	5	9945	575,9	1,5	2,2	91,3	1,1	1,6	50	82,4	74,2
KO-Planstr. West		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	30	68,1	61,0
KO-Planstr. Ost		924	52,6	0,2	2,4	10,3	0,0	2,4	30	68,0	60,9

KO=Koblenz, KV=Kreisverkehr, A=Abschnitt; DTV= Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge in Kfz/24h; M= Durchschnittliche stündliche Verkehrsmenge in Kfz/h; p1= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1; p2= Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2; v max. = zulässige Höchstgeschwindigkeit; L_w' T/N = längenbezogene Schalleistungspegel gemäß RLS-19 Tag/Nacht.

Tabelle 11: Vergleich Emissionspegel $L_{m,E}$ in dB(A) – Variante

Straße	A	Bestand		Planfall 1		Differenz Planfall 1 - Bestand	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
KO-General-Allen-Str.	1	77,0	69,1	77,9	69,9	0,9	0,8
KO-General-Allen-Str.	2	80,5	72,5	81,4	73,2	0,9	0,7
Urbar-Arenberger Str.	1	78,2	69,9	78,6	70,2	0,4	0,3
KO-Arenberger Str.	1	82,4	74,2	80,1	71,8	-2,3	-2,4
KO-Arenberger Str.	2	82,4	74,1	80,0	71,9	-2,4	-2,2
KO-Arenberger Str.	3	83,9	75,7	81,4	73,2	-2,5	-2,5
KO-Obertal		85,7	77,5	83,4	75,1	-2,3	-2,4
KO-Charlottenstr.		85,1	77,0	82,5	74,2	-2,6	-2,8
Urbar-Urbarer Weg	1	81,2	73,1	81,5	73,4	0,3	0,3
Urbar-Urbarer Weg	2	82,3	74,1	82,5	74,4	0,2	0,3
KO-B 42	1	89,8	81,6	89,9	81,7	0,1	0,1
KO-B 42	2	85,8	77,6	85,8	77,6	0,0	0,0
KO-B 42 (50km/h)	2	91,7	83,5	91,7	83,5	0,0	0,0
KO-B 42 (100 km/h)	3	88,8	80,5	88,8	80,5	0,0	0,0
KO-B 42 (50km/h)	4	89,4	81,2	89,4	81,2	0,0	0,0
KO-B 42 (70km/h)	4	89,5	81,3	89,6	81,3	0,1	0,0
KO-B 42 (100km/h)	4	92,4	84,2	92,4	84,2	0,0	0,0
KO-B 42	5	88,4	80,2	88,6	80,4	0,2	0,2
Urbar-Hauptstr.	1	75,7	67,2	75,8	67,2	0,1	0,0
Urbar-Hauptstr.	2	75,8	67,7	75,8	67,7	0,0	0,0
Urbar-Mall. Bachtal		78,9	71,0	78,9	71,0	0,0	0,0
KO-Niederb. Höhe*		-	-	-	-	-	-
KO-Friesenstraße		76,5	68,5	78,9	70,8	2,4	2,3
KO-L 127 (30km/h)	1	82,1	73,9	79,9	71,5	-2,2	-2,4
KO-L 127	2	82,7	74,6	82,7	74,6	0,0	0,0
KO-L 127	3	83,8	75,9	84,2	76,1	0,4	0,2
KO-L 127(50km/h)	4	80,8	73,0	81,2	73,3	0,4	0,3
KO-L 127 (70km/h)	4	83,7	76,0	84,1	76,2	0,4	0,2
KO-L 127	5	85,5	77,6	86,1	77,9	0,6	0,3
KO-L 127	6	81,8	74,0	82,3	74,3	0,5	0,3
KO-KV	1	76,3	68,3	76,3	68,3	-0,6	-0,8
KO-KV	2	78,2	70,3	78,2	70,3	-2,4	-2,5
KO-KV	3	80,9	72,9	80,9	72,9	0,3	0,2
KO-KV	4	81,7	73,5	81,7	73,5	0,8	0,8
Urbar-KV	5	82,0	73,8	82,0	73,8	0,4	0,4

*Aufgrund der unterschiedlichen Anzahl an Straßenabschnitten der Straße Niederberger Höhe im Bestands- und Planfall ist eine direkte Vergleichbarkeit nicht möglich. Die Verkehrslärmpegelerhöhungen für die bestehenden Wohngebäude entlang der Niederberger Höhe sind in den Karten 45 bis 50 dargestellt.

6.2 Immissionsberechnung

Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen an bestehenden Wohngebäuden in der Umgebung des Plangebiets im Bestandsfall und im Prognose-Planfall 1 in der Variante Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h erfolgt nach RLS-19 auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.).

Auf den durch den Bereich „Urbar“ und durch den Bereich „Landesstraße 127“ verlaufenden Straßen erfolgt keine Überprüfung der Wirkung einer Minderung der Geschwindigkeit. Diese Bereiche bleiben im Folgenden unberücksichtigt.

Die Ergebnisse der Verkehrslärberechnungen unter Annahme einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf

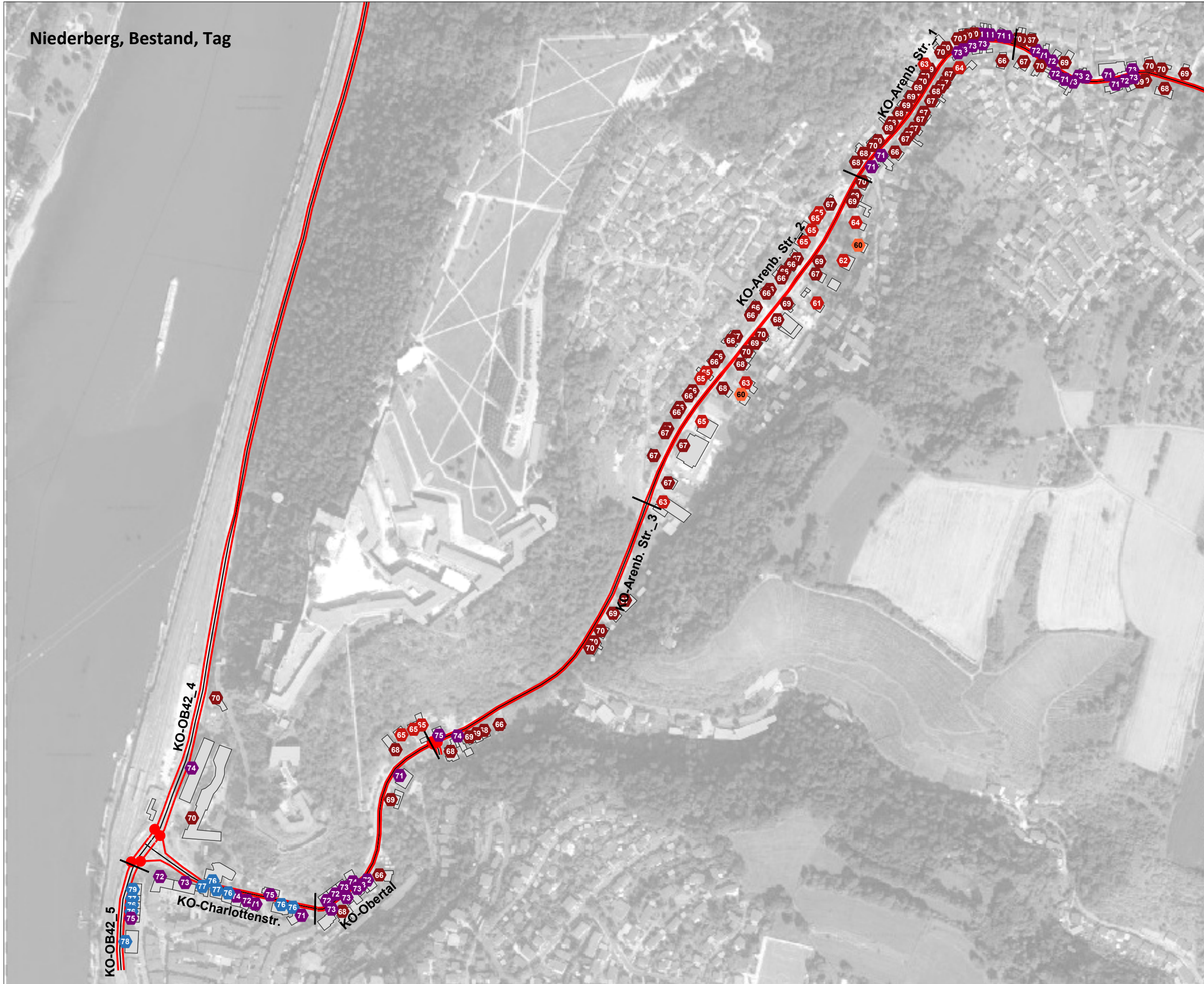
- den Straßen innerhalb des Plangebiets und allen Abschnitten der Niederberger Höhe und Kreisverkehre 1 und 2 (=Bereich „Niederberger Höhe“);
- dem ersten Abschnitt der L 127 und allen Abschnitten der Arenberger Straße in Niederberg und der Straße Obertal und Charlottenstraße in Ehrenbreitstein (=Bereich „Niederberg“).

sind in den folgenden Karten dargestellt:

- Karte 41: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Variante, Tag
- Karte 42: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Variante, Tag
- Karte 43: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Variante, Tag
- Karte 44: Verkehrslärm, Niederberg, Bestand, Variante, Nacht
- Karte 45: Verkehrslärm, Niederberg, Planfall 1, Variante, Nacht
- Karte 46: Verkehrslärm, Niederberg, Pegeldifferenzen, Variante, Nacht

- Karte 47: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand, Variante, Tag
- Karte 48: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Variante, Tag
- Karte 49: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Variante, Tag
- Karte 50: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Bestand, Variante, Nacht
- Karte 51: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Planfall 1, Variante, Nacht
- Karte 52: Verkehrslärm, Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen, Variante, Nacht

Niederberg, Bestand, Tag



Schalltechnische Untersuchung

Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 41:
Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberg, Tag,
Bestand

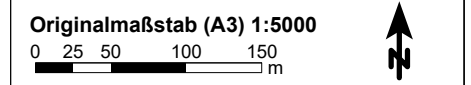
Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	≤ 35		Hauptgebäude
35 <	≤ 40		Immissionsort
40 <	≤ 45		Straßenachse
45 <	≤ 50		Emission Straße
50 <	≤ 55		Knotenpunkt
55 <	≤ 60		
60 <	≤ 65		
65 <	≤ 70		
70 <	≤ 75		
75 <	≤ 80		
80 <			



Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Planfall 1, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Tag



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 42:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Tag,
 Prognose-Planfall 1
 Variante Geschwindigkeitsreduzierung**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8200; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	Light Green	Grey rectangle	Hauptgebäude
35 <	Green	Black hexagon	Immissionsort
40 <	Yellow-Green	Black line	Straßenachse
45 <	Yellow	Red line	Emission Straße
50 <	Orange	Red circle	Knotenpunkt
55 <	Red-Orange		
60 <	Red		
65 <	Dark Red		
70 <	Purple		
75 <	Dark Purple		
80 <	Blue		

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m



Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Tag



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 43:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Tag,
 Pegeldifferenzen Planfall - Bestand
 Variante Geschwindigkeitsreduzierung**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
 (06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 59 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 64 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030, 8200; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
≤ 0	Hauptgebäude
0 < ≤ 1	Immissionsort
1 <	Straßenachse
	Emission Straße
	Knotenpunkt

Originalmaßstab (A3) 1:5000

Gfi
 Gesellschaft für **Immissionsschutz**
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Bestand, Nacht



Schalltechnische Untersuchung

Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 44:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Nacht,
 Bestand**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 49 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 54 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	Light Green	□	Hauptgebäude
35 <	Green	●	Immissionsort
40 <	Yellow-Green	—	Straßenachse
45 <	Yellow	—	Emission Straße
50 <	Orange	●	Knotenpunkt
55 <	Red-Orange		
60 <	Red		
65 <	Dark Red		
70 <	Purple		
75 <	Dark Purple		
80 <	Blue		

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m



Niederberg, Planfall 1, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 45:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Nacht**
Prognose-Planfall 1
Variante Geschwindigkeitsreduzierung

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16.BImSchV
 - 49 dB(A) Allgemeine Wohngebiete
 - 54 dB(A) Mischgebiete

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8200; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)		Legende	
<= 35	≤ 35	□	Hauptgebäude
35 <	≤ 40	●	Immissionsort
40 <	≤ 45	—	Straßenachse
45 <	≤ 50	—	Emission Straße
50 <	≤ 55	●	Knotenpunkt
55 <	≤ 60		
60 <	≤ 65		
65 <	≤ 70		
70 <	≤ 75		
75 <	≤ 80		
80 <			

Originalmaßstab (A3) 1:5000



Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de

Niederberg, Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht



Schalltechnische Untersuchung
 Zum Bebauungsplan Nr. 293
 "Quartier Festungspark -
 ehem. Fritsch-Kaserne"
 Stadt Koblenz

Karte 46:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
 verhältnisse in der Umgebung,
 Niederberg, Nacht,
 Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand
 Variante Geschwindigkeitsreduzierung**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
 (22.00-06.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
 © Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
 Geobasisdaten: © Kataster- und
 Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

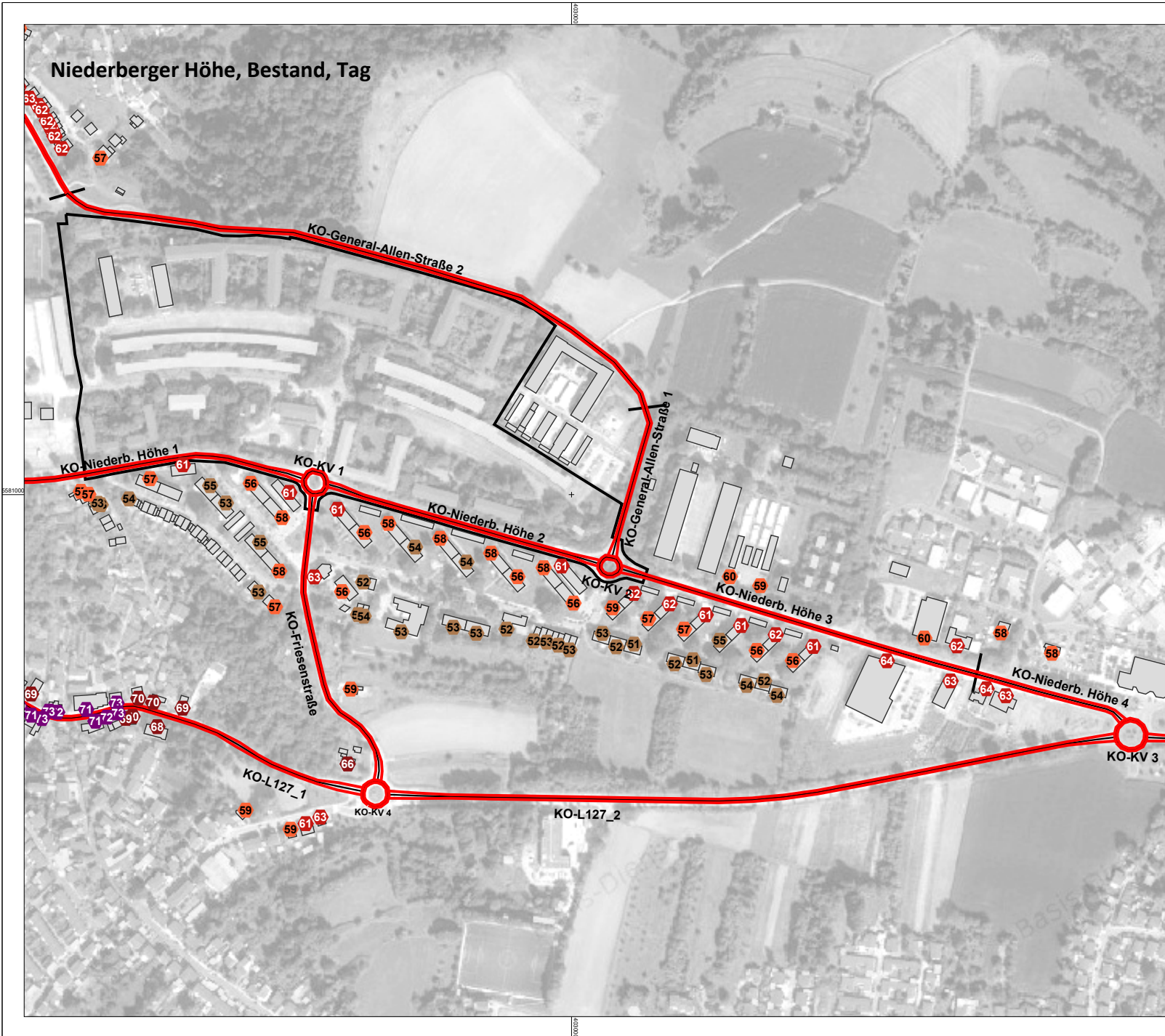
Einzelpegel im lautesten Geschoss
 (8030, 8200; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
≤ 0	Hauptgebäude
0 < ≤ 1	Immissionsort
1 <	Straßenachse
	Emission Straße
	Knotenpunkt

Originalmaßstab (A3) 1:5000
 0 25 50 100 150 m



Gfi
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfi.de
 Internet: www.firu-gfi.de



Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

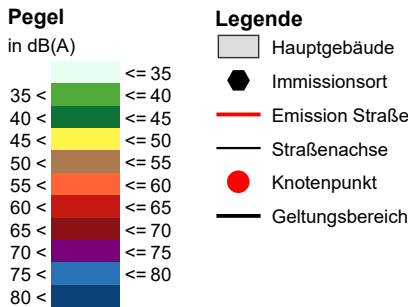
Karte 47:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Tag,
Bestand**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 64 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)



Originalmaßstab (A4) 1:6000

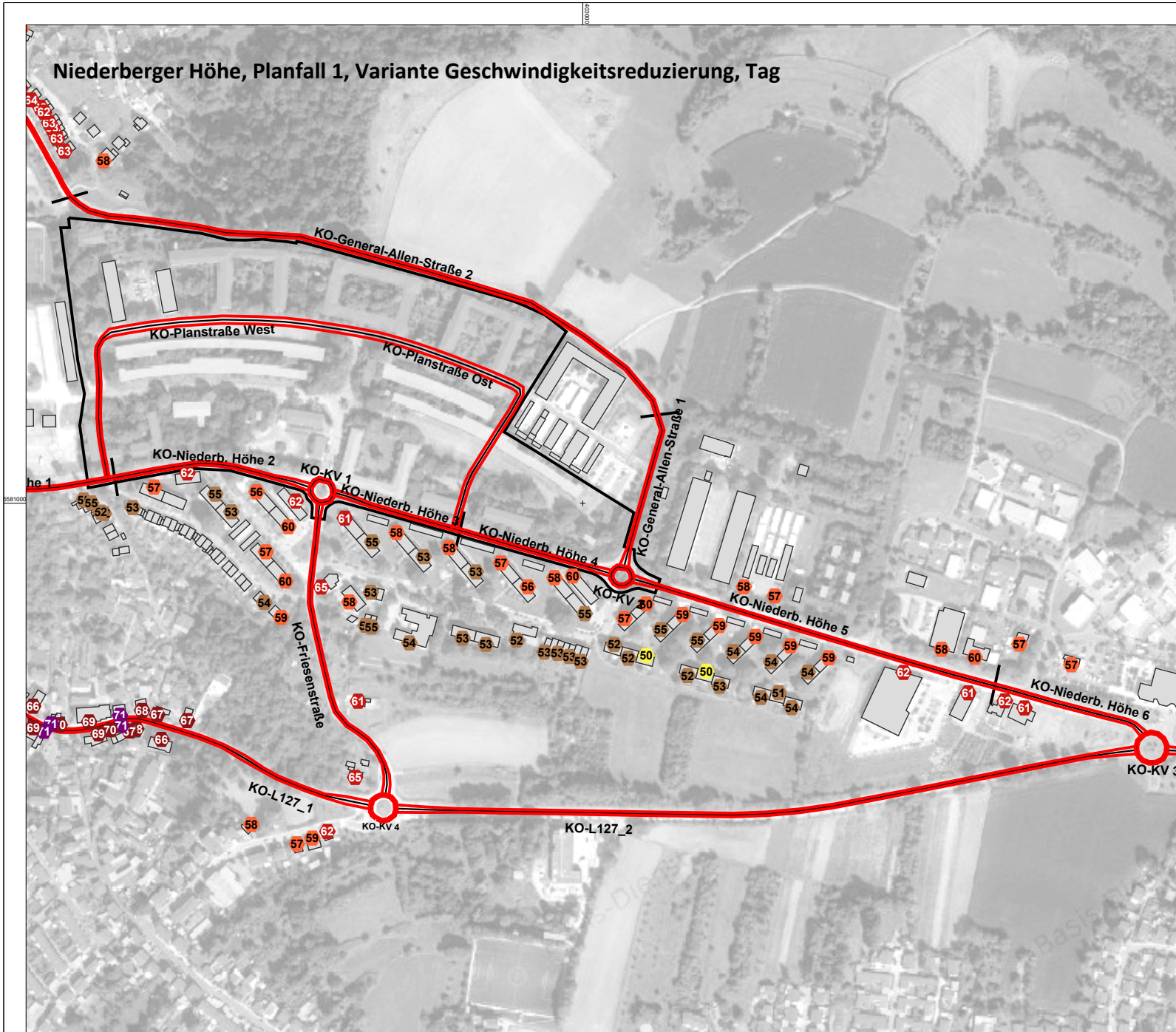


Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

Niederberger Höhe, Planfall 1, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Tag



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

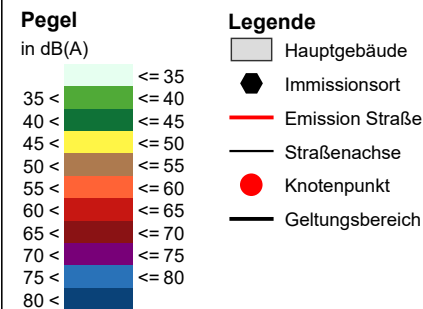
Karte 48:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Tag,
Prognose-Planfall 1
Variante Geschwindigkeitsreduzierung**

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 59 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 64 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8200; 2024-01-20)



Originalmaßstab (A4) 1:6000

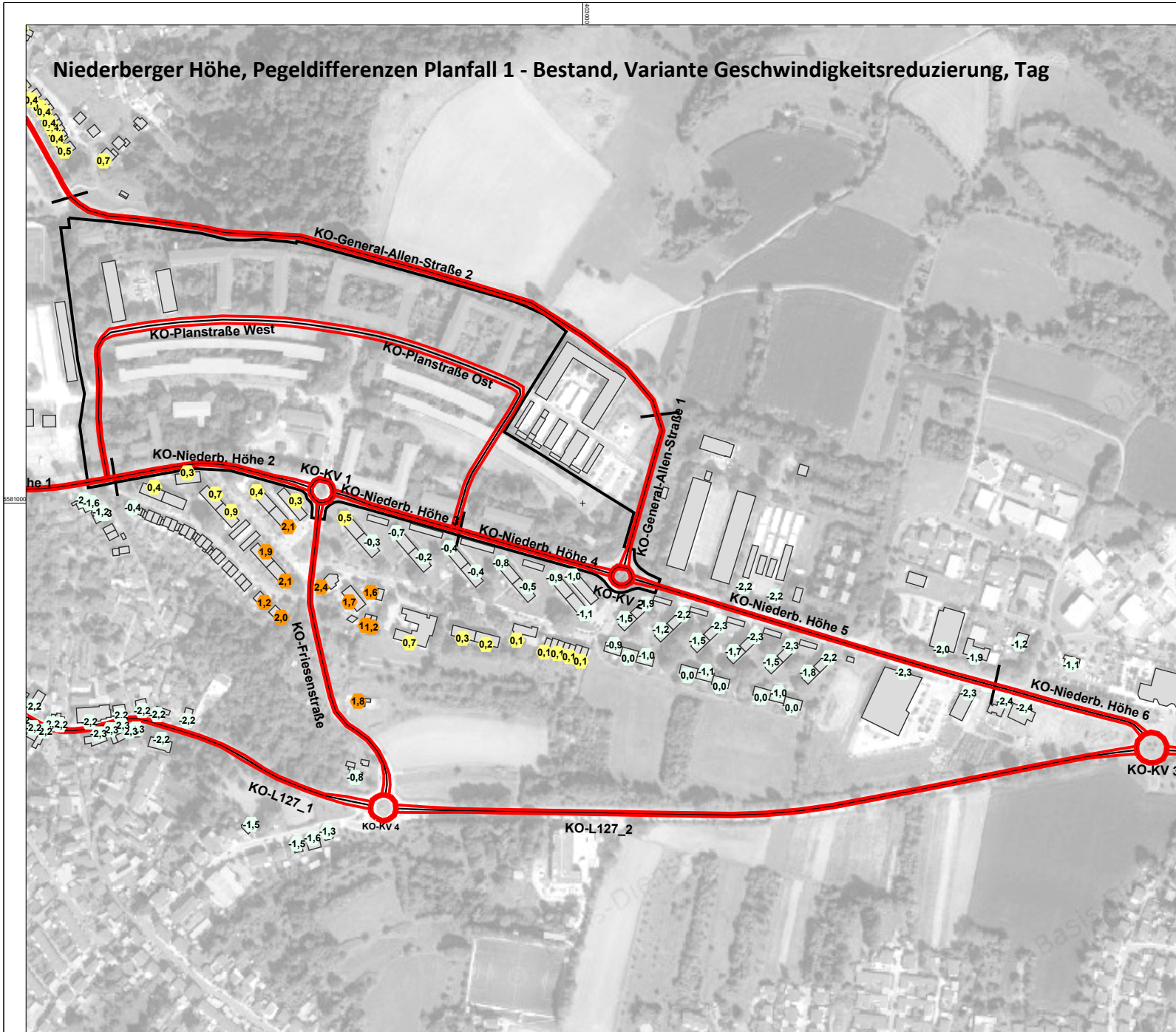


Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

E-Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Tag



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 49:
Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Tag,
Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand
Variante Geschwindigkeitsreduzierung

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030, 8200; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
≤ 0	Hauptgebäude
0 < ≤ 1	Immissionsort
1 <	Emission Straße
	Straßenachse
	Knotenpunkt
	Geltungsbereich

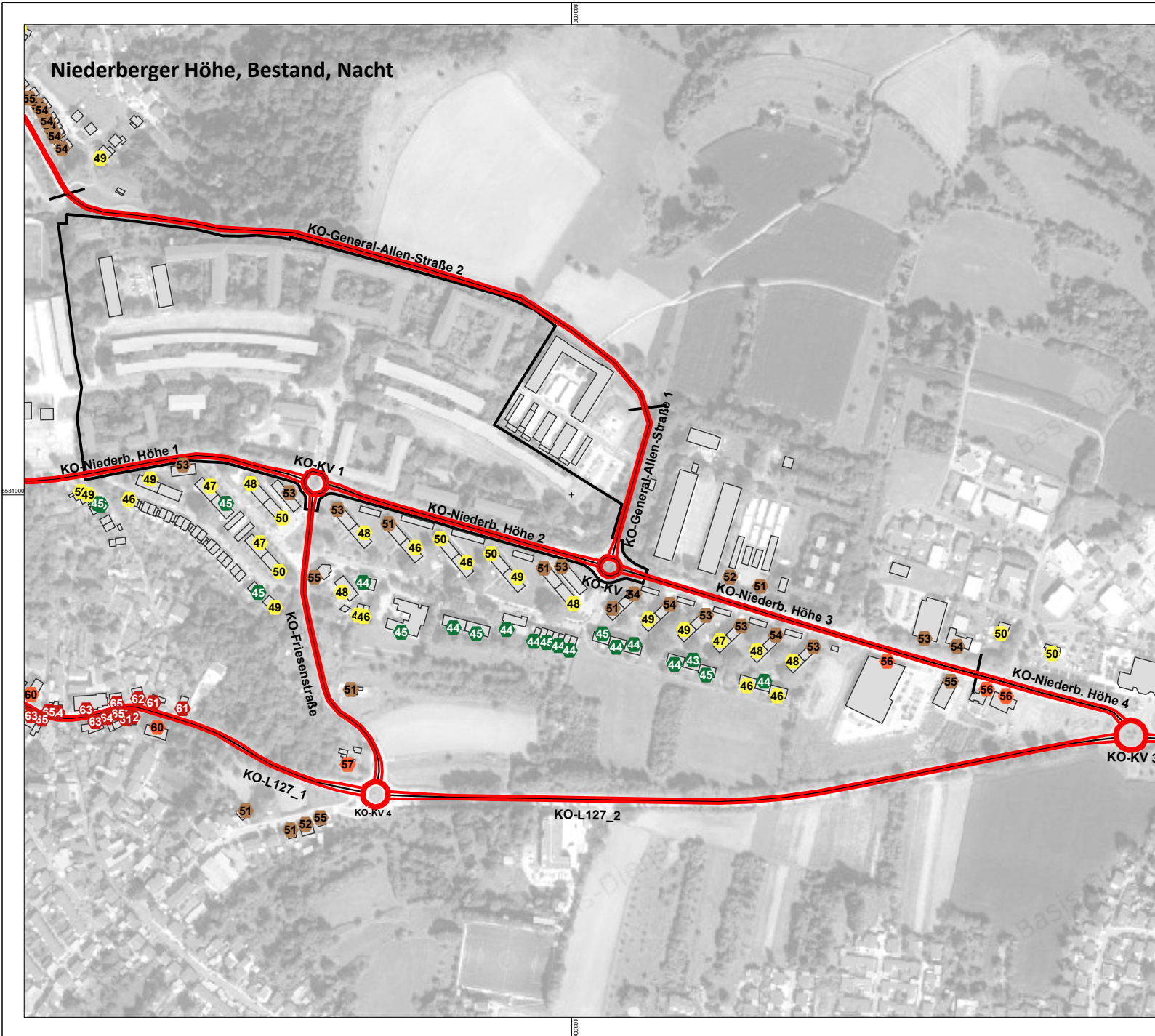
Originalmaßstab (A4) 1:6000



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

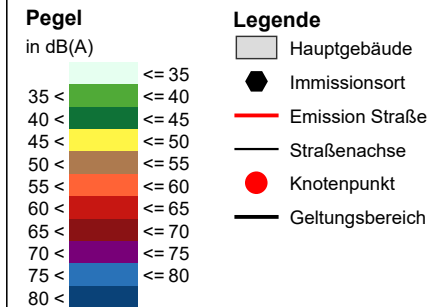
Karte 50:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Nacht,
Bestand**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 54 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030; 2024-01-20)



Originalmaßstab (A4) 1:6000



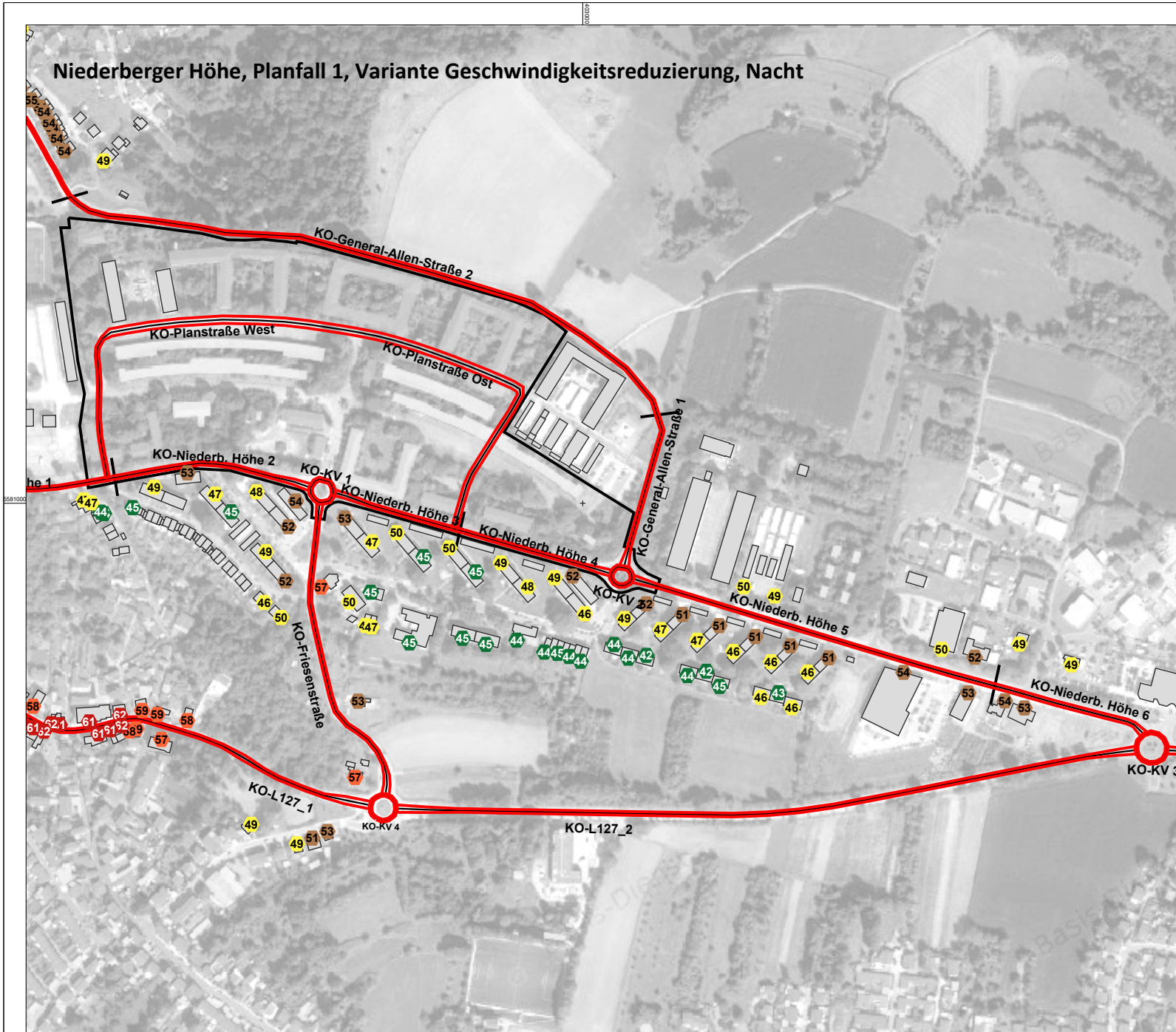
Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

FIRU Gfl mbH - Ein Unternehmen der FIRU Gruppe Kaiserslautern

Niederberger Höhe, Planfall 1, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

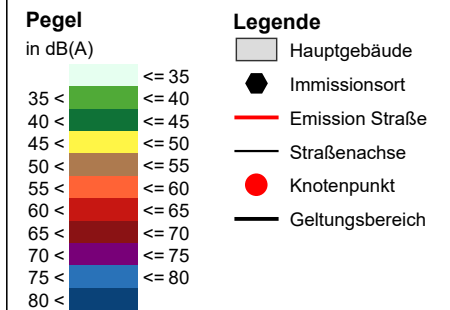
Karte 51:
Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Nacht,
Prognose-Planfall 1
Variante Geschwindigkeitsreduzierung

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV
- 49 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 54 dB(A) Mischgebiet

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8200; 2024-01-20)



Originalmaßstab (A4) 1:6000

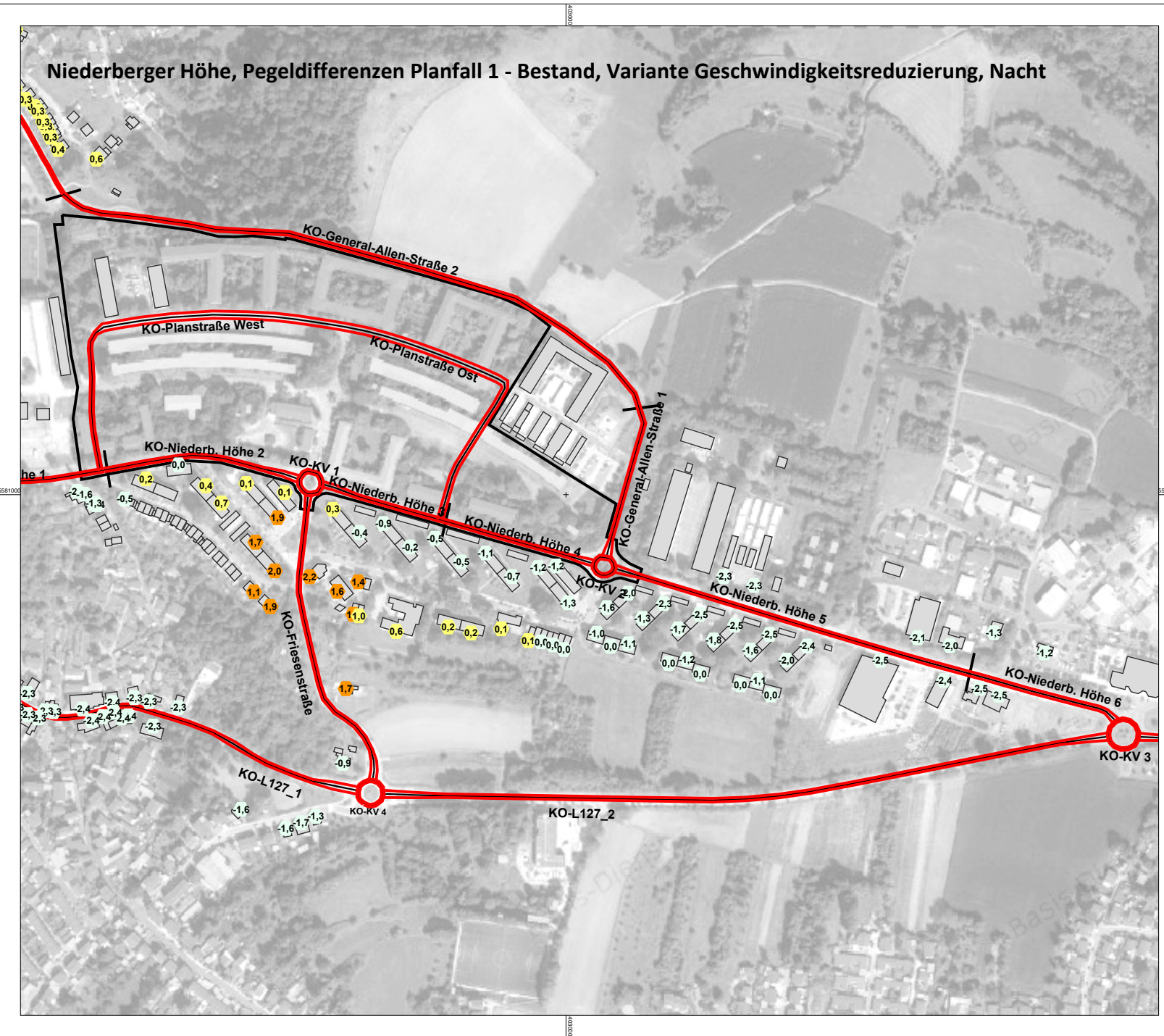


Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz

Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15

Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

Niederberger Höhe, Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand, Variante Geschwindigkeitsreduzierung, Nacht



Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 52:
**Auswirkungen auf die Verkehrslärm-
verhältnisse in der Umgebung,
Niederberger Höhe, Nacht,
Pegeldifferenzen Planfall 1 - Bestand
Variante Geschwindigkeitsreduzierung**

Beurteilungspegel Nachtzeitraum
(22.00-06.00 Uhr)

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

Einzelpegel im lautesten Geschoss
(8030, 8200; 2024-01-20)

Pegel in dB(A)	Legende
0 <= 0	■ Hauptgebäude
0 < 1	● Immissionsort
1 < 2	— Emission Straße
	— Straßenachse
	● Knotenpunkt
	— Geltungsbereich

Originalmaßstab (A4) 1:6000
0 30 60 120 180 m



Gfl
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfl.de
Internet: www.firu-gfl.de

6.3 Beurteilung

Die Untersuchung und Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse durch den planbedingten Zusatzverkehr auf den relevanten bestehenden Straßenabschnitten außerhalb des Plangebiets erfolgt in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV zur wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen (§1 Abs. 2, 16. BImSchV).

6.3.1 Bereich Niederberg

Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

An den bestehenden Gebäuden an der B 42 Abschnitt 5 werden durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet. Entlang dieses Straßenabschnitts ist an allen betroffenen Gebäuden mit Überschreitungen des Schwellenwertes von 70 dB(A) zu rechnen.

In Anlehnung an die Beurteilungskriterien der 16. BImSchV sind die durch die Planung zu erwartenden rechnerischen Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) an den Wohngebäuden, an denen im Planfall der Schwellenwert von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten werden, als wesentlich zu beurteilen.

An bestehenden Gebäuden am Straßenabschnitt B 42 4 werden keine Verkehrslärmpegelerhöhungen prognostiziert.

Entlang der L 127 Abschnitt 1, der Arenberger Straße Abschnitt 1, 2 und 3 in Niederberg sowie der Straße Obertal und der Charlottenstraße in Ehrenbreitstein werden im Tagzeitraum an den bestehenden Gebäuden Reduzierungen der Verkehrslärmpegel prognostiziert.

Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)

An den bestehenden Gebäuden an der B 42 Abschnitt 5 werden durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) berechnet. Entlang dieses Straßenabschnitts ist an allen betroffenen Gebäuden mit Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) zu rechnen.

In Anlehnung an die Beurteilungskriterien der 16. BImSchV sind die durch die Planung zu erwartenden rechnerischen Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) an den Wohngebäuden, an denen im Planfall der Schwellenwert von 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden, als wesentlich zu beurteilen.

An bestehenden Gebäuden am Straßenabschnitt B 42 4 werden keine Verkehrslärmpegelerhöhungen in der Nacht prognostiziert.

Entlang der L 127 Abschnitt 1, der Arenberger Straße Abschnitt 1, 2 und 3 in Niederberg sowie der Straße Obertal und der Charlottenstraße in Ehrenbreitstein werden in der Nacht an den bestehenden Gebäuden Reduzierungen der Verkehrslärmpegel prognostiziert.

6.3.2 Bereich Niederberger Höhe

Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

An der bestehenden Bebauung im Bereich des Kreisverkehrs 1 und der Friesenstraße werden Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 3 dB(A) berechnet. Gemäß den Kriterien der 16. BImSchV (§1 Abs. 2, 16.BImSchV) ist eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten um mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) erhöhen und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Im Prognose-Planfall sind an den bestehenden Wohngebäuden am Kreisverkehr 1 Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) zu erwarten. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Entlang der Friesenstraße werden im Planfall Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) berechnet. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) wird um bis zu 1 dB(A) überschritten.

Damit sind die berechneten Pegelerhöhungen an den bestehenden Gebäuden am Kreisverkehr 1 und entlang der Friesenstraße in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich zu beurteilen.

Entlang der Niederberger Höhe 2 und 3 werden an einzelnen Fassadenabschnitten Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) am Tag berechnet.

Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung am Tag von 70 dB(A) sind an diesen Straßenabschnitten nicht zu erwarten. Die zu erwartenden Verkehrslärmpegelerhöhungen sind nach den Kriterien der 16. BImSchV als nicht wesentlich zu beurteilen.

An der bestehenden Bebauung entlang der Niederberger Höhe Abschnitt 4 und 5 werden im Tagzeitraum Reduzierungen der Verkehrslärmpegel prognostiziert.

Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr)

In der Nacht werden an der bestehenden Bebauung in der Umgebung des Kreisverkehrs 1 und entlang der Friesenstraße Verkehrslärmpegelerhöhungen von aufgerundet 3 dB(A) berechnet. Gemäß den Kriterien der 16. BImSchV (§1 Abs. 2, 16.BImSchV) ist eine planbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung als wesentlich zu beurteilen, wenn sich die Beurteilungspegel an den betroffenen Straßenabschnitten um mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) erhöhen und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Im Prognose-Planfall sind an den bestehenden Wohngebäuden am Kreisverkehr 1 Verkehrslärmbeurteilungspegel von bis zu 54 dB(A) zu erwarten. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 49 dB(A) wird um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Entlang der Friesenstraße werden im Planfall Beurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) berechnet. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 54 dB(A) wird um bis zu 3 dB(A) überschritten.

Damit sind die berechneten Pegelerhöhungen in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich zu beurteilen.

In der Nacht werden an einzelnen Fassadenabschnitten der bestehenden Wohnbebauung entlang der Niederberger Höhe Abschnitt 2 und 3 durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr rechnerische Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu aufgerundet 1 dB(A) ermittelt.

Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung in der Nacht von 60 dB(A) sind an dem Straßenabschnitt nicht zu erwarten. Die Verkehrslärmpegelerhöhungen sind nach den Kriterien der 16. BImSchV als nicht wesentlich zu beurteilen.

An der bestehenden Bebauung entlang der Niederberger Höhe Abschnitt 4 und 5 werden in der Nacht Reduzierungen der Verkehrslärmpegel prognostiziert.

6.4 Fazit

Zum Schutz der durch wesentliche Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Gebäudefassaden wurde die Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im Prognose-Planfall 1 von 50 km/h auf 30 km/h auf den folgenden Straßenabschnitten geprüft:

- Straßen innerhalb des Plangebiets;
- Alle Abschnitte der Niederberger Höhe und Kreisverkehre 1 und 2;

- Erster Abschnitt der L 127 und alle Abschnitte der Arenberger Straße in Niederberg;
- Straße Obertal und Charlottenstraße in Ehrenbreitstein.

Vergleich: Nullfall – Planfall 1 Variante Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h auf o.g. Straßenabschnitten

Bereich Niederberg

An bestehenden Gebäuden entlang der L 127 Abschnitt 1, der Arenberger Straße Abschnitt 1, 2 und 3, der Straße Obertal und der Charlottenstraße werden bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Reduzierungen der Verkehrslärmpegel berechnet.

Bereich Niederberger Höhe

An bestehenden Gebäuden in der unmittelbaren Umgebung des Kreisverkehrs 1 und an der Friesenstraße werden unter Annahme einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf o.g. Straßenabschnitten Pegelerhöhungen berechnet, die in Anlehnung an die Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich zu beurteilen sind.

Im Rahmen der Bebauungsplanung bleibt abzuwägen und zu prüfen, ob die bei einer berücksichtigten Geschwindigkeit von 30 km/h prognostizierten Verkehrslärmeinwirkungen im Prognose-Planfall 1 zumutbar sind. Ergibt diese Abwägung, dass die prognostizierten Pegelerhöhungen und damit verbundenen Verkehrslärmeinwirkungen im Prognose-Planfall 1 unzumutbar sind, sind für die betroffenen Gebäude Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Entlang der Niederberger Höhe sind bei Berücksichtigung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h keine Wohngebäude von wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffen.

Vergleich: Planfall 1 Variante Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf o.g. Straßenabschnitten - Planfall 1 Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

Im Planfall 1 Variante Geschwindigkeitsreduzierung (Geschwindigkeit von 30 km/h) ergeben sich im Vergleich zum Planfall 1 ohne Geschwindigkeitsreduzierung (Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) insgesamt weniger von wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffene Gebäude in der Umgebung des Plangebiets.

7 Prognose der Gewerbelärmeinwirkungen auf das Plangebiet

Nordöstlich an das Plangebiet angrenzend befindet sich die Polizeidienststelle der 3. Einsatzhundertschaft Koblenz. Relevante Gewerbelärmeinwirkungen an der geplanten Bebauung innerhalb des Plangebiets sind insbesondere durch Fahrten und Parkvorgänge von Einsatzfahrzeugen sowie von Mitarbeitern und Besuchern auf dem Betriebsgelände zu erwarten.

Im Westen grenzt der Technikbereich West (TB West) mit zwei Parkplätzen (Parkplatz Nord und Parkplatz Süd) an das Plangebiet. Im Rahmen von Veranstaltungen und Festlichkeiten ist mit Gewerbelärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets durch Pkw-Fahrten und Pkw-Parkvorgängen auf den beiden Parkplätzen zu rechnen.

Die Beurteilung der Gewerbelärmeinwirkungen an den geplanten Gebäuden innerhalb des Plangebiets erfolgt anhand der Immissionsrichtwerte der TA Lärm.

7.1 Emissionsansätze Polizeidienststelle 3. Einsatzhundertschaft

Nordöstlich des Plangebiets grenzt das Betriebsgelände der 3. Einsatzhundertschaft Koblenz an. Auf dem Betriebsgelände der Polizeidienststelle befinden sich insgesamt drei Parkplätze. Parkplatz 1 zwischen den Betriebsgebäuden im Innenhof im Norden des Betriebsgeländes verfügt über ca. 40 Stellplätze für Einsatzfahrzeuge. Parkplatz 2 im Südosten des Betriebsgrundstücks umfasst ca. 70 Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher. Im Nordosten des Betriebsgeländes befinden sich 30 weitere Stellplätze für Mitarbeiter auf einem ehemaligen Hub-schrauberlandeplatz (Parkplatz 3).

Im Südwesten des Betriebsgeländes befinden sich vier Garagenhöfe, in denen jeweils ca. 20 Einsatzfahrzeuge, darunter v.a. Transporter der Sprinterklasse, geparkt sind.

Die Ermittlung der Emissionsansätze erfolgt auf Grundlage der durch die Polizei Rheinland-Pfalz übermittelten und bestätigten Angaben zu Vorgängen auf dem Betriebsgelände der Polizeidienststelle.

Für die Gewerbelärberechnungen werden die folgenden Betriebsvorgänge im Regelbetrieb und im Einsatzbetrieb jeweils für den Tagzeitraum (06.00 - 22.00 Uhr) und die ungünstigste (sog. „lauteste“) Nachtstunde (eine volle Stunde zwischen 22.00 – 06.00 Uhr) angesetzt. Der Regelbetrieb umfasst alle „geplanten“ Betriebsvorgänge (z.B. Pkw-Parkbewegungen von Mitarbeitern bei Schichtwechsel, geplante Einsatzfahrten). Der Einsatzbetrieb berücksichtigt zusätzlich „ungeplante“ Einsatzfahrten.

7.1.1 Regelbetrieb Tagzeitraum

In den Prognoseberechnungen werden für *Parkplatz 1* vier Bewegungen pro Stellplatz innerhalb des Tagzeitraums (06.00 – 22.00 Uhr) angesetzt. Bei 40 Stellplätzen ergeben sich damit 160 Pkw-Parkbewegungen am Tag.

Auf dem *Parkplatz 2* werden sechs Bewegungen pro Stellplatz im Tagzeitraum angenommen. Bei 70 Stellplätzen ergeben sich daraus insgesamt 420 Pkw-Bewegungen.

Für den *Parkplatz 3* werden ebenfalls sechs Bewegungen pro Stellplatz im Tagzeitraum angesetzt. Bei 30 Stellplätzen können damit 180 Pkw-Bewegungen berücksichtigt werden.

Die Emissionsberechnung für die Pkw-Fahrten und die Pkw-Parkvorgänge auf den Parkplätzen erfolgt nach dem zusammengefassten Verfahren der Parkplatzlärmstudie. Die Geräuschemissionen durch die Parkvorgänge werden nach der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz berechnet.

$$L_{WA} = L_{W0} + K_{PA} + K_I + K_D + K_{StrO} + 10 \cdot \log(N)$$

- mit
- L_{WA} = Schalleistungspegel aller Parkvorgänge einschließlich Durchfahranteil
- L_{W0} = 63 dB(A) = Ausgangsschalleistungspegel für eine Bewegung pro Stunde
- K_{PA} = Zuschlag für Parkplatzart
- K_I = Zuschlag für Impulshaltigkeit
- K_D = Zuschlag für Durchfahr- und Parksuchverkehr
- K_{StrO} = Zuschlag für Fahrbahnoberfläche
- N = Anzahl der Fahrzeugbewegungen je Stunde

Danach werden für die drei Parkplätze die in der folgenden Tabelle aufgeführten auf eine Stunde bezogenen Schalleistungspegel $L_{WA,1h}$ berechnet:

Tabelle 12: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag– Pkw Parkbewegungen

	Parkplatz 1	Parkplatz 2	Parkplatz 3
Anzahl Stellplätze	40	70	30
L_{W0} Ausgangsschalleistungspegel [dB(A)]	63	63	63
K_{PA} Parkplatzart [dB(A)] (Mitarbeiter/Besucher)	0	0	0
K_I Impulzzuschlag [dB(A)]	4	4	4
K_D Durchfahranteil [dB(A)]	3,7	4,5	3,3
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	70,7	71,5	70,3

Für die Pkw-Fahrten auf dem Betriebsgrundstück wird der längenbezogene Schalleistungspegel je Pkw-Fahrt in einer Stunde gemäß Parkplatzlärmstudie

aus dem Schallemissionspegel $L_{m,E}$ gemäß RLS-90 nach folgender Formel ermittelt:

- $L_{WA',1h} = L_{m,E} + 19 \text{ dB(A)}$

Nach dieser Formel ist je Pkw-Fahrt der auf eine Stunde und 1m-Wegelement bezogene Schalleistungspegel von $L_{WA',1h} = 47,6 \text{ dB(A)}$ für Fahrgassen mit asphaltierter Oberfläche anzusetzen.

In den vier *Garagenhöfen* im Süden des Betriebsgeländes werden jeweils 40 Parkbewegungen von Transportern innerhalb des Tagzeitraums angenommen. Daraus ergeben sich 160 Transporter-Parkbewegungen. Die Transporter parken im Garagenhof aus, verlassen das Betriebsgelände, kehren zurück und parken wieder im Garagenhof ein.

Im Berechnungsmodell werden zusätzlich 20 Transporter (fünf in jedem Garagenhof) berücksichtigt, die innerhalb des Garagenhofs ausparken, zur Beladung in den Innenhof fahren, im Innenhof einmal ein- und einmal ausparken und das Betriebsgelände verlassen. Bei der Rückkehr fahren die 20 Transporter zwecks Entladung in den Innenhof, parken dort einmal ein- und einmal aus und werden wieder in den Garagenhöfen abgestellt.

Gemäß Parkplatzlärmstudie werden für die Transporter-Parkbewegungen die in der folgenden Tabelle aufgeführten auf eine Stunde bezogenen Schalleistungspegel $L_{WA,1h}$ berechnet:

Tabelle 13: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag- Transporter-Parkbewegungen

	Garagenhof	Innenhof
Anzahl Stellplätze	20	20
L_{W0} Ausgangsschalleistungspegel [dB(A)]	63	63
K_{PA} Parkplatzart [dB(A)] (Mitarbeiter/Besucher)	0	0
K_I Impulszuschlag [dB(A)]	4	4
K_D Durchfahrtanteil [dB(A)]	2,6	2,6
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	69,6	69,6
Zuschlag Transporter gem. Parkplatzlärmstudie (hier: Ford Transit) [dB(A)]	4	4
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	73,6	73,6

Gemäß Parkplatzlärmstudie kann für eine Pkw-Fahrt ein längenbezogener Schalleistungspegel von $L_{WA',1h} = 47,6 \text{ dB(A)/m}$ für Fahrgassen auf asphaltierten Oberflächen angesetzt werden. Für die Fahrten der Transporter wird der gemäß Parkplatzlärmstudie um einen Zuschlag von 4 dB(A) erhöhter, auf 1m-Wegelement und Stunde bezogener Schalleistungspegel von $L_{WA',1h} = 51,6 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt.

7.1.2 Regel- und Einsatzbetrieb Tagzeitraum

In diesem Szenario werden die zuvor genannten Betriebsvorgänge im Regelbetrieb sowie zusätzlich die folgenden Vorgänge im Einsatzbetrieb berücksichtigt.

Im Einsatzbetrieb wird für den *Parkplatz 1* im Innenhof eine Bewegung pro Stellplatz angesetzt. Damit ergeben sich im Einsatzbetrieb 40 Pkw-Parkbewegungen im Innenhof im Tagzeitraum. Es wird davon ausgegangen, dass die Pkw auf dem Parkplatz 1 im Innenhof ausparken, das Betriebsgelände verlassen und nach dem Einsatz wieder im Innenhof auf Parkplatz 1 einparken.

Gemäß Parkplatzlärmstudie wird für den Einsatzbetrieb auf Parkplatz 1 der in der folgenden Tabelle aufgeführte, auf eine Stunde bezogene Schallleistungspegel $L_{WA,1h}$ berechnet:

Tabelle 14: Emissionsberechnung Einsatzbetrieb Tag- Pkw Parkbewegungen

	Parkplatz 1
Anzahl Stellplätze	40
L_{W0} Ausgangsschallleistungspegel [dB(A)]	63
K_{PA} Parkplatzart [dB(A)] (Mitarbeiter/Besucher)	0
K_I Impulszuschlag [dB(A)]	4
K_D Durchfahrtanteil [dB(A)]	3,7
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	70,7

Für die Pkw-Fahrten auf dem Betriebsgrundstück wird der längenbezogene Schallleistungspegel je Pkw-Fahrt in einer Stunde gemäß Parkplatzlärmstudie aus dem Schallemissionspegel $L_{m,E}$ gemäß RLS-90 nach folgender Formel ermittelt:

- $L_{WA,1h} = L_{m,E} + 19 \text{ dB(A)}$

Nach dieser Formel ist je Pkw-Fahrt der auf eine Stunde und 1m-Wegelement bezogene Schallleistungspegel von $L_{WA,1h} = 47,6 \text{ dB(A)}$ für Fahrgassen mit asphaltierter Oberfläche anzusetzen.

In den vier *Garagenhöfen* im Süden des Betriebsgeländes werden im Einsatzbetrieb jeweils 10 Parkbewegungen von Transportern innerhalb des Tagzeitraums angenommen. Daraus ergeben sich insgesamt 40 Transporter-Parkbewegungen. Es wird angenommen, dass die Transporter im Garagenhof ausparken, das Betriebsgelände verlassen, nach dem Einsatz zurückkehren und wieder im Garagenhof einparken.

Gemäß Parkplatzlärmstudie werden für die Transporter-Parkbewegungen die in der folgenden Tabelle aufgeführten, auf eine Stunde bezogenen Schallleistungspegel $L_{WA,1h}$ berechnet:

Tabelle 15: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag- Transporter-Parkbewegungen

	Garagenhof
Anzahl Stellplätze	20
L_{W0} Ausgangsschallleistungspegel [dB(A)]	63
K_{PA} Parkplatzart [dB(A)] (Mitarbeiter/Besucher)	0
K_I Impulszuschlag [dB(A)]	4
K_D Durchfahrtanteil [dB(A)]	2,6
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	69,6
Zuschlag Transporter gem. Parkplatzlärmstudie (hier: Ford Transit) [dB(A)]	4
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	73,6

Gemäß Parkplatzlärmstudie kann für eine Pkw-Fahrt ein längenbezogener Schallleistungspegel von $L_{WA,1h} = 47,6$ dB(A)/m für Fahrgassen auf asphaltierten Oberflächen angesetzt werden. Für die Fahrten der Transporter wird der gemäß Parkplatzlärmstudie um einen Zuschlag von 4 dB(A) erhöhter, auf 1m-Wegelement und Stunde bezogener Schallleistungspegel von $L_{WA,1h} = 51,6$ dB(A) berücksichtigt.

Bei den Einsatzfahrten auf dem Betriebsgelände kommt im Regelfall kein Martinshorn zum Einsatz.

7.1.3 Regelbetrieb ungünstigste Nachtstunde

In den Modellberechnungen wird für die Hälfte der insgesamt 40 Stellplätze von *Parkplatz 1* im Innenhof eine Pkw-Bewegung angenommen. Damit ergeben sich 20 Pkw-Parkbewegungen auf *Parkplatz 1* in der ungünstigsten Nachtstunde.

Auf dem *Parkplatz 2* im Südosten des Betriebsgeländes wird für die Hälfte der insgesamt 70 Stellplätze eine Pkw-Bewegung angenommen. Demnach werden in den Prognoseberechnungen 35 Pkw-Parkbewegungen auf *Parkplatz 2* in der ungünstigsten Nachtstunde berücksichtigt.

Für den *Parkplatz 3* im wird ebenfalls für die Hälfte der insgesamt 30 Stellplätze eine Pkw-Bewegung angesetzt. Für die ungünstigste Nachtstunde ergeben sich damit 15 Pkw-Bewegungen auf *Parkplatz 3*.

Nach Parkplatzlärmstudie werden für die drei Parkplätze die in der folgenden Tabelle aufgeführten, auf eine Stunde bezogenen Schallleistungspegel $L_{WA,1h}$ berechnet:

Tabelle 16: Emissionsberechnung Regelbetrieb ungst. Nachtstunde– Pkw Parkbewegungen

	Parkplatz 1	Parkplatz 2	Parkplatz 3
Anzahl Stellplätze	40	70	30
L_{W0} Ausgangsschallleistungspegel [dB(A)]	63	63	63
K_{PA} Parkplatzart [dB(A)] (Mitarbeiter/Besucher)	0	0	0
K_i Impulszuschlag [dB(A)]	4	4	4
K_D Durchfahrtanteil [dB(A)]	3,7	4,5	3,3
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	70,7	71,5	70,3

Für die Pkw-Fahrten auf dem Betriebsgrundstück wird der längenbezogene Schallleistungspegel je Pkw-Fahrt in einer Stunde gemäß Parkplatzlärmstudie aus dem Schallemissionspegel $L_{m,E}$ gemäß RLS-90 nach folgender Formel ermittelt:

- $L_{WA',1h} = L_{m,E} + 19 \text{ dB(A)}$

Nach dieser Formel ist je Pkw-Fahrt der auf eine Stunde und 1m-Wegelement bezogene Schallleistungspegel von $L_{WA',1h} = 47,6 \text{ dB(A)}$ für Fahrgassen mit asphaltierter Oberfläche anzusetzen.

In der Nacht finden keine geplanten Transporter-Fahrten oder -Parkbewegungen in den *Garagenhöfen* statt.

7.1.4 Regel- und Einsatzbetrieb ungünstigste Nachtstunde

In diesem Szenario werden die zuvor genannten Betriebsvorgänge im Regelbetrieb sowie die folgenden Vorgänge im Einsatzbetrieb berücksichtigt.

In den Prognoseberechnungen wird ein Transporter pro *Garagenhof* berücksichtigt (insgesamt 4 Transporter), der im Garagenhof ausparkt, zur Beladung in den Innenhof fährt, im Innenhof einmal ein- und ausparkt und das Betriebsgelände verlässt. Es wird keine Rückkehr der Transporter in derselben Nachtstunde erwartet.

Gemäß Parkplatzlärmstudie werden für die Transporter-Parkbewegungen die in der folgenden Tabelle aufgeführten auf eine Stunde bezogenen Schallleistungspegel $L_{WA,1h}$ berechnet:

Tabelle 17: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag- Transporter-Parkbewegungen

	Garagenhof	Innenhof
Anzahl Stellplätze	20	20
L_{W0} Ausgangsschalleistungspegel [dB(A)]	63	63
K_{PA} Parkplatzart [dB(A)] (Mitarbeiter/Besucher)	0	0
K_I Impulszuschlag [dB(A)]	4	4
K_D Durchfahrtanteil [dB(A)]	2,6	2,6
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	69,6	69,6
Zuschlag gem. Parkplatzlärmstudie (hier: Ford Transit) [dB(A)]	4	4
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	73,6	73,6

Gemäß Parkplatzlärmstudie kann für eine Pkw-Fahrt ein längenbezogener Schalleistungspegel von $L_{WA,1h} = 47,6$ dB(A)/m für Fahrgassen auf asphaltierten Oberflächen angesetzt werden. Für die Fahrten der Transporter wird der gemäß Parkplatzlärmstudie um einen Zuschlag von 4 dB(A) erhöhter, auf 1m-Wegelement und Stunde bezogener Schalleistungspegel von $L_{WA,1h} = 51,6$ dB(A) berücksichtigt.

Bei den Einsatzfahrten auf dem Betriebsgelände kommt im Regelfall kein Martinhorn zum Einsatz.

7.2 Emissionsansätze Veranstaltungsverkehre Parkplätze TB West

Westlich des Plangebiets befinden sich zwei Parkplatzflächen (Parkplatz Nord und Parkplatz Süd), die im Rahmen von Veranstaltungen (z.B. Historienspiele, Festungsleuchten, Gauklerfest) genutzt werden. Die Parkplatzflächen sind mit einer Asphaltdecke versehen und über die südlich verlaufende Straße Niederberger Höhe erschlossen. Parkplatz Nord verfügt über ca. 290 Stellplätze, Parkplatz Süd über ca. 210 Stellplätze.

Gemäß vorliegenden Angaben der Stadt Koblenz kann pro Jahr von folgender Veranstaltungsstruktur ausgegangen werden:

- 10 Großveranstaltungen mit bis zu 1.500 gleichzeitig parkenden Pkw, die die Parkplätze vor 22 Uhr verlassen;
- 90 kleinere und mittelgroße Veranstaltungen mit im Mittel bis zu 200 abfahrenden Pkw zwischen 22.00 und 23.00 Uhr.

Die Berechnung der Gewerbelärmeinwirkungen durch die Nutzung der Parkplätze im TB West erfolgt für die Fälle „Regelbetrieb Tag“ (06.00 – 22.00 Uhr) und „Regelbetrieb ungünstigste Nachtstunde“ (eine volle Stunde zwischen 22.00 – 06.00 Uhr).

Bei mehreren Ortsbesichtigungen wurden keine schalltechnisch relevanten Geräuscheinwirkungen durch die Bundeswehrflächen im Nordwesten des Plangebiets festgestellt. Angaben der Bundeswehr oder sonstige Erkenntnisse zu schalltechnisch relevanten Betriebsvorgängen auf den Bundeswehrflächen im Nordwesten des Plangebiets liegen nicht vor. In den Prognoseberechnungen bleiben dieser Bundeswehrflächen daher unberücksichtigt.

7.2.1 Regelbetrieb Tagzeitraum

In den Prognoseberechnungen wird davon ausgegangen, dass bei Großveranstaltungen jeder Stellplatz bis zu viermal belegt wird. Damit ergeben sich vier Einpark- und vier Ausparkbewegungen pro Stellplatz (insgesamt 8 Bewegungen pro Stellplatz) am Tag (06.00 – 22.00 Uhr). Mit diesem Ansatz ist auf Parkplatz Süd mit 1.680 Bewegungen und auf Parkplatz Nord mit 2.320 Bewegungen jeweils mit entsprechenden Zu- und Abfahrten im Tagzeitraum zu rechnen.

Die Emissionsberechnung für die Pkw-Fahrten und die Pkw-Parkvorgänge auf den Parkplätzen erfolgt nach dem getrennten Verfahren der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz.

$$L_{WA} = L_{W0} + K_{PA} + K_I + K_D + K_{StrO} + 10 \cdot \log(N)$$

- mit
- L_{WA} = Schalleistungspegel aller Parkvorgänge einschließlich Durchfahranteil
- $L_{W0} = 63 \text{ dB(A)}$ = Ausgangsschalleistungspegel für eine Bewegung pro Stunde

- K_{PA} = Zuschlag für Parkplatzart
- K_I = Zuschlag für Impulshaltigkeit
- K_D = Zuschlag für Durchfahr- und Parksuchverkehr (entfällt beim getrennten Verfahren)
- K_{StrO} = Zuschlag für Fahrbahnoberfläche
- N = Anzahl der Fahrzeugbewegungen je Stunde

Danach werden für die beiden Parkplätze die in der folgenden Tabelle aufgeführten, auf eine Stunde bezogenen Schalleistungspegel $L_{WA,1h}$ berechnet:

Tabelle 18: Emissionsberechnung Regelbetrieb Tag– Pkw Parkbewegungen

	Parkplatz Nord	Parkplatz Süd
Anzahl Stellplätze	290	210
L_{W0} Ausgangsschalleistungspegel [dB(A)]	63	63
K_{PA} Parkplatzart [dB(A)]	0	0
K_I Impulszuschlag [dB(A)]	4	4
K_D Durchfahrtanteil [dB(A)]	0	0
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	67,0	67,0

Für die Pkw-Fahrten auf den Parkplatzflächen wird der längenbezogene Schalleistungspegel je Pkw-Fahrt in einer Stunde gemäß Parkplatzlärmstudie aus dem Schallemissionspegel $L_{m,E}$ gemäß RLS-90 nach folgender Formel ermittelt:

$$L_{WA,1h} = L_{m,E} + 19 \text{ dB(A)}$$

Nach dieser Formel ist je Pkw-Fahrt der auf eine Stunde und 1m-Wegelement bezogene Schalleistungspegel von $L_{WA,1h} = 47,6 \text{ dB(A)}$ für Fahrgassen mit asphaltierter Oberfläche anzusetzen.

7.2.2 Regelbetrieb Nachtzeitraum

Bei rund 90 Veranstaltungen im Jahr ist im Mittel in der Nachtstunde von 22.00 bis 23.00 Uhr mit bis zu 200 abfahrenden Pkw zu rechnen. In den Modellrechnungen werden für den Parkplatz Nord und den Parkplatz Süd jeweils 100 Pkw-Bewegungen und 100 Pkw-Abfahrten (insgesamt 200 Pkw-Ausparkbewegungen und 200 Pkw-Abfahrten) mit den unter Punkt 4.2.1 aufgeführten – auf einen Vorgang in einer Stunde bezogenen – Emissionspegeln angesetzt.

7.3 Immissionsberechnung

Die Berechnung der zu erwartenden Gewerbelärmeinwirkungen durch die Betriebsvorgänge auf dem Gelände der 3. Einsatzhundertschaft der Polizei sowie durch die Nutzung der beiden Parkplätze im TB West erfolgt nach der DIN ISO 9613-2 auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von

Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.).

Die Geräuscheinwirkungen werden flächig in Rasterberechnungen in 4 m über Grund sowie für einzelne Immissionsorte an geplanten Gebäuden innerhalb des Plangebiets berechnet:

- Karte 53: Regelbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West; Tagzeitraum
- Karte 54: Regel- und Einsatzbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West, Tagzeitraum
- Karte 55: Regelbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West; ungünstigste Nachtstunde
- Karte 56: Regel- und Einsatzbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West; ungünstigste Nachtstunde

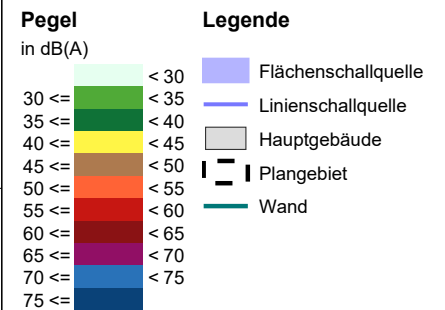
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 53:
Gewerbelärmwirkungen
Polizei Regelbetrieb Tag
Parkplätze TB West Regelbetrieb Tag
PPNord: 8 Bewegungen pro Stellplatz
PPSüd: 8 Bewegungen pro Stellplatz

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsrichtwerte TA Lärm
 - 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 60 dB(A) Mischgebiet
 - 63 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im 1t. Geschoss
 Isophone 4 m über Grund
 (6240, 6242; 2024-01-22)



Originalmaßstab (A4) 1:4000
 0 20 40 80 120 m



(C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

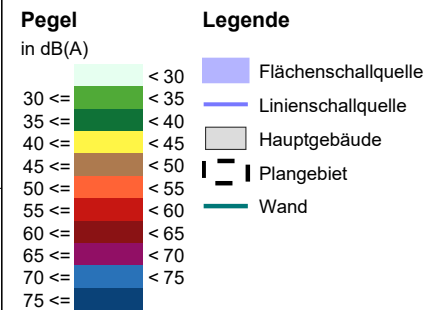
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 54:
Gewerbelärmwirkungen
Polizei Regel- und Einsatzbetrieb Tag
Parkplätze TB West Regelbetrieb Tag
PPNord: 8 Bewegungen pro Stellplatz
PPSüd: 8 Bewegungen pro Stellplatz

Beurteilungspegel Tagzeitraum
(06.00-22.00 Uhr)

Immissionsrichtwerte TA Lärm
- 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 60 dB(A) Mischgebiet
- 63 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im 1t. Geschoss
Isophone 4 m über Grund
(6250, 6252; 2024-01-22)



Originalmaßstab (A4) 1:4000
0 20 40 80 120 m



(C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

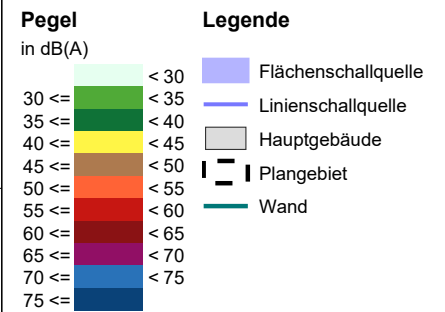
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 55:
Gewerbelärmwirkungen
Polizei Regelbetrieb Nacht
Parkplätze TB West Regelbetrieb Nacht
PPNord: 100 Bew
PPSüd: 100 Bew

Beurteilungspegel ungst. Nachtstunde
(eine volle Stunde zw. 22.00-06.00 Uhr)

Immissionsrichtwerte TA Lärm
- 40 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 45 dB(A) Mischgebiet
- 45 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im 1t. Geschoss
Isophone 4 m über Grund
(6360, 6362; 2024-01-22)



Originalmaßstab (A4) 1:4000
0 20 40 80 120 m



(C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

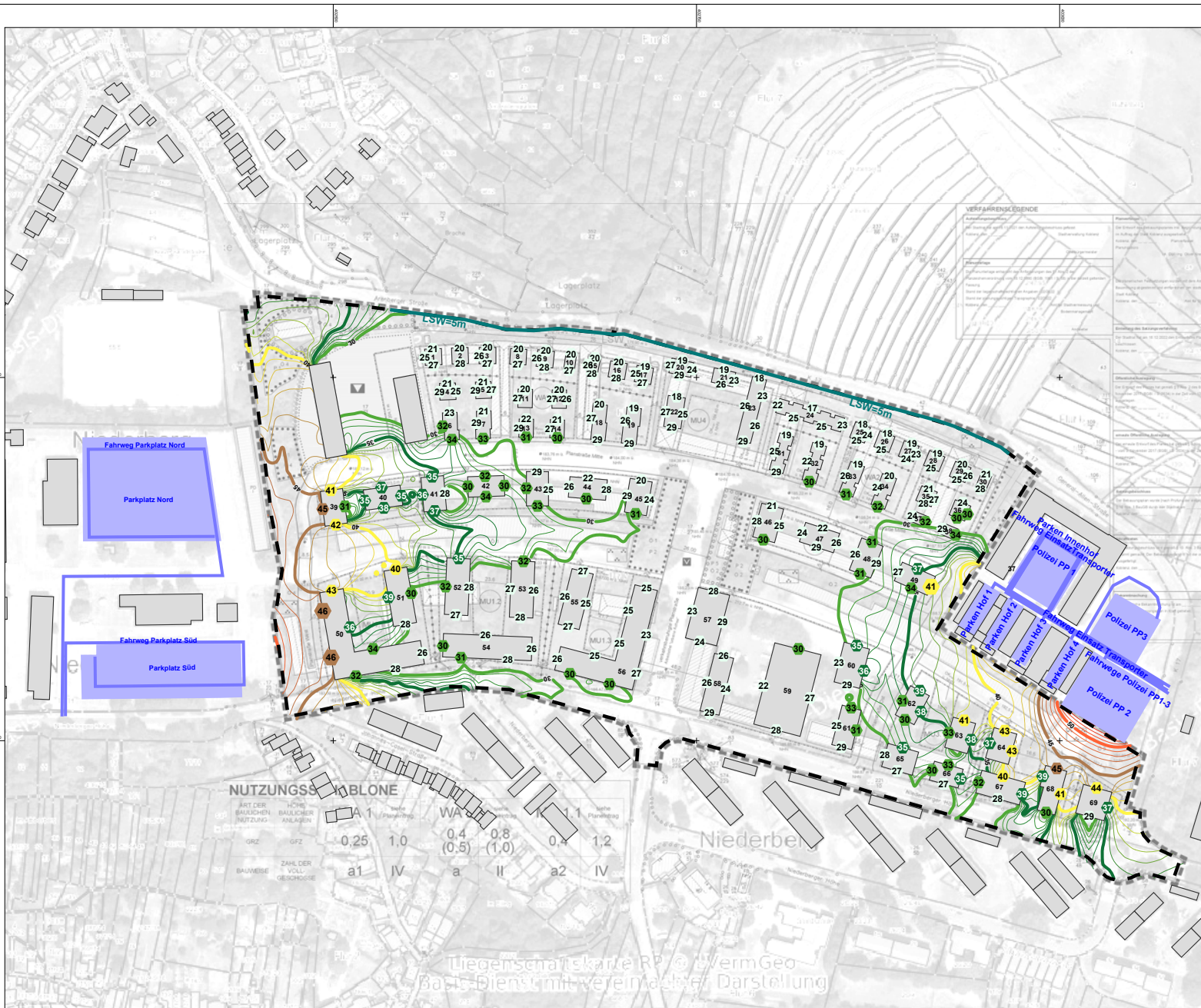
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 56:
Gewerbelärmwirkungen
Polizei Regel- und Einsatzbetrieb Nacht
Parkplätze TB West Regelbetrieb Nacht
PPNord: 100 Bew
PPSüd: 100 Bew

Beurteilungspegel ungst. Nachtstunde
(eine volle Stunde zw. 22.00-06.00 Uhr)

Immissionsrichtwerte TA Lärm
- 40 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 45 dB(A) Mischgebiet
- 45 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im 1t. Geschoss
Isophone 4 m über Grund
(6370, 6372; 2024-01-22)



Pegel in dB(A)		Legende	
30 <=	< 30		Flächenschallquelle
35 <=	< 35		Linien-schallquelle
40 <=	< 40		Hauptgebäude
45 <=	< 45		Plangebiet
50 <=	< 50		Wand
55 <=	< 55		
60 <=	< 60		
65 <=	< 65		
70 <=	< 70		
75 <=	< 75		

Originalmaßstab (A4) 1:4000
0 20 40 80 120 m



7.4 Beurteilung

Regelbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West; Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

Am Tag werden durch die Parkplatznutzung im TB West Gewerbelärmeinwirkungen von bis zu 48 dB(A) an den Westfassaden der im Westen des Geltungsbereichs geplanten Gebäuden berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 63 dB(A) wird deutlich um mindestens 15 dB(A) unterschritten.

Im Osten des Plangebiets werden durch den Regelbetrieb auf dem Betriebsgelände der Polizei an der geplanten Bebauung Gewerbelärmeinwirkungen von bis 44 dB(A) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 63 dB(A) wird deutlich um mindestens 19 dB(A) unterschritten.

An der westlich an das Betriebsgrundstück der Polizei angrenzenden, geplanten Bebauung werden Beurteilungspegel von bis zu 44 dB(A) berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird deutlich um mindestens 11 dB(A) unterschritten.

Mit den oben genannten Emissionsansätzen für den Regelbetrieb der Polizeidienststelle und der Nutzung der Parkplätze im TB West im Regelbetrieb werden die jeweiligen Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen geplanten Gebäuden eingehalten und deutlich unterschritten.

Die Gewerbelärmzusatzbelastung durch die Nutzung der Parkplätze im TB West und die Betriebsvorgänge auf dem Gelände der Polizeidienststelle unterschreitet im Tagzeitraum den Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 63 dB(A) an allen Immissionsorten um mehr als 6 dB(A) und ist damit als nicht relevant zu beurteilen.

Regel- und Einsatzbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West, Tagzeitraum (06.00 – 22.00 Uhr)

Im Tagzeitraum werden durch die Nutzung der beiden Parkplätze im TB West Gewerbelärmeinwirkungen von bis zu 48 dB(A) an der im Westen des Plangebiets vorgesehenen Bebauung berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 63 dB(A) wird deutlich um mindestens 15 dB(A) unterschritten.

Im Osten des Geltungsbereichs werden durch den Regel- und Einsatzbetrieb der Polizeidienststelle Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 44 dB(A) an der südlich des Betriebsgeländes der Polizei geplanten Bebauung mit der Schutzwürdigkeit eines Urbanen Gebietes prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 63 dB(A) wird deutlich um mindestens 19 dB(A) unterschritten.

An den westlich an das Betriebsgrundstück der Polizei angrenzenden, geplanten Bebauung werden Beurteilungspegel von bis zu 45 dB(A) berechnet. Der Immis-

sionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) wird deutlich um mindestens 10 dB(A) unterschritten.

Mit den oben genannten Emissionsansätzen für den Regel- und Einsatzbetrieb der Polizeidienststelle und der Nutzung der Parkplätze im TB West im Regelbetrieb werden die jeweiligen Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen geplanten Gebäuden eingehalten und deutlich unterschritten.

Die Gewerbelärmzusatzbelastung durch die Nutzung der Parkplätze im TB West und die Betriebsvorgänge auf dem Gelände der Polizeidienststelle unterschreitet im Tagzeitraum den Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 63 dB(A) an allen Immissionsorten um mehr als 6 dB(A) und ist damit als nicht relevant zu beurteilen.

Regelbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West; ungünstigste Nachtstunde (eine volle Stunde zw. 22.00 und 06.00 Uhr)

In der ungünstigsten Nachtstunde werden durch die Parkplatznutzung im TB West Gewerbelärmeinwirkungen von bis zu 46 dB(A) an den Westfassaden der im Westen des Geltungsbereichs geplanten Gebäuden berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird um bis zu 1 dB(A) geringfügig überschritten.

An den Nordfassaden der im Osten des Plangebiets geplanten Bebauung werden durch den Regelbetrieb der Polizeidienststelle Gewerbelärmeinwirkungen von bis 44 dB(A) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird eingehalten.

An den westlich an das Betriebsgrundstück der Polizei angrenzenden, geplanten Bebauung werden Beurteilungspegel von bis zu 38 dB(A) berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) wird um mindestens 2 dB(A) unterschritten.

Regel- und Einsatzbetrieb Polizei & Regelbetrieb Veranstaltungsverkehre TB West; ungünstigste Nachtstunde

Innerhalb der ungünstigsten Nachtstunde werden durch die Parkplatznutzung im TB West Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 46 dB(A) an den Westfassaden der im Westen des Geltungsbereichs geplanten Bebauung prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird geringfügig um bis zu 1 dB(A) überschritten.

An den Nordfassaden der im Osten des Plangebiets geplanten Bebauung werden durch den Regelbetrieb der Polizeidienststelle Gewerbelärmeinwirkungen von bis 45 dB(A) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird gerade eingehalten.

An den westlich an das Betriebsgelände der Polizei angrenzenden, geplanten Bebauung werden Beurteilungspegel von bis zu 41 dB(A) berechnet. Der Immis-

sionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) wird geringfügig um bis zu 1 dB(A) überschritten.

7.5 Fazit

Aufgrund der Überschreitungen der Nacht-Immissionsrichtwerte der TA Lärm an einzelnen, den Parkplätzen im TB West und dem Betriebsgrundstück der Polizei zugewandten Fassadenabschnitten der geplanten Bebauung sind Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Wegen der Regelung der TA Lärm zur Lage des maßgeblichen Immissionsorts außen 0,5 m vor dem geöffneten Fenster von Aufenthaltsräumen kann der erforderliche Schutz vor den Gewerbelärmeinwirkungen nicht durch den Einbau von Schallschutzfenstern sichergestellt werden.

Für die geplante Bebauung wird die Festsetzung einer Grundrissorientierung, die Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen an den von Überschreitungen betroffenen Fassaden ausschließt, empfohlen. Ausnahmen von dieser Festsetzung können zugelassen werden, wenn durch bauliche Maßnahmen an der Fassade, wie z.B. transparente Vorbauten, verträgliche Werte erreicht werden. Ein entsprechender Festsetzungsvorschlag befindet sich in Kapitel 10.

7.6 Varianten Bebauung gemäß Baugrenzen

Der Bebauungsplan Nr.293 „Quartier Festungspark – ehem. Fritsch-Kaserne“ (Stand 06.02.2024) setzt Baugrenzen fest, die eine Bebauung ermöglicht, die näher an die Parkplätze im TB West (MU1.1, MU1.4) sowie an das Betriebsgelände der Polizeidienststelle (WA1, MU3.1, MU3.2, MU3.3) heranrückt als die Bebauung im untersuchten Bebauungskonzept (Stand: 10.02.2023).

In den folgenden Varianten wird die Bebauung im schalltechnischen Geländemodell für die Untersuchungsfälle „Polizei Regelbetrieb + Parkplätze TB West Regelbetrieb“ und „Polizei Regel- und Einsatzbetrieb + Parkplätze TB West Regelbetrieb“ in der ungünstigsten Nachtstunde an die festgesetzten Baugrenzen herangerückt.

Die Variantenberechnungen werden ausschließlich für die ungünstigste Nachtstunde durchgeführt. Am Tag liegen die berechneten Beurteilungspegel an den Westfassaden der im Westen des Geltungsbereichs geplanten Gebäude in den Urbanen Gebieten MU1.1 und MU1.4 mindestens 10 dB(A) unter dem Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 63 dB(A) und damit nach Punkt 2.2 der TA Lärm außerhalb des Einwirkungsbereichs der geplanten Anlage.

An den Nordfassaden der in den Urbanen Gebieten MU3.1, MU3.2 und MU3.3 geplanten Gebäude liegen die prognostizierten Beurteilungspegel mindestens 10 dB(A) unter dem Tag-Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete

von 63 dB(A) und damit nach Punkt 2.2 der TA Lärm außerhalb des Einwirkungsbereichs der geplanten Anlage.

An der Ostfassade der im Osten des Allgemeinen Wohngebiets WA1 vorgesehene Bebauung liegt der Beurteilungspegel ebenfalls mindestens 10 dB(A) unter dem Tag-Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) und damit nach Punkt 2.2 der TA Lärm außerhalb des Einwirkungsbereichs der geplanten Anlage.

Auch bei einem Heranrücken der Bebauung an die festgesetzten Baugrenzen werden die entsprechenden Tag-Immissionsrichtwerte der TA Lärm sicher eingehalten.

Die Ergebnisse der Berechnungen und die Lage der Baukörper sind den folgenden Karten zu entnehmen.

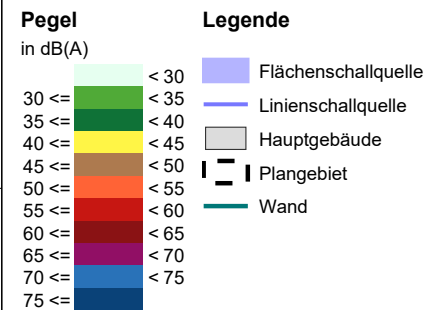
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 57:
Gewerbelärmwirkungen
Polizei Regelbetrieb Nacht
Parkplätze TB West Regelbetrieb Nacht
PPNord: 100 Bew
PPSüd: 100 Bew
Variante: Bebauung an Baugrenzen

Beurteilungspegel ungst. Nachtstunde
 (eine volle Stunde zw. 22.00-06.00 Uhr)

Immissionsrichtwerte TA Lärm
 - 40 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 45 dB(A) Mischgebiet
 - 45 dB(A) Urbanes Gebiet

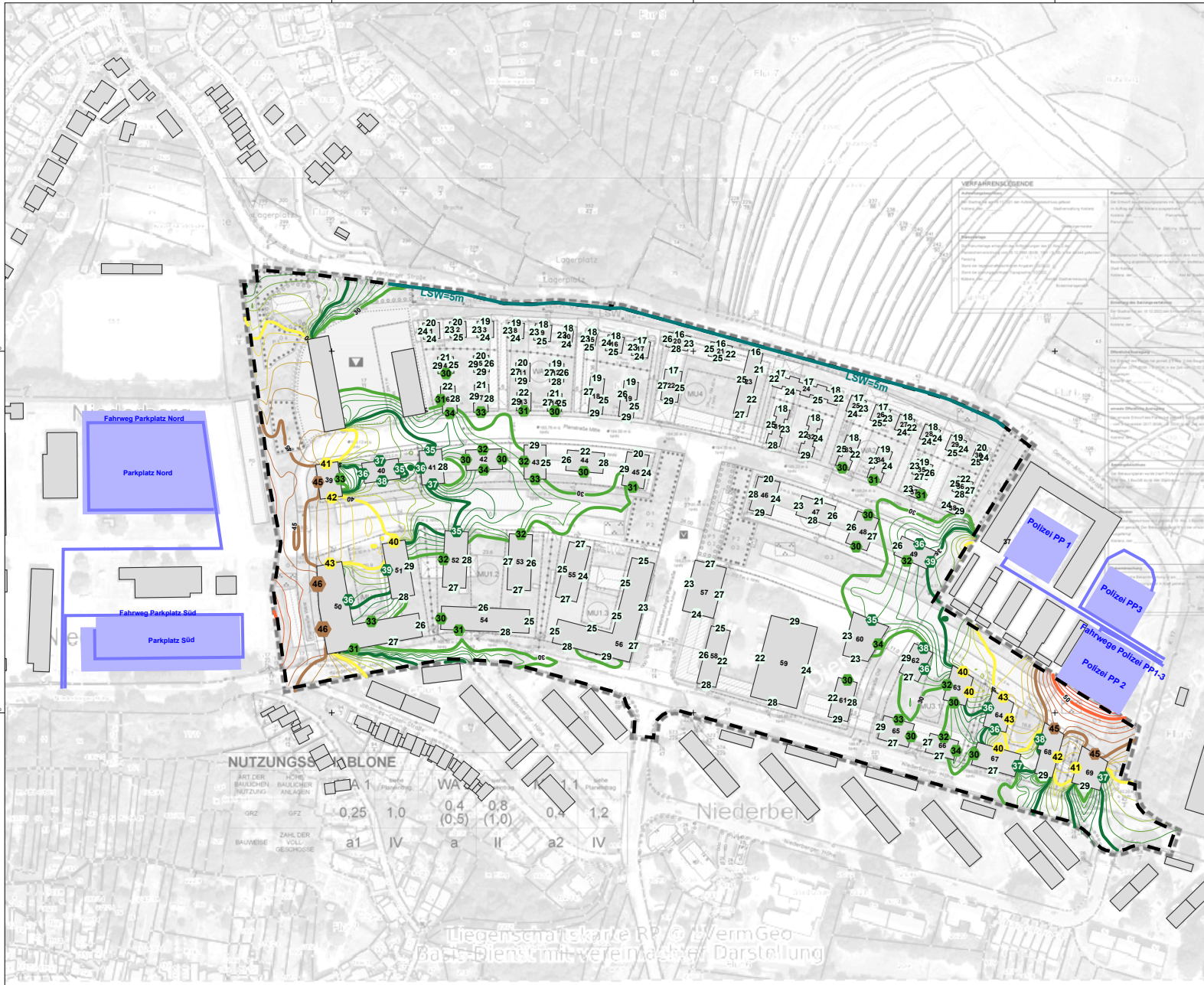
Einzelpegel im 1t. Geschoss
 Isophone 4 m über Grund
 (6390, 6392; 2024-02-05)



Originalmaßstab (A4) 1:4000



Gfl
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfl.de
 Internet: www.firu-gfl.de



(C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

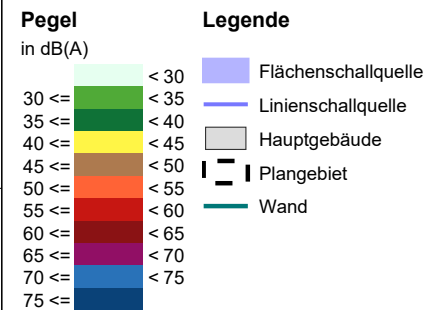
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 58:
Gewerbelärmwirkungen
Polizei Regel- und Einsatzbetrieb Nacht
Parkplätze TB West Regelbetrieb Nacht
PPNord: 100 Bew
PPSüd: 100 Bew
Variante: Bebauung an Baugrenzen

Beurteilungspegel ungst. Nachtstunde
 (eine volle Stunde zw. 22.00-06.00 Uhr)

Immissionsrichtwerte TA Lärm
 - 40 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
 - 45 dB(A) Mischgebiet
 - 45 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im 1t. Geschoss
 Isophone 4 m über Grund
 (6380, 6382; 2024-01-22)



Originalmaßstab (A4) 1:4000
 0 20 40 80 120 160 m



Gfl
 Gesellschaft für Immissionsschutz
 Richard-Wagner-Straße 20-22
 67655 Kaiserslautern
 Telefon: 0631 / 36245-11
 Telefax: 0631 / 36245-15
 Mail: info@firu-gfl.de
 Internet: www.firu-gfl.de



(C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

7.6.1 Beurteilung Varianten Bebauung gemäß Baugrenzen

Unter Berücksichtigung einer an die Baugrenzen herangerückten Bebauung werden in der ungünstigsten Nachtstunde im Fall „Polizei Regelbetrieb + Parkplätze TB West Regelbetrieb“ Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 46 dB(A) an den Westfassaden der im Westen des Geltungsbereichs geplanten Bebauung (MU1.1, MU1.4) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird um bis zu 1 dB(A) geringfügig überschritten.

An den Nordfassaden der im Osten des Plangebiets geplanten Bebauung (MU3.1, MU3.2, MU3.3) werden durch den Regelbetrieb der Polizeidienststelle Gewerbelärmeinwirkungen von bis 45 dB(A) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird eingehalten.

An den westlich an das Betriebsgelände der Polizei angrenzenden, geplanten Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet (WA1) werden Beurteilungspegel von bis zu 39 dB(A) berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) wird eingehalten.

Im Fall „Polizei Regel- und Einsatzbetrieb + Parkplätze TB West Regelbetrieb“ werden Gewerbelärmbeurteilungspegel von bis zu 47 dB(A) an den Westfassaden der im Westen des Geltungsbereichs geplanten Bebauung (MU1.1, MU1.4) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird um bis zu 2 dB(A) geringfügig überschritten.

An den Nordfassaden der im Osten des Plangebiets geplanten Bebauung im Urbanen Gebiet (MU3.1, MU3.2, MU3.3) werden durch den Regel- und Einsatzbetrieb der Polizeidienststelle Gewerbelärmeinwirkungen von bis 46 dB(A) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) wird um bis zu 1 dB(A) geringfügig überschritten.

An den westlich an das Betriebsgelände der Polizei angrenzenden, geplanten Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet (WA1) werden Beurteilungspegel von bis zu 42 dB(A) berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) wird um bis zu 2 dB(A) überschritten.

8 Abend-Großveranstaltung in der ungünstigsten Nachtstunde – seltenes Ereignis

Gemäß vorliegenden Angaben der Stadt Koblenz sind bis zu 7 Großveranstaltungen am Abend mit bis zu 800 gleichzeitig parkenden Pkw, die die Parkplätze nach 22 Uhr – entzerrt auf zwei Stunden – verlassen, zu erwarten. Dies entspricht 400 abfahrende Pkw pro Stunde.

Solche Abend-Großveranstaltungen finden an maximal 10 Tagen oder Nächten im Jahr statt. Damit sind die Veranstaltungen unter Schallschutzgesichtspunkten als „seltenes Ereignis“ im Sinne der TA Lärm zu beurteilen. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für seltene Ereignisse in der Nacht beträgt 55 dB(A) in allen Gebietsarten (mit Ausnahme Industriegebiet).

8.1 Emissionsansätze

In den Prognoseberechnungen wird die vollständige Entleerung des Parkplatzes Nord mit insgesamt 290 Pkw-Ausparkbewegungen und 290 Abfahrten sowie des Parkplatzes Süd mit 210 Pkw-Ausparkbewegungen und 210 Abfahrten (insgesamt 500 Ausparkbewegungen und 500 Abfahrten) jeweils über die Straße Niederberger Höhe in der ungünstigsten Nachtstunde (eine volle Stunde zwischen 22.00 und 06.00 Uhr, hier: 22.00 – 23.00 Uhr) angesetzt.

Die Emissionsberechnung für die Pkw-Fahrten und die Pkw-Parkvorgänge auf den Parkplätzen erfolgt nach dem getrennten Verfahren der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz.

Tabelle 19: Emissionsberechnung Abend-Großveranstaltung – Pkw Parkbewegungen

	Parkplatz Nord	Parkplatz Süd
Anzahl Stellplätze	290	210
L _{W0} Ausgangsschalleistungspegel [dB(A)]	63	63
K _{PA} Parkplatztart [dB(A)]	0	0
K _I Impulszuschlag [dB(A)]	4	4
K _D Durchfahrtanteil [dB(A)]	0	0
L_{WA} für eine Bewegung in einer Std. [dB(A)]	67,0	67,0

Für die Pkw-Fahrten auf den Parkplatzflächen wird der längenbezogene Schallleistungspegel je Pkw-Fahrt in einer Stunde gemäß Parkplatzlärmstudie aus dem Schallemissionspegel L_{m,E} gemäß RLS-90 nach folgender Formel ermittelt:

- $L_{WA,1h} = L_{m,E} + 19 \text{ dB(A)}$

Nach dieser Formel ist je Pkw-Fahrt der auf eine Stunde und 1m-Wegelement bezogene Schallleistungspegel von L_{WA,1h} = 47,6 dB(A) für Fahrgassen mit asphaltierter Oberfläche anzusetzen.

8.2 Immissionsberechnung

Die Berechnung der zu erwartenden Gewerbelärmeinwirkungen durch die vollständige Entleerung der beiden Parkplätze im TB West in der ungünstigsten Nachtstunde im Rahmen einer Abend-Großveranstaltung erfolgt nach der DIN ISO 9613-2 auf der Grundlage der o.a. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen und Immissionsorten, Höhenverhältnisse, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.).

Die Geräuscheinwirkungen werden flächig in Rasterberechnungen in 4 m über Grund sowie für einzelne Immissionsorte an geplanten Gebäuden innerhalb des Plangebiets berechnet.

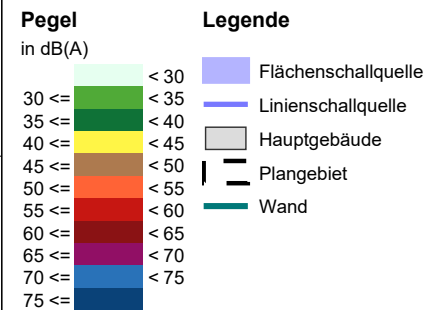
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 59:
Gewerbelärmwirkungen
Abend-Großveranstaltung
Vollständige Entleerung der Parkplätze
in der ungünstigste Nachtstunde
PPNord: 290 Pkw-Bewegungen
PPSüd: 210 Pkw-Bewegungen

Beurteilungspegel ung. Nachtstunde
(eine volle Stunde zw. 22.00-06.00 Uhr)

Immissionsrichtwert TA Lärm
seltenes Ereignis
- 55 dB(A) alle Gebietsarten

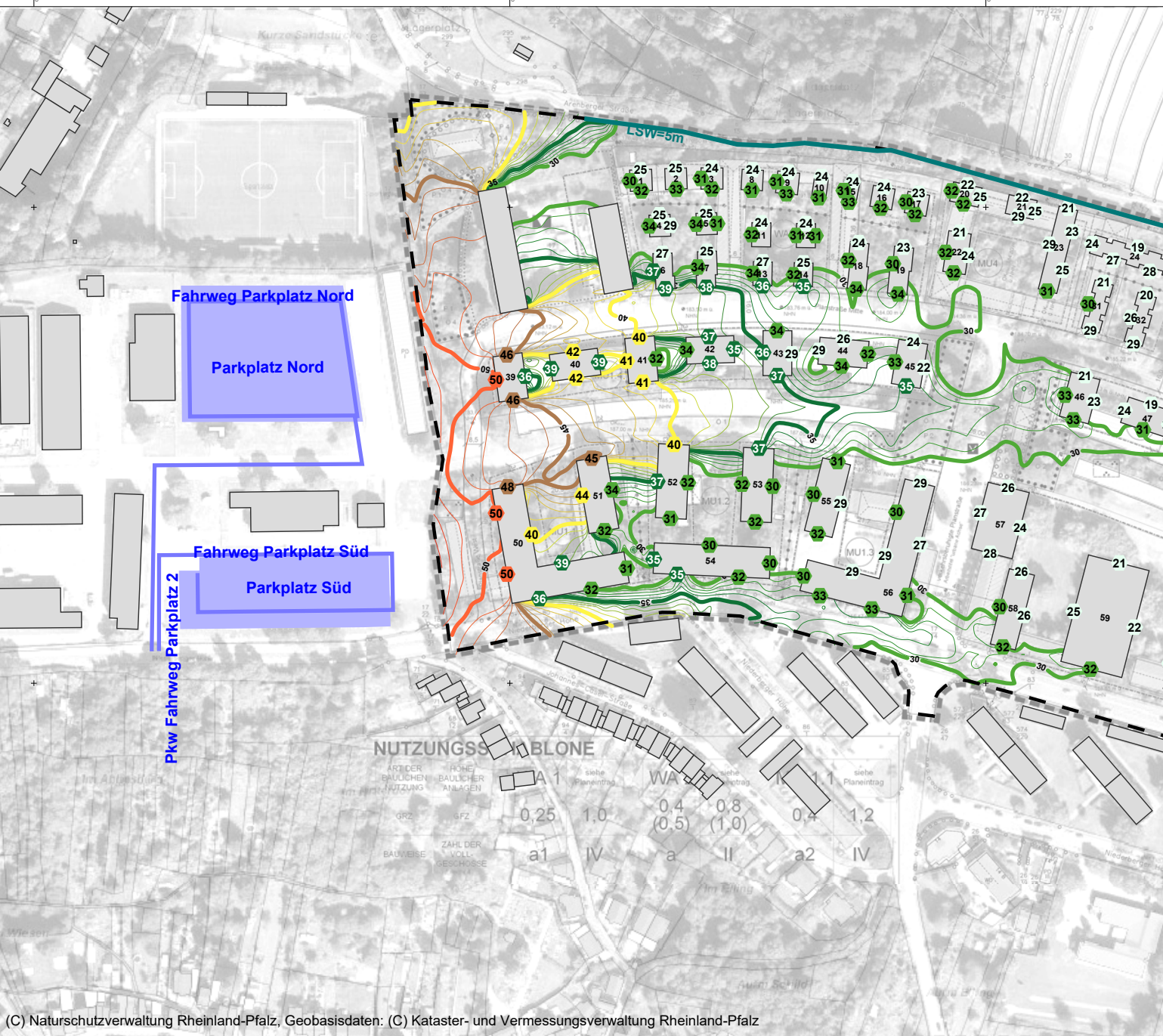
Einzelpegel im 1t. Geschoss
Isophone 4 m über Grund
(7010, 7012; 2024-01-23)



Originalmaßstab (A4) 1:3000



Gfi
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfi.de
Internet: www.firu-gfi.de



(C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

8.3 Beurteilung

Mit den oben beschriebenen Ansätzen werden bei einer vollständigen Entleerung der beiden Parkplätze im Rahmen einer Abend-Großveranstaltung innerhalb der ungünstigsten Nachtstunde Beurteilungspegel von bis zu 50 dB(A) an der im Westen des Plangebiets vorgesehenen Bebauung berechnet. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm bei seltenen Ereignissen (max. 10 Tage oder Nächte im Jahr) von 55 dB(A) wird eingehalten.

9 Prognose der Sportlärmeinwirkungen

Im Nordwesten des Plangebiets befindet sich ein Fußballplatz des FC Germania Urbar 1911 e.V..

Für eine Prognose „auf der sicheren Seite“ werden die Sportanlagenlärmeinwirkungen auf das Plangebiet für den ungünstigsten zweistündigen Beurteilungszeitraum am Sonn-/ Feiertagmittag in der Ruhezeit (13.00 – 15.00 Uhr) prognostiziert.

9.1 Emissionsberechnung

Zur Ermittlung der Geräuschemissionen bei einem Fußballspiel auf dem Rasenplatz werden die Emissionsansätze der VDI-Richtlinie 3770 für Fußballspiele herangezogen. Gemäß VDI 3770 setzt sich der Emissionspegel für den Spielbetrieb aus den Schalleistungspegeln der Spieler, der Zuschauer und der Schiedsrichterpfiffe zusammen. Der Schalleistungspegel durch Schiedsrichterpfiffe ist abhängig von der Anzahl der Zuschauer. Die Emissionsberechnung eines Fußballspiels mit 150 Zuschauern ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 20: Emissionsberechnung - Fußballspiel

Beurteilungszeit	Sonn-/Feiertag in der Ruhezeit am Mittag
Zeit	13.00 – 15.00
Zahl der Zuschauer	150
L_{WA,T} Zuschauer [dB(A)]	101,8
L _{WA,T} Schiedsrichter/Trainer [dB(A)]	105,0
L _{WA,T} Spieler [dB(A)]	94,0
L_{WA,T} Spielfeld [dB(A)]	105,4

Der Schalleistungspegel für ein Fußballspiel wird über eine Flächenschallquelle mit den Maßen des Rasenspielfeldes in 1,6 m über Grund simuliert. Zuschläge für Ton- und Informationshaltigkeit sind für den Spielbetrieb nicht zu berücksichtigen.

Es wird angenommen, dass sich die Zuschauer an der Nordseite des Fußballfeldes befinden. Der Schalleistungspegel für die Zuschauerbereiche wird über eine Flächenschallquelle in 1,6 m über Grund für stehende Personen simuliert.

9.2 Immissionsberechnung

Die Berechnung der Sportanlagenlärmeinwirkungen erfolgt auf der Grundlage der o. g. Emissionspegel durch Simulation der Schallausbreitung in einem digitalen Geländemodell (DGM). Das DGM enthält alle für die Berechnung der Schallausbreitung erforderlichen Angaben (Lage von Schallquellen, Höhenverhältnis-

se, Schallhindernisse im Ausbreitungsweg, schallreflektierende Objekte usw.). Die Minderung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien und durch Hindernisse im Schallausbreitungsweg wird gemäß 18. BImSchV nach den VDI-Richtlinien 2714 und 2720 berechnet. Die Richtlinie VDI 2714 wurde zwischenzeitlich zurückgezogen. Der VDI empfiehlt stattdessen die Anwendung der Richtlinie DIN ISO 9613/2. Die Sportanlagenlärmwirkungen werden daher gem. DIN ISO 9613/2 ermittelt und anhand der Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV beurteilt. Die Schallausbreitungsberechnung wird gemäß DIN-ISO 9613-2 – allgemeines Berechnungsverfahren - durchgeführt. Alle Flächen auf dem Schallausbreitungsweg werden mit einem Bodenfaktor $G = 0$ berücksichtigt.

Die im Plangebiet zu erwartenden Sportanlagenlärmwirkungen werden mit Berücksichtigung der geplanten Bebauung innerhalb des Plangebiets sowie flächig in einem Punkteraster in 8 m über Grund berechnet. Die Berechnungsergebnisse sind für die empfindlichste Beurteilungszeit in der Ruhezeit am Sonn-/Feiertagmittag (13.00 – 15.00 Uhr) in der folgenden Karte dargestellt.

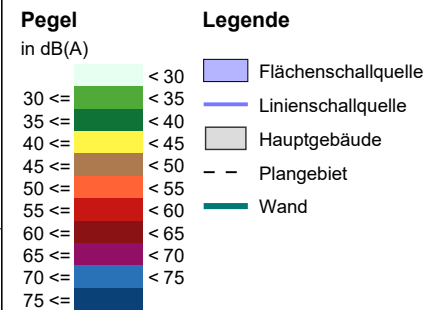
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 60: Sportlärmeinwirkungen Tag Mit Bebauung

Beurteilungspegel
Sonntagmittag in der Ruhezeit
(13.00-15.00 Uhr)

Immissionsrichtwerte 18. BImSchV
- 55 dB(A) Allgemeines Wohngebiet
- 60 dB(A) Mischgebiet
- 63 dB(A) Urbanes Gebiet

Einzelpegel im 1t. Geschoss
Isophone 4 m über Grund
(5300, 5302; 2024-01-23)



Originalmaßstab (A4) 1:4000
0 20 40 80 120 m



Gfi
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfi.de
Internet: www.firu-gfi.de



(C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

9.3 Beurteilung

In der Beurteilungszeit sonn-/feiertags in der Ruhezeit am Mittag verursachen oben genannte Emissionsansätze Sportanlagenlärmwirkungen von bis zu 54 dB(A) an der geplanten Bebauung mit der Schutzwürdigkeit eines Urbanen Gebiets im Westen des Plangebiets. Der Immissionsrichtwert der 18. BImSchV für Sportanlagenlärmwirkungen in Urbanen Gebieten in der Ruhezeit am Mittag von 63 dB(A) wird eingehalten.

An der geplanten Bebauung im Norden des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit der Schutzwürdigkeit eines Allgemeinen Wohngebiets werden Sportanlagenlärmwirkungen von bis zu 51 dB(A) berechnet. Der Immissionsrichtwert der 18. BImSchV für Sportanlagenlärmwirkungen in Allgemeinen Wohngebieten in der Ruhezeit am Mittag von 55 dB(A) wird eingehalten.

10 Schallschutzmaßnahmen

10.1 Verkehrslärm

Aufgrund der Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 durch den Kfz-Verkehr auf den in der Umgebung des Plangebiets verlaufenden Straßen wird die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan erforderlich.

Lärmschutzwand

Zum Schutz der geplanten zulässigen Wohnnutzungen wird die Festsetzung einer Lärmschutzwand mit den folgenden Höhen und Längen empfohlen:

- Höhe 5 m und Länge 440 m; beginnend ab der nordwestlichen Ecke der im Osten des Geltungsbereichs festgesetzten Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen; Verlauf entlang der Grenze des Geltungsbereichs in Richtung Westen.

Die Höhenangabe bezieht sich auf die Grundhöhe der im Norden des Geltungsbereichs verlaufenden General-Allen-Straße.

Die Lärmschutzwand muss eine Schalldämmung von mindestens $DL_R = 24$ dB(A) aufweisen. Besondere Anforderungen an die Absorptionseigenschaften werden nicht gestellt.

Außenwohnbereiche

In den Teilbaugebieten WA 2 und MU 4 sind für Außenwohnbereiche mit Sichtverbindung zur General-Allen-Straße Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich (z.B. verglaste Loggien, Prallscheiben, erhöhte geschlossene Brüstungen), so dass in der Mitte des Außenwohnbereichs in 1,5 m über der Fußbodenhöhe ein Beurteilungspegel nach 16. BImSchV von 62 dB(A) am Tag gutachterlich nachgewiesen wird.

Hierauf kann verzichtet werden, soweit die Wohnung über mindestens einen weiteren Außenwohnbereich verfügt, an dem der Beurteilungspegel nach 16. BImSchV von 62 dB(A) am Tag eingehalten wird.

Passiver Schallschutz

Die DIN 4109-1 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“ (Januar 2018) definiert Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Gebäuden unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten. Die Anforderungen sind abhängig von den maßgeblichen Außenlärmpegeln, in denen die zu schützenden Nutzungen liegen. Der maßgebliche Außenlärmpegel ist

gemäß Punkt 4.4.5 der DIN 4109-2 „Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise zur Erfüllung der Anforderungen“ (Januar 2018) unter Berücksichtigung der verschiedenen Lärmarten (u.a. Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe- und Industrieanlagen) zu ermitteln. Bezogen auf den Schienen- und Straßenverkehrslärm (4.4.5.2 und 4.4.5.3 der DIN 4109-2) wird der „maßgebliche Außenlärmpegel“ ermittelt, indem zu dem errechneten Verkehrslärmbeurteilungspegel 3 dB(A) zu addieren sind.

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag und Nacht weniger als 10 dB(A), so ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus dem um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A). Bezogen auf den Gewerbelärm wird nach DIN 4109-2 im Regelfall als „maßgeblicher Außenlärmpegel“ der nach der TA Lärm für die jeweilige Gebietskategorie geltende Tag-Immissionsrichtwert angesetzt. In den im Bebauungsplan vorgesehenen Allgemeinen Wohngebieten beträgt der Tag-Immissionsrichtwert der TA Lärm 55 dB(A), in den vorgesehenen Urbanen Gebieten beträgt der Tag-Immissionsrichtwert der TA Lärm 63 dB(A).

Von den Anforderungen an das erforderliche Schalldämmmaß kann im Baugenehmigungsverfahren abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass zur Sicherstellung verträglicher Innenpegel geringere Maßnahmen ausreichen. Dies gilt beispielsweise für Außenbauteile an den lärmabgewandten Fassaden der geplanten Gebäude.

In den folgenden Karten sind die maßgeblichen Außenlärmpegel im Plangebiet für den ungünstigsten Fall der freien Schallausbreitung dargestellt. In den Berechnungen ist die 5 m hohe Lärmschutzwand an der General-Allen-Straße berücksichtigt.

Festsetzungsvorschlag passiver Schallschutz:

„Zum Schutz vor Außenlärm sind für Außenbauteile von Aufenthaltsräumen die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109-1 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“, Ausgabe Januar 2018, einzuhalten. Die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile ergeben sich nach DIN 4109-1 (Januar 2018) unter Berücksichtigung des maßgeblichen Außenlärmpegels und der unterschiedlichen Raumarten nach folgender Gleichung (Gleichung 6):

$$R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$$

Dabei ist

$K_{Raumart} = 25 \text{ dB}$ für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;

$K_{Raumart} = 30 \text{ dB}$ für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches;

$K_{Raumart} = 35 \text{ dB}$ für Büroräume und Ähnliches;

L_a der Maßgebliche Außenlärmpegel nach Punkt 4.5.5 der DIN 4109-2 (Januar 2018).

Mindestens einzuhalten sind:

$R'_{w,ges} = 35 \text{ dB}$ für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;

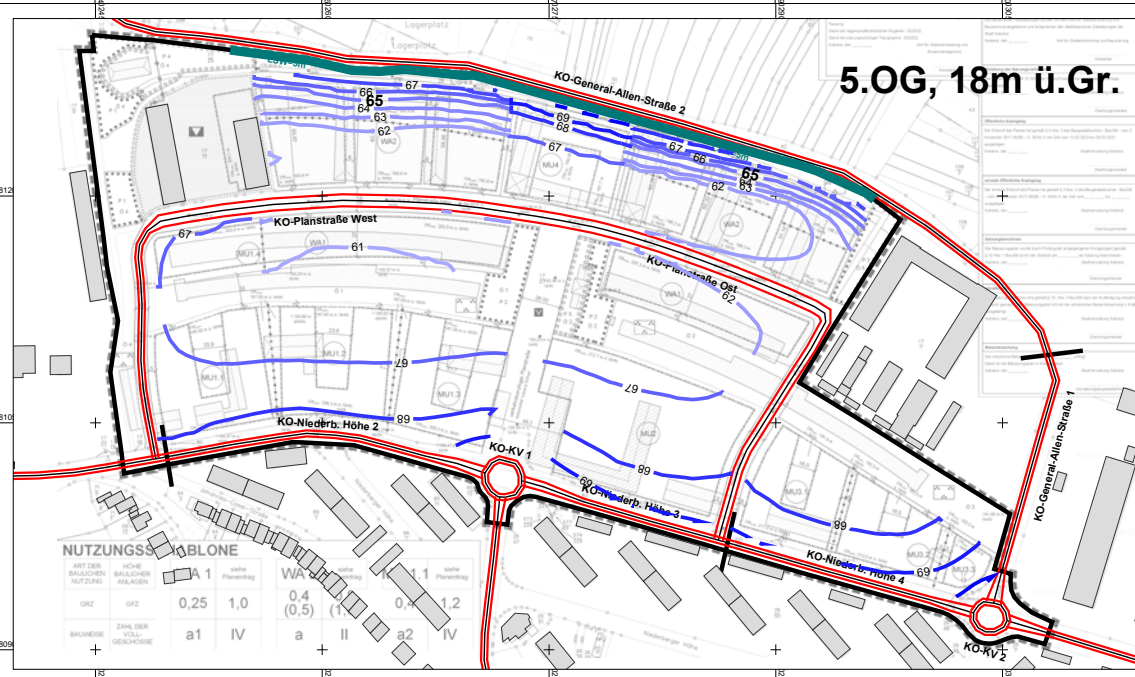
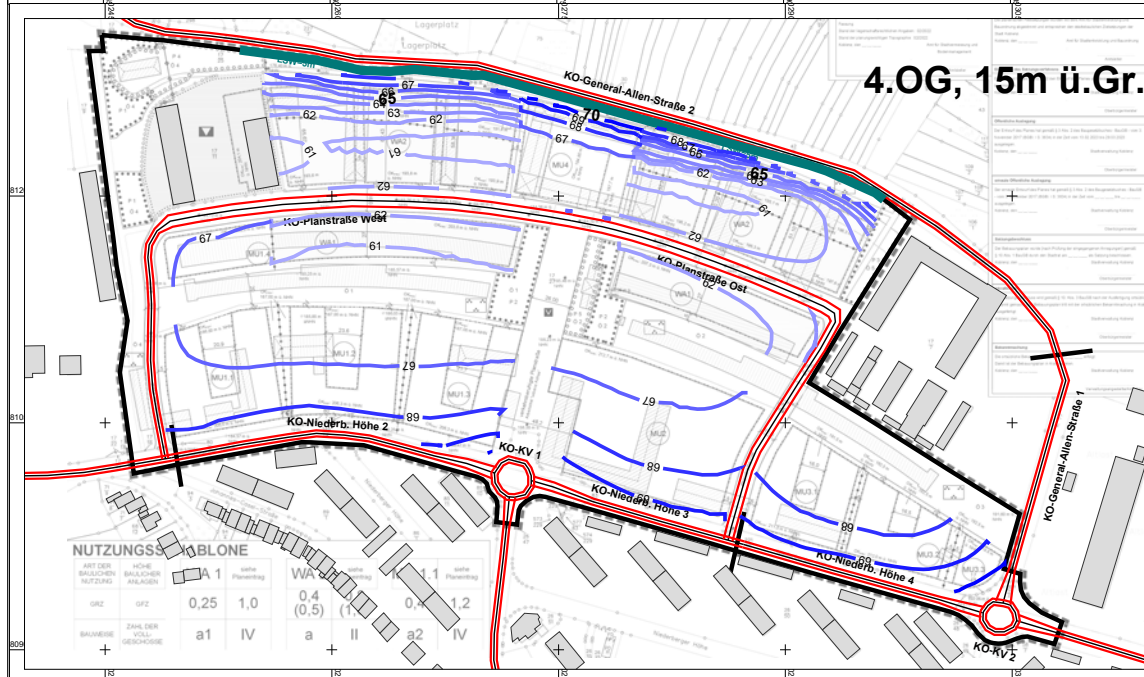
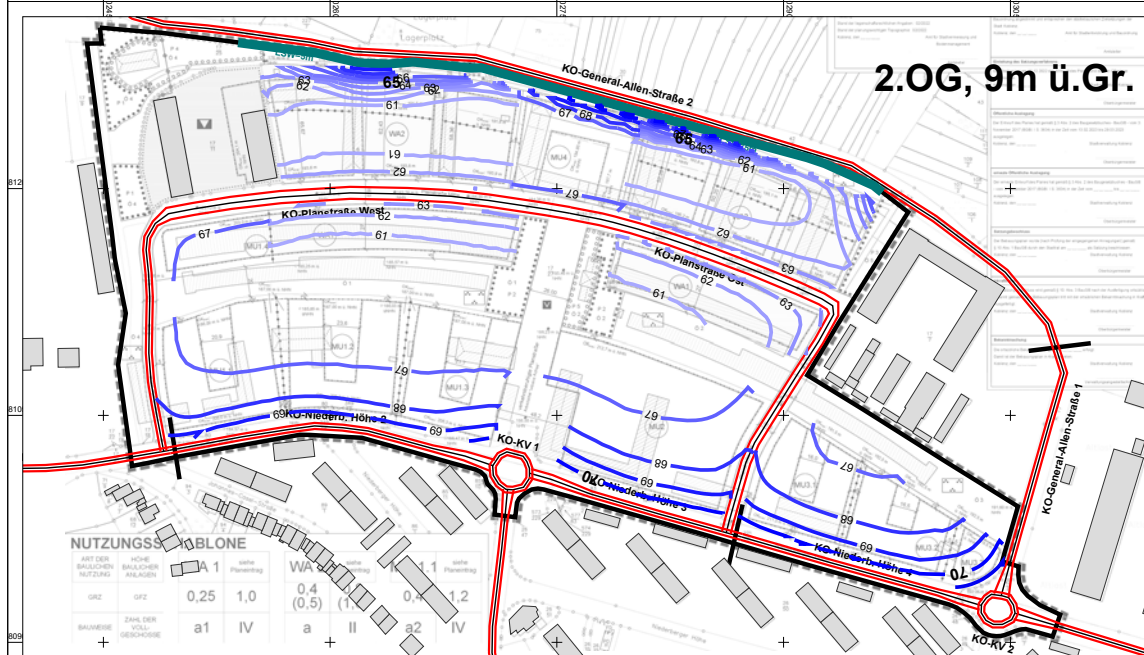
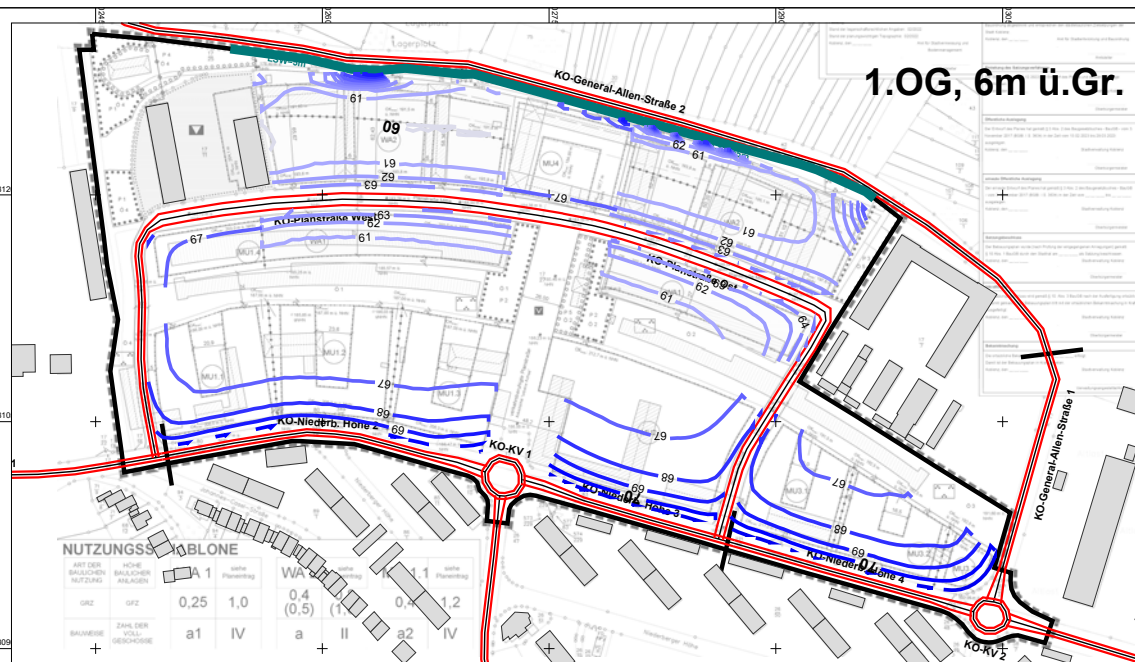
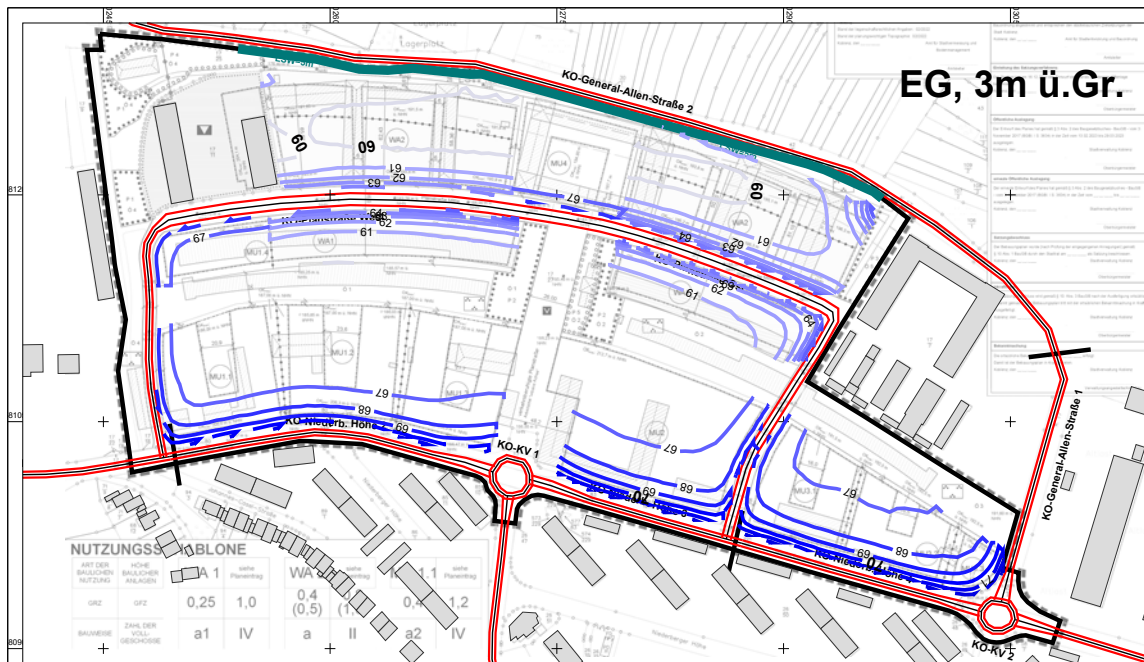
$R'_{w,ges} = 30 \text{ dB}$ für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume, Büroräume und Ähnliches.

Für gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße von $R'_{w,ges} > 50 \text{ dB}$ sind die Anforderungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Die erforderlichen gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ sind in Abhängigkeit vom Verhältnis der vom Raum aus gesehenen gesamten Außenfläche eines Raumes S_S zur Grundfläche des Raumes S_G nach DIN 4109-2 (Januar 2018), Gleichung 32 mit dem Korrekturwert K_{AL} nach Gleichung 33 zu korrigieren. Für Außenbauteile, die unterschiedlich zur maßgeblichen Lärmquelle orientiert sind, siehe DIN 4109-2 (Januar 2018), 4.4.1.

Es können Ausnahmen von den getroffenen Festsetzungen zugelassen werden, soweit nachgewiesen wird, dass – insbesondere bei gegenüber den Lärmquellen abgeschirmten oder den Lärmquellen abgewandten Gebäudeteilen – geringere gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ erforderlich sind.“

Die maßgeblichen Außenlärmpegel sind in der Planzeichnung oder in den Plänen zur Festsetzung zu kennzeichnen.



Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Karte 61:
Maßgebliche Außenlärmpegel Tag
gemäß DIN4109 (2018-01)
Freie Schallausbreitung
mit LSW=5m

Maßgebli. Außenlärmpegel in der
angegebenen Höhe über Grund
(2430, 2440, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438,
2439, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449;
2024-02-06)

Pegelwerte
in dB(A)

<= 55	Hauptgebäude
55 < <= 60	Emission Straße
60 < <= 65	Straßenachse
65 < <= 70	Plangebiet
70 < <= 75	Straße
75 < <= 80	Wand
80 <	

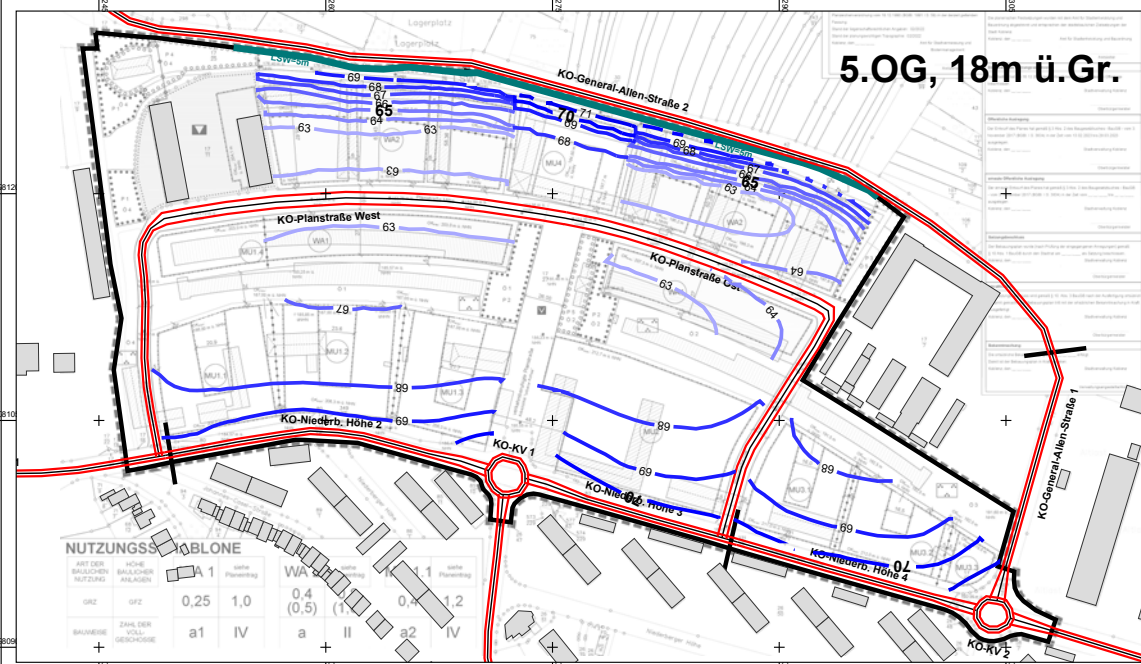
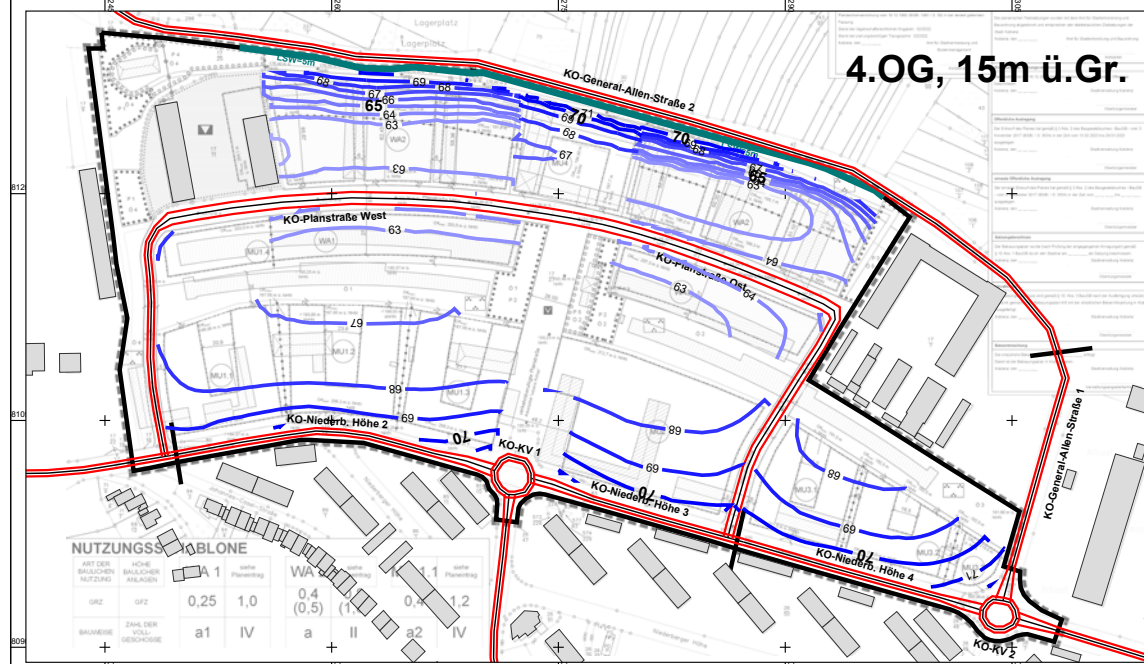
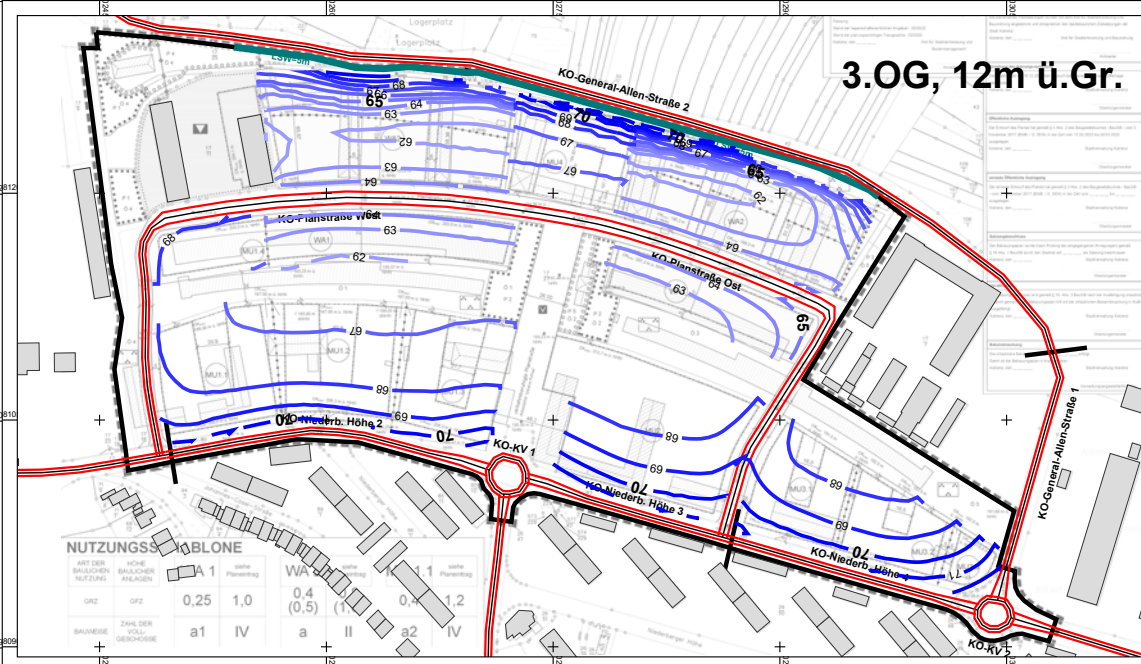
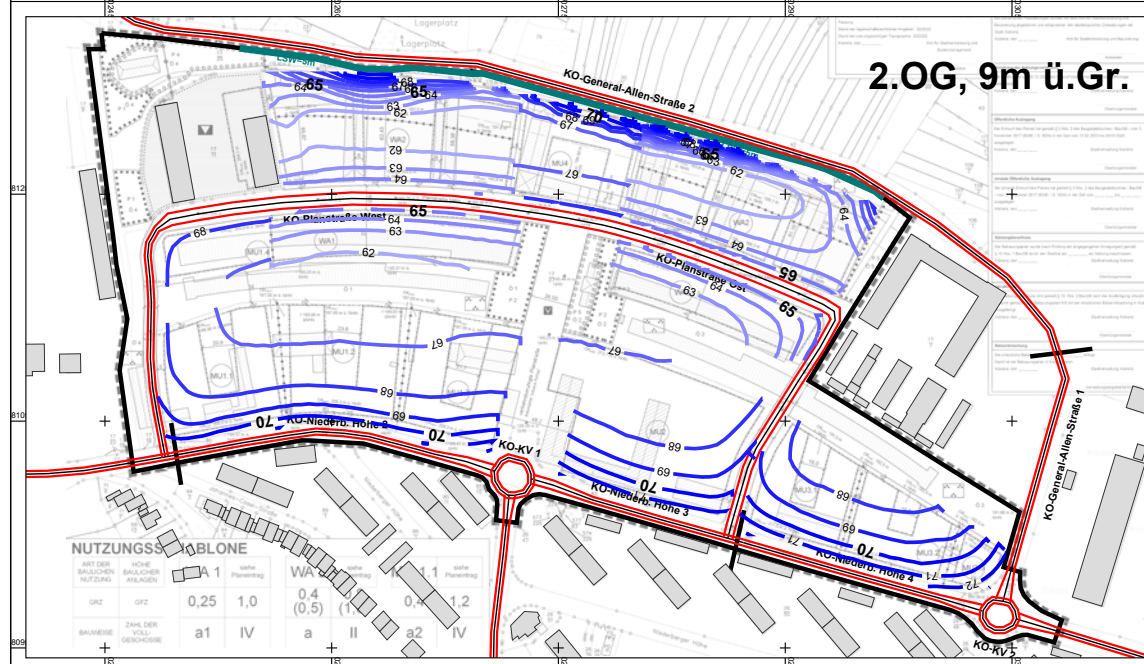
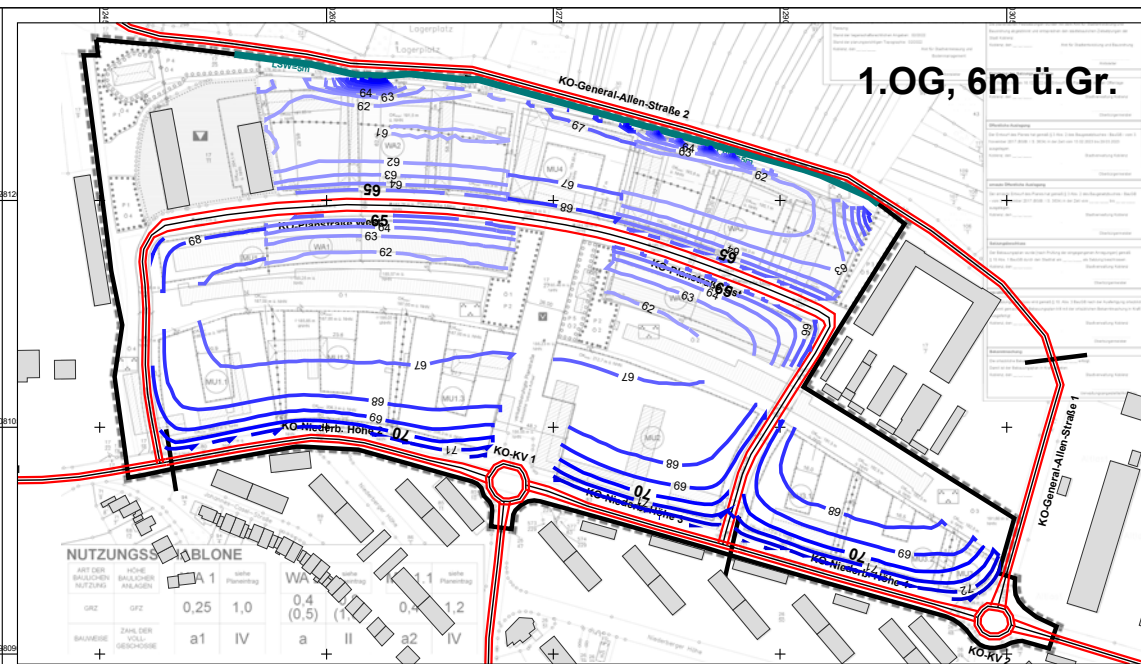
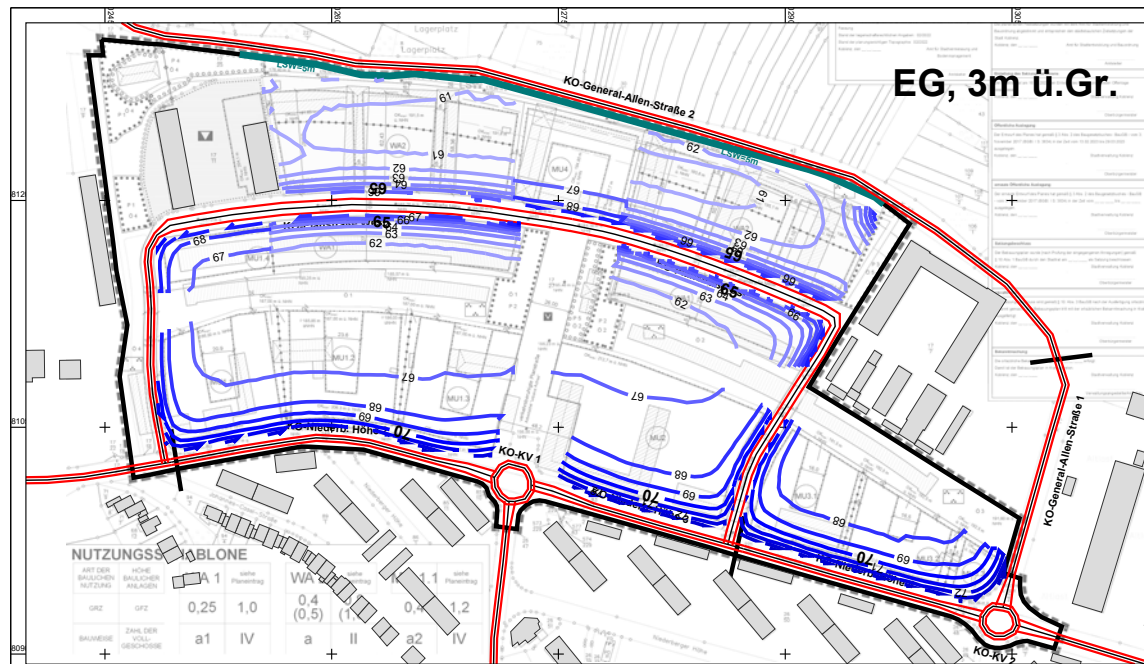
Originalmaßstab (A4) 1:5000
0 50 100 200 m



Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 293 "Quartier Festungspark - ehem. Fritsch-Kaserne" Stadt Koblenz

Karte 62:
Maßgebliche Außenlärmpegel Nacht
gemäß DIN4109 (2018-01)
Freie Schallausbreitung
mit LSW=5m

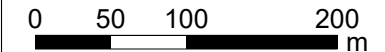
Maßgeb. Außenlärmpegel in der
angegebenen Höhe über Grund
(2430, 2440, 2434, 2435, 2436, 2437,
2438, 2439, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448,
2449; 2024-02-07)



Pegelwerte
in dB(A)

<= 55	Hauptgebäude
55 < <= 60	Emission Straße
60 < <= 65	Straßenachse
65 < <= 70	Plangebiet
70 < <= 75	Knotenpunkt
75 < <= 80	Straße
80 <	Wand

Originalmaßstab (A4) 1:5000



Gfi
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
Mail: info@firu-gfi.de
Internet: www.firu-gfi.de

10.2 Gewerbelärm

Aufgrund der prognostizierten Gewerbelärmeinwirkungen an der geplanten Bebauung infolge des Betriebs der Polizeidienststelle und der Parkplätze ist durch eine entsprechende Festsetzung sicherzustellen, dass an den von Überschreitungen der jeweiligen Immissionsrichtwerte der TA Lärm betroffenen Fassadenabschnitten der geplanten Gebäude keine offenbaren Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen angeordnet werden.

Von dieser Festsetzung können Ausnahmen zugelassen werden, wenn im Genehmigungsverfahren für das konkrete Bauvorhaben nachgewiesen wird, dass durch bauliche Maßnahmen (z.B. Balkonverglasung, transparente Vorbauten) vor dem Fenster die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten wird.

Urheberrechtliche Hinweise

Die in dieser Unterlage vorgelegten Ermittlungen und Berechnungen sowie die durchgeführten Recherchen wurden nach bestem Wissen und mit der nötigen Sorgfalt auf der Grundlage der angegebenen und während der Bearbeitung zugänglichen Quellen erarbeitet. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit wird nur für selbst ermittelte und erstellte Informationen und Daten im Rahmen der üblichen Sorgfaltspflicht übernommen. Eine Gewähr für die sachliche Richtigkeit für Daten und Sachverhalte aus dritter Hand wird nicht übernommen.

Die Ausfertigungen dieser Unterlage bleiben bis zur vollständigen Bezahlung des vereinbarten Honorars Eigentum der FIRU GfI mbH. Alle Unterlagen sind urheberrechtlich geschützt. Nur der Auftraggeber ist berechtigt, die Unterlagen oder Auszüge hiervon (dies jedoch nur mit Quellenangaben) für die gemäß Auftrag vereinbarte Zweckbestimmung weiterzugeben. Vervielfältigungen, Veröffentlichungen und Weitergabe von Inhalten an Dritte in jeglicher Form sind nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der FIRU GfI mbH gestattet. Ausgenommen ist die Verwendung der Unterlagen oder Teile davon für Vermarktungsaktionen des Auftraggebers. In diesen Fällen ist ein deutlich sichtbarer Hinweis auf FIRU GfI mbH als Urheber zu platzieren.

© FIRU GfI mbH

Berechnungsdokumentation

Mittlere Ausbreitungsberechnungen – lautestes Geschoss

Gewerbelärm, Polizei Regelbetrieb + TB Regelbetrieb, Tag	A
Gewerbelärm, Polizei Regel- und Einsatzbetrieb + TB Regelbetrieb, Tag	B
Gewerbelärm, Polizei Regelbetrieb + TB Regelbetrieb, ung. Nachtstd.	C
Gewerbelärm, Polizei Regel- und Einsatzbetrieb + TB Regelbetrieb, ung. Nachtstd.	D

Übersichtstabelle der von wesentliche Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Gebäuden E

- Überschreitung Immissionsgrenzwert + Pegelerhöhung >2 dB(A)
- Erhöhung über 70/60 dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung >0,5 dB(A)

Übersichtskarte der von wesentlichen Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffenen Gebäuden F

- Überschreitung Immissionsgrenzwert + Pegelerhöhung >2 dB(A)
- Erhöhung über 70/60 dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung >0,5 dB(A)

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024
 Rechenlauf: "6240 GL GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Tag"
 Mittlere Ausbreitung

Datum: 25.01.2024
Seite: 1

Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB39 SW 4.OG HR W RW,T 63 dB(A) LrT 47,6 dB(A)																	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	121,3	-52,7	-1,6	-0,1	-0,5	0,6	25,0	21,6	0,0	46,6
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6188,2	67,0	0	0	3,0	115,2	-52,2	-1,8	0,0	-0,7	0,4	15,7	21,6	0,0	37,3
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	160,2	-55,1	-3,0	-2,9	-0,6	1,2	16,3	20,2	0,0	36,5
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	154,2	-54,8	-3,0	-2,7	-0,7	0,9	9,8	20,2	0,0	30,0
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	556,2	-65,9	-4,3	-18,2	-1,3	0,9	-14,3	14,3	0,0	0,0
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	499,6	-65,0	-4,1	-19,3	-1,5	3,5	-12,7	10,0	0,0	-2,7
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	510,7	-65,2	-4,2	-19,9	-1,8	5,6	-11,4	7,0	0,0	-4,4
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	457,1	-64,2	-4,2	-18,7	-1,3	3,0	-8,8	4,0	0,0	-4,9
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	557,8	-65,9	-4,2	-18,7	-1,4	0,8	-16,1	10,8	0,0	-5,3
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	475,2	-64,5	-4,2	-18,6	-1,3	2,1	-9,9	4,0	0,0	-5,9
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	556,8	-65,9	-4,3	-19,0	-1,5	1,1	-16,7	10,8	0,0	-6,0
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	495,7	-64,9	-4,2	-18,2	-1,2	1,9	-10,0	4,0	0,0	-6,1
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	531,0	-65,5	-4,3	-18,4	-1,3	1,3	-16,3	10,0	0,0	-6,3
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	520,9	-65,3	-4,3	-18,5	-1,3	1,8	-11,0	4,0	0,0	-7,0
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	570,9	-66,1	-4,3	-18,1	-1,3	0,5	-21,4	14,3	0,0	-7,1
Regelbetrieb_Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	523,8	-65,4	-4,3	-18,5	-1,3	1,5	-11,7	4,0	0,0	-7,7
Regelbetrieb_Fahrweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	534,5	-65,6	-4,3	-18,4	-1,3	1,4	-12,6	4,0	0,0	-8,6
Regelbetrieb_Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	546,0	-65,7	-4,3	-18,3	-1,3	1,3	-13,6	4,0	0,0	-9,6
Regelbetrieb_Hof 4 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	516,3	-65,2	-4,2	-18,9	-1,4	2,5	-8,2	-1,5	0,0	-9,8
Regelbetrieb_Hof 3 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	516,4	-65,3	-4,2	-18,9	-1,4	2,6	-8,6	-1,5	0,0	-10,2
Regelbetrieb_Hof 1 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	457,1	-64,2	-4,2	-18,7	-1,3	3,0	-8,8	-1,5	0,0	-10,4
Regelbetrieb_Hof 2 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	518,1	-65,3	-4,2	-19,0	-1,4	2,8	-8,8	-1,5	0,0	-10,4
Regelbetrieb_Hof 1 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	518,1	-65,3	-4,2	-19,0	-1,4	2,8	-8,8	-1,5	0,0	-10,4
Regelbetrieb_Fahrweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	559,0	-65,9	-4,3	-18,3	-1,3	1,2	-15,2	4,0	0,0	-11,2
Regelbetrieb_Hof 2 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	475,2	-64,5	-4,2	-18,6	-1,3	2,1	-9,9	-1,5	0,0	-11,5
Regelbetrieb_Hof 3 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	495,7	-64,9	-4,2	-18,2	-1,2	1,9	-10,0	-1,5	0,0	-11,6
Regelbetrieb_Hof 4 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	520,9	-65,3	-4,3	-18,5	-1,3	1,8	-11,0	-1,5	0,0	-12,5

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024
 Rechenlauf: "6240 GL GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Tag"
 Mittlere Ausbreitung

Datum: 25.01.2024
Seite: 2

Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB40 SW 4.OG HR S RW,T 63 dB(A) LrT 40,1 dB(A)																	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	166,5	-55,4	-2,8	-9,2	-0,4	4,9	16,4	21,6	0,0	38,0
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	193,4	-56,7	-3,4	-2,3	-0,7	0,7	14,2	20,2	0,0	34,4
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	185,6	-56,4	-3,4	-1,6	-0,9	0,5	8,2	20,2	0,0	28,4
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6188,2	67,0	0	0	3,0	158,5	-55,0	-2,8	-16,9	-0,4	8,9	3,9	21,6	0,0	25,5
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	515,4	-65,2	-4,3	-5,7	-1,4	0,4	-1,7	14,3	0,0	12,6
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	415,7	-63,4	-4,2	-8,1	-1,0	5,8	5,7	4,0	0,0	9,7
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	529,7	-65,5	-4,3	-1,6	-1,6	0,1	-5,2	14,3	0,0	9,1
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	454,5	-64,1	-4,2	-7,3	-0,9	4,2	4,3	4,0	0,0	8,2
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	516,3	-65,2	-4,2	-4,6	-2,0	0,1	-2,7	10,8	0,0	8,1
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	489,3	-64,8	-4,2	-4,5	-1,5	1,2	-2,0	10,0	0,0	8,0
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	515,2	-65,2	-4,3	-5,1	-1,7	0,7	-2,9	10,8	0,0	7,9
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	457,6	-64,2	-4,1	-13,3	-0,7	6,2	-2,3	10,0	0,0	7,7
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	479,9	-64,6	-4,2	-8,5	-0,9	4,0	2,3	4,0	0,0	6,3
Regelbetrieb_Fahrweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	482,1	-64,7	-4,2	-4,9	-1,5	1,2	2,2	4,0	0,0	6,1
Regelbetrieb_Fahrweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	493,0	-64,8	-4,3	-4,6	-1,6	1,6	1,9	4,0	0,0	5,9
Regelbetrieb_Fahrweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	504,7	-65,1	-4,3	-3,6	-1,6	1,5	1,6	4,0	0,0	5,6
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	433,9	-63,7	-4,2	-9,6	-0,8	3,1	1,4	4,0	0,0	5,4
Regelbetrieb_Fahrweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	517,9	-65,3	-4,3	-2,7	-1,7	1,2	0,5	4,0	0,0	4,5
Regelbetrieb_Hof 1 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	415,7	-63,4	-4,2	-8,1	-1,0	5,8	5,7	-1,5	0,0	4,2
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-18,4	-1,3	11,4	-2,8	7,0	0,0	4,1
Regelbetrieb_Hof 4 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	474,4	-64,5	-4,2	-6,3	-1,4	1,9	4,5	-1,5	0,0	2,9
Regelbetrieb_Hof 3 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	454,5	-64,1	-4,2	-7,3	-0,9	4,2	4,3	-1,5	0,0	2,7
Regelbetrieb_Hof 3 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	474,6	-64,5	-4,2	-6,3	-1,5	1,8	3,9	-1,5	0,0	2,3
Regelbetrieb_Hof 1 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	476,2	-64,5	-4,2	-6,3	-1,5	1,9	3,5	-1,5	0,0	2,0
Regelbetrieb_Hof 2 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	476,2	-64,5	-4,2	-6,6	-1,5	1,9	3,4	-1,5	0,0	1,8
Regelbetrieb_Hof 4 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	479,9	-64,6	-4,2	-8,5	-0,9	4,0	2,3	-1,5	0,0	0,8
Regelbetrieb_Hof 2 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	433,9	-63,7	-4,2	-9,6	-0,8	3,1	1,4	-1,5	0,0	-0,1

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	Datum: 25.01.2024	
Rechenlauf: "6240 GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Tag"																	Seite: 3	
Mittlere Ausbreitung																		
Schallquelle	Quellentyp	Lw dB(A)	I oder S m, m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)	
Immissionsort GEB49 SW 4.OG HR SO RW,T 55 dB(A) LrT 43,8 dB(A)																		
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	40,0	-43,0	0,0	-5,6	-0,4	5,7	33,2	4,0	1,9	39,1	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	2,9	78,6	-48,9	-0,2	-2,7	-0,5	1,7	23,0	10,0	1,9	34,9	
Regelbetrieb_Hof 1_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	40,0	-43,0	0,0	-5,6	-0,4	5,7	33,2	-1,5	1,9	33,6	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	85,2	-49,6	-0,6	-2,7	-0,4	2,5	25,5	4,0	1,9	31,4	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	143,1	-54,1	-2,7	-4,0	-0,7	1,6	14,6	14,3	1,9	30,9	
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	58,0	-46,3	0,0	-12,3	-0,1	6,4	24,2	4,0	1,9	30,1	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	96,9	-50,7	-0,9	-3,3	-0,4	1,4	17,9	10,0	1,9	29,8	
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	79,3	-49,0	-0,5	-8,8	-0,3	5,6	23,7	4,0	1,9	29,6	
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	95,9	-50,6	-1,4	-15,2	-0,2	11,9	18,4	7,0	1,9	27,3	
Regelbetrieb_Hof 1 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	88,5	-49,9	-0,8	-2,6	-0,4	2,2	26,6	-1,5	1,9	27,0	
Regelbetrieb_Hof 4 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	88,8	-50,0	-0,8	-3,1	-0,4	1,6	26,4	-1,5	1,9	26,7	
Regelbetrieb_Hof 3 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	88,5	-49,9	-0,8	-3,0	-0,4	1,7	26,1	-1,5	1,9	26,5	
Regelbetrieb_Hof 2 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	89,2	-50,0	-0,8	-3,4	-0,4	2,2	25,8	-1,5	1,9	26,2	
Regelbetrieb Fahweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	133,6	-53,5	-2,5	-5,0	-0,6	1,5	12,7	10,8	1,9	25,4	
Regelbetrieb Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	135,6	-53,6	-2,4	-5,1	-0,8	1,1	12,4	10,8	1,9	25,1	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	102,7	-51,2	-1,1	-5,9	-0,4	2,2	19,1	4,0	1,9	25,0	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	151,4	-54,6	-2,9	-2,3	-0,7	1,2	8,6	14,3	1,9	24,9	
Regelbetrieb_Hof 2_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	58,0	-46,3	0,0	-12,3	-0,1	6,4	24,2	-1,5	1,9	24,6	
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	106,0	-51,5	-1,8	-10,6	-0,2	6,0	18,4	4,0	1,9	24,3	
Regelbetrieb_Hof 3_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	79,3	-49,0	-0,5	-8,8	-0,3	5,6	23,7	-1,5	1,9	24,0	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	119,9	-52,6	-1,9	-4,4	-0,5	2,4	17,7	4,0	1,9	23,6	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	137,6	-53,8	-2,5	-4,1	-0,6	2,7	15,0	4,0	1,9	20,9	
QU TB West Fahweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	547,4	-68,8	-4,3	-18,2	-1,3	5,9	-4,2	21,6	1,9	19,4	
Regelbetrieb_Hof 4_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	106,0	-51,5	-1,8	-10,6	-0,2	6,0	18,4	-1,5	1,9	18,8	
QU TB West Fahweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	546,1	-65,7	-4,3	-19,1	-1,5	1,0	-13,1	20,2	1,9	9,1	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	541,7	-65,7	-4,3	-17,2	-1,2	2,0	-16,3	21,6	1,9	7,3	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	529,4	-65,5	-4,3	-18,9	-1,5	0,5	-19,7	20,2	1,9	2,5	

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	Datum: 25.01.2024	
Rechenlauf: "6240 GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Tag"																	Seite: 4	
Mittlere Ausbreitung																		
Schallquelle	Quellentyp	Lw dB(A)	I oder S m, m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)	
Immissionsort GEB50 SW 4.OG HR W RW,T 63 dB(A) LrT 47,9 dB(A)																		
QU TB West Fahweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	129,0	-53,2	-2,0	-0,1	-0,6	0,3	23,7	21,6	0,0	45,3	
QU TB West Fahweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	113,4	-52,1	-1,4	0,0	-0,5	0,3	22,9	20,2	0,0	43,2	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	109,0	-51,7	-1,6	0,0	-0,7	0,2	16,1	20,2	0,0	36,3	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	141,9	-54,0	-2,6	0,0	-0,9	0,4	12,9	21,6	0,0	34,5	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	544,2	-65,7	-4,3	-19,3	-1,6	1,0	-15,3	14,3	0,0	-1,0	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	498,2	-64,9	-4,1	-19,8	-1,7	3,0	-13,9	10,0	0,0	-3,9	
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-20,3	-1,9	5,1	-12,5	7,0	0,0	-5,5	
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	451,8	-64,1	-4,2	-19,6	-1,5	2,8	-10,0	4,0	0,0	-6,0	
Regelbetrieb Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	551,9	-65,8	-4,2	-19,5	-1,7	0,2	-17,6	10,8	0,0	-6,8	
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-19,7	-1,5	2,3	-10,8	4,0	0,0	-6,9	
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	487,7	-64,8	-4,2	-19,5	-1,5	1,9	-11,4	4,0	0,0	-7,4	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	524,0	-65,4	-4,2	-19,5	-1,5	1,4	-17,4	10,0	0,0	-7,4	
Regelbetrieb Fahweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	550,9	-65,8	-4,3	-19,8	-1,7	0,5	-18,4	10,8	0,0	-7,8	
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-19,6	-1,6	2,1	-11,9	4,0	0,0	-7,9	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	561,1	-66,0	-4,3	-19,4	-1,6	0,8	-22,6	14,3	0,0	-8,3	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	517,3	-65,3	-4,2	-19,5	-1,5	1,7	-12,6	4,0	0,0	-8,7	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	527,0	-65,4	-4,2	-19,5	-1,6	1,4	-13,8	4,0	0,0	-9,8	
Regelbetrieb_Hof 4 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	512,3	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,4	-9,3	-1,5	0,0	-10,8	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	537,5	-65,6	-4,3	-19,5	-1,6	1,3	-15,0	4,0	0,0	-11,0	
Regelbetrieb_Hof 3 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	512,7	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,5	-9,7	-1,5	0,0	-11,2	
Regelbetrieb_Hof 1 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	514,5	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,7	-9,9	-1,5	0,0	-11,5	
Regelbetrieb_Hof 2 Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	514,3	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,6	-9,9	-1,5	0,0	-11,5	
Regelbetrieb_Hof 3_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	451,8	-64,1	-4,2	-19,6	-1,5	2,8	-10,0	-1,5	0,0	-11,6	
Regelbetrieb_Hof 2_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-19,7	-1,5	2,3	-10,8	-1,5	0,0	-12,4	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	549,7	-65,8	-4,3	-19,5	-1,6	1,2	-16,6	4,0	0,0	-12,6	
Regelbetrieb_Hof 3_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	487,7	-64,8	-4,2	-19,5	-1,5	1,9	-11,4	-1,5	0,0	-13,0	
Regelbetrieb_Hof 4_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-19,6	-1,6	2,1	-11,9	-1,5	0,0	-13,5	

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6240 GL GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Tag"																	
Mittlere Ausbreitung																	
Datum: 25.01.2024 Seite: 8																	
Schallquelle	Quellentyp	Lw	l oder S	Lw	K1	KT	Ko	s	Adv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	dLw	ZR	Lr
		dB(A)	m, m²	dB(A)	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB(A)
Immissionsort GEB64 SW 4.OG HR N RW,T 63	dB(A)	LrT 43,5	dB(A)														
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	74,1	-48,4	-0,3	-0,4	-0,5	0,2	25,1	14,3	0,0	39,4
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	64,1	-47,1	-0,1	-2,2	-0,5	1,2	27,8	4,0	0,0	31,8
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	62,0	-46,8	-0,1	-2,5	-0,5	1,0	27,6	4,0	0,0	31,6
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	110,6	-51,9	-1,5	-0,1	-0,8	1,5	20,9	10,0	0,0	30,9
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	73,6	-48,3	-0,3	-4,2	-0,5	3,4	26,7	4,0	0,0	30,7
Regelbetrieb_Fahrtweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	106,3	-51,5	-1,6	-0,6	-0,6	0,6	19,0	10,8	0,0	29,8
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	108,6	-51,7	-1,7	-0,5	-0,8	0,3	19,0	10,8	0,0	29,8
Regelbetrieb_Fahrtweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	99,0	-50,9	-1,4	-0,3	-0,6	0,4	14,9	14,3	0,0	29,3
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	90,5	-50,1	-1,2	-2,4	-0,5	1,5	19,1	10,0	0,0	29,1
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	134,8	-53,6	-2,6	-0,2	-0,9	3,6	20,3	7,0	0,0	27,3
Regelbetrieb_Fahrtweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	91,1	-50,2	-1,2	-2,7	-0,5	1,6	23,2	4,0	0,0	27,2
Regelbetrieb_Fahrtweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	88,7	-49,9	-1,1	-2,5	-0,5	1,5	23,0	4,0	0,0	27,0
Regelbetrieb_Hof 3 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	64,1	-47,1	-0,1	-2,2	-0,5	1,2	27,8	-1,5	0,0	26,3
Regelbetrieb_Hof 4 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	62,0	-46,8	-0,1	-2,5	-0,5	1,0	27,6	-1,5	0,0	26,0
Regelbetrieb_Fahrtweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	88,8	-50,0	-1,0	-2,1	-0,5	1,0	22,0	4,0	0,0	26,0
Regelbetrieb_Hof 2 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	73,6	-48,3	-0,3	-4,2	-0,5	3,5	26,8	-1,5	0,0	25,2
Regelbetrieb_Fahrtweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	91,8	-50,3	-1,1	-1,1	-0,5	0,8	21,0	4,0	0,0	25,0
Regelbetrieb_Hof 4 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	99,1	-50,9	-1,5	-1,9	-0,6	1,7	25,8	-1,5	0,0	24,3
Regelbetrieb_Hof 3 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	101,1	-51,1	-1,5	-1,4	-0,6	1,6	25,6	-1,5	0,0	24,1
Regelbetrieb_Hof 2 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	101,7	-51,1	-1,5	-1,4	-0,6	1,5	25,2	-1,5	0,0	23,6
Regelbetrieb_Hof 1 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	103,3	-51,3	-1,6	-1,6	-0,6	1,5	24,7	-1,5	0,0	23,2
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	86,5	-49,7	-1,3	-12,4	-0,2	5,0	17,9	4,0	0,0	21,9
Regelbetrieb_Hof 1 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	86,5	-49,7	-1,3	-12,4	-0,2	5,0	17,9	-1,5	0,0	16,4
QU TB West Fahrtweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	612,5	-66,7	-4,3	-16,9	-1,3	1,7	-8,2	21,6	0,0	13,4
QU TB West Fahrtweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	601,3	-66,6	-4,3	-19,0	-1,6	6,5	-8,4	20,2	0,0	11,9
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	611,5	-66,7	-4,3	-14,1	-1,0	0,4	-15,7	21,6	0,0	5,9
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	579,9	-66,3	-4,3	-18,8	-1,5	6,5	-14,3	20,2	0,0	5,9

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6240 GL GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Tag"																	
Mittlere Ausbreitung																	
Datum: 25.01.2024 Seite: 8																	
Schallquelle	Quellentyp	Lw	l oder S	Lw	K1	KT	Ko	s	Adv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	dLw	ZR	Lr
		dB(A)	m, m²	dB(A)	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB(A)
Immissionsort GEB69 SW 5.OG HR N RW,T 63	dB(A)	LrT 43,9	dB(A)														
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	63,7	-47,1	0,0	0,0	-0,5	0,4	27,3	14,3	0,0	41,6
Regelbetrieb_Fahrtweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	86,3	-49,7	0,0	0,0	-0,5	0,4	18,0	14,3	0,0	32,3
Regelbetrieb_Fahrtweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	108,4	-51,7	-0,7	-0,5	-0,5	1,2	20,5	10,8	0,0	31,3
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	112,5	-52,0	-1,0	0,0	-0,7	0,6	20,2	10,8	0,0	31,0
Regelbetrieb_Fahrtweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	101,8	-51,1	-0,5	-1,4	-0,5	1,1	19,3	10,0	0,0	29,3
Regelbetrieb_Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	103,6	-51,3	-0,6	-1,4	-0,5	1,0	23,5	4,0	0,0	27,5
Regelbetrieb_Fahrtweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	97,9	-50,8	-0,5	-1,4	-0,5	0,9	23,4	4,0	0,0	27,3
Regelbetrieb_Fahrtweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	92,9	-50,4	-0,3	-1,1	-0,5	0,8	23,3	4,0	0,0	27,2
Regelbetrieb_Fahrtweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	87,5	-49,8	-0,1	-0,5	-0,5	0,7	23,0	4,0	0,0	27,0
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	91,0	-50,2	-0,2	-6,5	-0,4	3,4	22,8	4,0	0,0	26,7
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	151,4	-54,6	-1,9	-2,2	-1,0	2,1	16,1	10,0	0,0	26,1
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	130,9	-53,3	-1,8	-6,7	-0,5	5,3	19,5	4,0	0,0	23,5
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	112,3	-52,0	-1,2	-8,9	-0,3	5,2	19,4	4,0	0,0	23,4
Regelbetrieb_Hof 4 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	120,4	-52,6	-1,1	-2,1	-0,5	1,6	24,3	-1,5	0,0	22,8
Regelbetrieb_Hof 2 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	118,8	-52,5	-0,9	-1,7	-0,5	1,5	24,2	-1,5	0,0	22,6
Regelbetrieb_Hof 1 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	120,1	-52,6	-1,0	-1,6	-0,5	1,5	24,0	-1,5	0,0	22,5
Regelbetrieb_Hof 3 Fahrtweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	121,0	-52,7	-1,0	-1,9	-0,5	1,5	24,0	-1,5	0,0	22,5
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	169,3	-55,6	-2,6	-11,7	-0,5	10,9	14,6	7,0	0,0	21,6
Regelbetrieb_Hof 4 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	91,0	-50,2	-0,2	-6,5	-0,4	3,5	22,8	-1,5	0,0	21,3
Regelbetrieb_Hof 2 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	130,9	-53,3	-1,8	-6,7	-0,5	5,3	19,5	-1,5	0,0	18,0
Regelbetrieb_Hof 3 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	112,3	-52,0	-1,2	-8,9	-0,3	5,2	19,4	-1,5	0,0	17,8
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	148,7	-54,4	-2,5	-13,1	-0,4	3,5	9,7	4,0	0,0	13,7
QU TB West Fahrtweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	682,9	-67,7	-4,3	-15,9	-1,3	1,5	-8,2	21,6	0,0	13,4
Regelbetrieb_Hof 1 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	148,7	-54,4	-2,5	-13,1	-0,4	3,5	9,7	-1,5	0,0	8,1
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	683,5	-67,7	-4,3	-11,9	-0,9	0,4	-14,4	21,6	0,0	7,2
QU TB West Fahrtweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	663,0	-67,4	-4,3	-18,7	-1,7	1,0	-14,4	20,2	0,0	5,8
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	646,1	-67,2	-4,2	-18,1	-1,5	0,7	-20,4	20,2	0,0	-0,2

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

A

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024
 Rechenlauf: "6250 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Tag"
 Mittlere Ausbreitung

Datum: 28.01.2024
Seite: 1

Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	Kl dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB39 SW 4.OG HR W RW,T 63 dB(A) LrT 47,6 dB(A)																	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	121,3	-52,7	-1,6	-0,1	-0,5	0,6	25,0	21,6	0,0	46,6
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6188,2	67,0	0	0	3,0	115,2	-52,2	-1,8	0,0	-0,7	0,4	15,7	21,6	0,0	37,3
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	160,2	-55,1	-3,0	-2,9	-0,6	1,2	16,3	20,2	0,0	36,5
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	154,2	-54,8	-3,0	-2,7	-0,7	0,9	9,8	20,2	0,0	30,0
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	556,2	-65,9	-4,3	-18,2	-1,3	0,9	-14,3	14,3	0,0	0,0
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	499,6	-65,0	-4,1	-19,3	-1,5	3,5	-12,7	10,0	0,0	-2,7
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	510,7	-65,2	-4,2	-19,9	-1,8	5,6	-11,4	7,0	0,0	-4,4
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	457,1	-64,2	-4,2	-18,7	-1,3	3,0	-8,8	4,0	0,0	-4,9
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	557,8	-65,9	-4,2	-18,7	-1,4	0,8	-16,1	10,8	0,0	-5,3
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	475,2	-64,5	-4,2	-18,6	-1,3	2,1	-9,9	4,0	0,0	-5,9
Regelbetrieb Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	556,8	-65,9	-4,3	-19,0	-1,5	1,1	-16,7	10,8	0,0	-6,0
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	495,7	-64,9	-4,2	-18,2	-1,2	1,9	-10,0	4,0	0,0	-6,1
Regelbetrieb Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	531,0	-65,5	-4,3	-18,4	-1,3	1,3	-16,3	10,0	0,0	-6,3
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	520,9	-65,3	-4,3	-18,5	-1,3	1,8	-11,0	4,0	0,0	-7,0
Regelbetrieb Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	570,9	-66,1	-4,3	-18,1	-1,3	0,5	-21,4	14,3	0,0	-7,1
Regelbetrieb Fahrweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	523,8	-65,4	-4,3	-18,5	-1,3	1,5	-11,7	4,0	0,0	-7,7
Regelbetrieb Fahrweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	534,5	-65,6	-4,3	-18,4	-1,3	1,4	-12,6	4,0	0,0	-8,6
Einsatzbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	499,6	-65,0	-4,1	-19,3	-1,5	3,5	-12,7	4,0	0,0	-8,7
Regelbetrieb Fahrweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	546,0	-65,7	-4,3	-18,3	-1,3	1,3	-10,6	4,0	0,0	-9,6
Regelbetrieb_Hof 4 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	516,3	-65,2	-4,2	-18,9	-1,4	2,5	-8,2	-1,5	0,0	-9,8
Regelbetrieb_Hof 3 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	516,4	-65,3	-4,2	-18,9	-1,4	2,6	-8,6	-1,5	0,0	-10,2
Einsatzbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	457,1	-64,2	-4,2	-18,7	-1,3	3,0	-8,8	-1,5	0,0	-10,4
Regelbetrieb_Hof 1 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	457,1	-64,2	-4,2	-18,7	-1,3	3,0	-8,8	-1,5	0,0	-10,4
Regelbetrieb_Hof 2 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	518,1	-65,3	-4,2	-19,0	-1,4	2,8	-8,8	-1,5	0,0	-10,4
Regelbetrieb_Hof 1 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	518,1	-65,3	-4,2	-19,0	-1,4	2,8	-8,8	-1,5	0,0	-10,4
Regelbetrieb Fahrweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	559,0	-65,9	-4,3	-18,3	-1,3	1,2	-15,2	4,0	0,0	-11,2
Einsatzbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	475,2	-64,5	-4,2	-18,6	-1,3	2,1	-9,9	-1,5	0,0	-11,5
Regelbetrieb_Hof 2 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	475,2	-64,5	-4,2	-18,6	-1,3	2,1	-9,9	-1,5	0,0	-11,5
Einsatzbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	495,7	-64,9	-4,2	-18,2	-1,2	1,9	-10,0	-1,5	0,0	-11,6
Regelbetrieb_Hof 3 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	495,7	-64,9	-4,2	-18,2	-1,2	1,9	-10,0	-1,5	0,0	-11,6
Einsatzbetrieb Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	531,0	-65,5	-4,3	-18,4	-1,3	1,3	-16,3	4,0	0,0	-12,3
Einsatzbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	520,9	-65,3	-4,3	-18,5	-1,3	1,8	-11,0	-1,5	0,0	-12,5
Regelbetrieb_Hof 4 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	520,9	-65,3	-4,3	-18,5	-1,3	1,8	-11,0	-1,5	0,0	-12,5
Einsatzbetrieb Fahrweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	523,8	-65,4	-4,3	-18,5	-1,3	1,5	-11,7	-1,5	0,0	-13,3
Regelbetrieb Fahrweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	534,5	-65,6	-4,3	-18,4	-1,3	1,4	-12,6	-1,5	0,0	-14,1
Regelbetrieb Fahrweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	546,0	-65,7	-4,3	-18,3	-1,3	1,3	-13,6	-1,5	0,0	-15,2
Einsatzbetrieb Fahrweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	559,0	-65,9	-4,3	-18,3	-1,3	1,2	-15,2	-1,5	0,0	-16,8

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024
 Rechenlauf: "6250 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Tag"
 Mittlere Ausbreitung

Datum: 28.01.2024
Seite: 2

Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	Kl dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB40 SW 4.OG HR S RW,T 63 dB(A) LrT 40,1 dB(A)																	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	166,5	-55,4	-2,8	-2,2	-0,4	4,9	16,4	21,6	0,0	28,0
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	193,4	-56,7	-3,4	-2,3	-0,7	0,7	14,2	20,2	0,0	34,4
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	185,6	-56,4	-3,4	-1,6	-0,9	0,5	8,2	20,2	0,0	28,4
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6188,2	67,0	0	0	3,0	158,5	-55,0	-2,8	-16,9	-0,4	8,9	3,9	21,6	0,0	25,5
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	515,4	-65,2	-4,3	-5,7	-1,4	0,4	-1,7	14,3	0,0	12,6
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	415,7	-63,4	-4,2	-8,1	-1,0	5,8	5,7	4,0	0,0	9,7
Regelbetrieb Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	529,7	-65,5	-4,3	-1,5	-1,8	0,1	-5,2	14,3	0,0	9,1
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	454,5	-64,1	-4,2	-7,3	-0,9	4,2	4,3	4,0	0,0	8,2
Regelbetrieb Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	516,3	-65,2	-4,2	-4,6	-2,0	0,1	-2,7	10,8	0,0	8,1
Regelbetrieb Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	489,3	-64,8	-4,2	-4,5	-1,5	1,2	-2,0	10,0	0,0	8,0
Regelbetrieb Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	515,2	-65,2	-4,3	-5,1	-1,7	0,7	-2,9	10,8	0,0	7,9
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	457,6	-64,2	-4,1	-13,3	-0,7	6,2	-2,3	10,0	0,0	7,7
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	479,9	-64,6	-4,2	-8,5	-0,9	4,0	2,3	4,0	0,0	6,3
Regelbetrieb Fahrweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	482,1	-64,7	-4,2	-4,9	-1,5	1,2	2,2	4,0	0,0	6,1
Regelbetrieb Fahrweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	493,0	-64,8	-4,3	-4,6	-1,6	1,6	1,9	4,0	0,0	5,9
Regelbetrieb Fahrweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	504,7	-65,1	-4,3	-3,6	-1,6	1,5	1,6	4,0	0,0	5,6
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	433,9	-63,7	-4,2	-9,6	-0,8	3,1	1,4	4,0	0,0	5,4
Regelbetrieb Fahrweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	517,9	-65,3	-4,3	-2,7	-1,7	1,2	0,5	4,0	0,0	4,5
Einsatzbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	415,7	-63,4	-4,2	-8,1	-1,0	5,8	5,7	-1,5	0,0	4,2
Regelbetrieb_Hof 1 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	415,7	-63,4	-4,2	-8,1	-1,0	5,8	5,7	-1,5	0,0	4,2
Regelbetrieb_Hof 4 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-18,4	-1,3	11,4	-2,8	7,0	0,0	4,1
Regelbetrieb_Hof 3 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	474,4	-64,5	-4,2	-6,3	-1,4	1,9	4,5	-1,5	0,0	2,9
Regelbetrieb_Hof 3 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	454,5	-64,1	-4,2	-7,3	-0,9	4,2	4,3	-1,5	0,0	2,7
Einsatzbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	454,5	-64,1	-4,2	-7,3	-0,9	4,2	4,3	-1,5	0,0	2,7
Regelbetrieb_Hof 3 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	474,6	-64,5	-4,2	-6,3	-1,5	1,8	3,9	-1,5	0,0	2,3
Regelbetrieb_Hof 1 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	476,2	-64,5	-4,2	-6,3	-1,5	1,9	3,5	-1,5	0,0	2,0
Einsatzbetrieb Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	489,3	-64,8	-4,2	-4,5	-1,5	1,2	-2,0	4,0	0,0	2,0
Regelbetrieb_Hof 2 Fahrweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	476,2	-64,5	-4,2	-6,6	-1,5	1,9	3,4	-1,5	0,0	1,8
Einsatzbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	457,6	-64,2	-4,1	-13,3	-0,7	6,2	-2,3	4,0	0,0	1,7
Einsatzbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	479,9	-64,6	-4,2	-8,5	-0,9	4,0	2,3	-1,5	0,0	0,8
Regelbetrieb_Hof 4 Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	479,9	-64,6	-4,2	-8,5	-0,9	4,0	2,3	-1,5	0,0	0,8
Einsatzbetrieb Fahrweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	482,1	-64,7	-4,2	-4,8	-1,5	1,2	2,2	-1,5	0,0	0,7
Regelbetrieb Fahrweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	493,0	-64,8	-4,3	-4,6	-1,6	1,7	1,9	-1,5	0,0	0,4
Regelbetrieb Fahrweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	504,7	-65,1	-4,3	-3,6	-1,6</					

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024															Datum: 26.01.2024		
Rechenlauf: "6250 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Tag"															Seite: 3		
Mittlere Ausbreitung																	
Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	Kl dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB49 SW 4.OG HR SO RW T 55 dB(A) Lr T 44,6 dB(A)																	
Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	40,0	-43,0	0,0	-5,6	-0,4	5,7	33,2	4,0	1,9	39,1	
Regelbetrieb_Hof 1	39,1	1439,1	70,7	0	0	2,9	78,6	-48,9	-0,2	-2,7	-0,5	1,7	23,0	10,0	1,9	34,9	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	40,0	-43,0	0,0	-5,6	-0,4	5,7	33,2	-1,5	1,9	33,6	
Einsatzbetrieb_Hof 1	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	40,0	-43,0	0,0	-5,6	-0,4	5,7	33,2	-1,5	1,9	33,6	
Regelbetrieb_Hof 1_Transporter Innenhof	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	40,0	-43,0	0,0	-5,6	-0,4	5,7	33,2	-1,5	1,9	31,4	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 1	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	85,2	-49,6	-0,6	-2,7	-0,4	2,5	25,5	4,0	1,9	31,4	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	143,1	-54,1	-2,7	-4,0	-0,7	1,6	14,6	14,3	1,9	30,9	
Regelbetrieb_Hof 2	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	58,0	-46,3	0,0	-12,3	-0,1	6,4	24,2	4,0	1,9	30,1	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	96,9	-50,7	-0,9	-3,3	-0,4	1,4	17,9	10,0	1,9	29,8	
Regelbetrieb_Hof 3	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	79,3	-49,0	-0,5	-8,8	-0,3	5,6	23,7	4,0	1,9	29,6	
Einsatzbetrieb_Polizei PP 1	39,1	1439,1	70,7	0	0	2,9	78,6	-48,9	-0,2	-2,7	-0,5	1,7	23,0	4,0	1,9	28,9	
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	95,9	-50,6	-1,4	-15,2	-0,2	11,9	18,4	7,0	1,9	27,3	
Regelbetrieb_Hof 1 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	88,5	-49,9	-0,8	-2,6	-0,4	2,2	26,6	-1,5	1,9	27,0	
Regelbetrieb_Hof 4 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	88,8	-50,0	-0,8	-3,1	-0,4	1,6	26,4	-1,5	1,9	26,7	
Regelbetrieb_Hof 3 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	88,5	-49,9	-0,8	-3,0	-0,4	1,7	26,1	-1,5	1,9	26,5	
Regelbetrieb_Hof 2 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	89,2	-50,0	-0,8	-3,4	-0,4	2,2	25,8	-1,5	1,9	26,2	
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 1	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	85,2	-49,6	-0,6	-2,7	-0,4	2,5	25,5	-1,5	1,9	25,8	
Regelbetrieb Fahweg Polizei PP 3	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	133,6	-53,5	-2,5	-5,0	-0,6	1,5	12,7	10,8	1,9	25,4	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	135,6	-53,6	-2,4	-5,1	-0,8	1,1	12,4	10,8	1,9	25,1	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	102,7	-51,2	-1,1	-5,9	-0,4	2,2	19,1	4,0	1,9	25,0	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 2	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	151,4	-54,6	-2,9	-2,3	-0,7	1,2	8,6	14,3	1,9	24,9	
Regelbetrieb_Hof 2_Transporter Innenhof	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	58,0	-46,3	0,0	-12,3	-0,1	6,4	24,2	-1,5	1,9	24,6	
Einsatzbetrieb_Hof 2	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	58,0	-46,3	0,0	-12,3	-0,1	6,4	24,2	-1,5	1,9	24,6	
Regelbetrieb_Hof 4	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	106,0	-51,5	-1,8	-10,6	-0,2	6,0	18,4	4,0	1,9	24,3	
Regelbetrieb_Hof 3_Transporter Innenhof	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	79,3	-49,0	-0,5	-8,8	-0,3	5,6	23,7	-1,5	1,9	24,0	
Einsatzbetrieb_Hof 3	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	79,3	-49,0	-0,5	-8,8	-0,3	5,6	23,7	-1,5	1,9	24,0	
Einsatzbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	96,9	-50,7	-0,9	-3,3	-0,4	1,4	17,9	4,0	1,9	23,8	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	119,9	-52,6	-1,9	-4,4	-0,5	2,4	17,7	4,0	1,9	23,6	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 4	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	137,6	-53,8	-2,5	-4,1	-0,6	2,7	15,0	4,0	1,9	20,9	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	102,7	-51,2	-1,1	-5,9	-0,4	2,2	19,1	-1,5	1,9	19,5	
QU TB West Fahweg Parkplatz Nord	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	547,4	-65,8	-4,3	-18,2	-1,3	5,9	-4,2	21,6	1,9	19,4	
Einsatzbetrieb_Hof 4	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	106,0	-51,5	-1,8	-10,6	-0,2	6,0	18,4	-1,5	1,9	18,8	
Regelbetrieb_Hof 4_Transporter Innenhof	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	106,0	-51,5	-1,8	-10,6	-0,2	6,0	18,4	-1,5	1,9	18,8	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	119,9	-52,6	-1,9	-4,4	-0,5	2,4	17,7	-1,5	1,9	18,1	
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 4	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	137,6	-53,8	-2,5	-4,1	-0,6	2,8	15,0	-1,5	1,9	15,4	
QU TB West Fahweg Parkplatz Süd	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	546,1	-65,7	-4,3	-19,1	-1,5	1,0	-13,1	20,2	1,9	9,1	
QU TB West Parkplatz Nord	29,1	8168,2	67,0	0	0	3,0	541,7	-65,7	-4,3	-17,2	-1,2	2,0	-16,3	21,6	1,9	7,3	
QU TB West Parkplatz Süd	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	529,4	-65,5	-4,3	-18,9	-1,5	0,5	-19,7	20,2	1,9	2,5	

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511
SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024															Datum: 26.01.2024		
Rechenlauf: "6250 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Tag"															Seite: 4		
Mittlere Ausbreitung																	
Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	Kl dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB50 SW 4.OG HR W RW T 63 dB(A) Lr T 47,9 dB(A)																	
Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	129,0	-53,2	-2,0	-0,1	-0,6	0,3	23,7	21,6	0,0	45,3	
QU TB West Fahweg Parkplatz Nord	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	113,4	-52,1	-1,4	0,0	-0,5	0,3	22,9	20,2	0,0	43,2	
QU TB West Fahweg Parkplatz Süd	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	109,0	-51,7	-1,6	0,0	-0,7	0,2	16,1	20,2	0,0	36,3	
QU TB West Parkplatz Süd	29,1	8168,2	67,0	0	0	3,0	141,9	-54,0	-2,6	0,0	-0,9	0,4	12,9	21,6	0,0	34,5	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	544,2	-65,7	-4,3	-19,3	-1,6	1,0	-15,3	14,3	0,0	-1,0	
QU TB West Parkplatz Nord	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	498,2	-64,9	-4,1	-19,8	-1,7	3,0	-13,9	10,0	0,0	-3,9	
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-20,3	-1,9	5,1	-12,5	7,0	0,0	-5,5	
Regelbetrieb_Hof 1	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	451,8	-64,1	-4,2	-19,6	-1,5	2,8	-10,0	4,0	0,0	-6,0	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	551,9	-65,8	-4,2	-19,5	-1,7	0,2	-17,6	10,8	0,0	-6,8	
Regelbetrieb_Hof 2	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-19,7	-1,5	2,3	-10,8	4,0	0,0	-6,9	
Regelbetrieb_Hof 3	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	487,7	-64,8	-4,2	-19,5	-1,5	1,9	-11,4	4,0	0,0	-7,4	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	524,0	-65,4	-4,2	-19,5	-1,5	1,4	-17,4	10,0	0,0	-7,4	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 3	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	550,9	-65,8	-4,3	-19,8	-1,7	0,5	-18,4	10,8	0,0	-7,8	
Regelbetrieb_Hof 4	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-19,6	-1,6	2,1	-11,9	4,0	0,0	-7,9	
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 2	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	561,1	-66,0	-4,3	-19,4	-1,6	0,8	-22,6	14,3	0,0	-8,3	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 1	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	517,3	-65,3	-4,2	-19,5	-1,5	1,7	-12,6	4,0	0,0	-8,7	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	527,0	-65,4	-4,2	-19,5	-1,6	1,4	-13,8	4,0	0,0	-9,8	
Einsatzbetrieb_Polizei PP 1	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	498,2	-64,9	-4,1	-19,8	-1,7	3,0	-13,9	4,0	0,0	-9,9	
Regelbetrieb_Hof 4 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	512,3	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,4	-9,3	-1,5	0,0	-10,8	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	537,5	-65,6	-4,3	-19,5	-1,6	1,3	-15,0	4,0	0,0	-11,0	
Regelbetrieb_Hof 3 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	512,7	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,5	-9,7	-1,5	0,0	-11,2	
Regelbetrieb_Hof 1 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	514,5	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,7	-9,9	-1,5	0,0	-11,5	
Regelbetrieb_Hof 2 Fahweg Transporter Innenhof	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	514,3	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,6	-9,9	-1,5	0,0	-11,5	
Einsatzbetrieb_Hof 1	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	451,8	-64,1	-4,2	-19,6	-1,5	2,8	-10,0	-1,5	0,0	-11,6	
Regelbetrieb_Hof 1_Transporter Innenhof	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	451,8	-64,1	-4,2	-19,6	-1,5	2,8	-10,0	-1,5	0,0	-11,6	
Einsatzbetrieb_Hof 2	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-19,7	-1,5	2,3	-10,8	-1,5	0,0	-12,4	
Regelbetrieb_Hof 2_Transporter Innenhof	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-19,7	-1,5	2,3	-10,8	-1,5	0,0	-12,4	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 4	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	549,7	-65,8	-4,3	-19,5	-1,6	1,2	-16,6	4,0	0,0	-12,6	
Einsatzbetrieb_Hof 3	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	487,7	-64,8	-4,2	-19,5	-1,5	1,9	-11,4	-1,5	0,0	-13,0	
Regelbetrieb_Hof 3_Transporter Innenhof	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	487,7	-64,8	-4,2	-19,5	-1,5	1,9	-11,4	-1,5	0,0	-13,0	
Einsatzbetrieb_Hof 4	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-19,6	-1,6	2,1	-11,9	-1,5	0,0	-13,5	
Regelbetrieb_Hof 4_Transporter Innenhof	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-19,6	-1,6	2,1	-11,9	-1,5	0,0	-13,5	
Einsatzbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	524,0	-65,4	-4,2	-19,5	-1,5	1,4	-17,4	4,0	0,0	-13,5	
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 1	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	517,3	-65,3	-4,2	-19,5	-1,5	1,7	-12,6	-1,5	0,0	-14,2	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	527,0	-65,4	-4,2	-19,5	-1,6	1,4	-13,8	-1,5	0,0	-15,4	
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	537,5	-65,6	-4,3	-19,5	-1,6	1,3	-15,0	-1,5	0,0	-16,5	
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 4	51,6	74,0	70,3														

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024
 Rechenlauf: "6250 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Tag"
 Mittlere Ausbreitung

Datum: 28.01.2024
Seite: 8

Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	K1 dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB64 SW 4.OG HR N RW,T 63 dB(A) LrT 43,9 dB(A)																	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	74,1	-48,4	-0,3	-0,4	-0,5	0,2	25,1	14,3	0,0	39,4
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	64,1	-47,1	-0,1	-2,2	-0,5	1,2	27,8	4,0	0,0	31,8
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	62,0	-46,8	-0,1	-2,5	-0,5	1,0	27,6	4,0	0,0	31,6
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	110,6	-51,9	-1,5	-0,1	-0,8	1,5	20,9	10,0	0,0	30,9
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	73,6	-48,3	-0,3	-4,2	-0,5	3,5	26,8	4,0	0,0	30,7
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	106,3	-51,5	-1,6	-0,6	-0,6	0,6	19,0	10,8	0,0	29,8
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	108,6	-51,7	-1,7	-0,5	-0,8	0,3	19,0	10,8	0,0	29,8
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	99,0	-50,9	-1,4	-0,3	-0,6	0,4	14,9	14,3	0,0	29,3
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	90,5	-50,1	-1,2	-2,4	-0,5	1,5	19,1	10,0	0,0	29,1
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	134,8	-53,6	-2,6	-0,2	-0,9	3,6	20,3	7,0	0,0	27,3
Regelbetrieb_Fahweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	91,1	-50,2	-1,2	-2,7	-0,5	1,6	23,2	4,0	0,0	27,2
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	88,7	-49,9	-1,1	-2,5	-0,5	1,5	23,0	4,0	0,0	27,0
Einsatzbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	64,1	-47,1	-0,1	-2,2	-0,5	1,2	27,8	-1,5	0,0	26,3
Regelbetrieb_Hof 3_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	64,1	-47,1	-0,1	-2,2	-0,5	1,2	27,8	-1,5	0,0	26,3
Einsatzbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	62,0	-46,8	-0,1	-2,5	-0,5	1,0	27,6	-1,5	0,0	26,0
Regelbetrieb_Hof 4_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	62,0	-46,8	-0,1	-2,5	-0,5	1,0	27,6	-1,5	0,0	26,0
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	88,8	-50,0	-1,0	-2,1	-0,5	1,0	22,0	4,0	0,0	26,0
Regelbetrieb_Hof 2_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	73,6	-48,3	-0,3	-4,2	-0,5	3,5	26,8	-1,5	0,0	25,2
Einsatzbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	73,6	-48,3	-0,3	-4,2	-0,5	3,4	26,7	-1,5	0,0	25,1
Regelbetrieb_Fahweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	91,8	-50,3	-1,1	-1,1	-0,5	0,8	21,0	4,0	0,0	25,0
Einsatzbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	110,6	-51,9	-1,5	-0,1	-0,8	1,5	20,9	4,0	0,0	24,9
Regelbetrieb_Hof 4_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	99,1	-50,9	-1,5	-1,9	-0,6	1,7	25,8	-1,5	0,0	24,3
Regelbetrieb_Hof 3_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	101,1	-51,1	-1,5	-1,4	-0,6	1,6	25,6	-1,5	0,0	24,1
Regelbetrieb_Hof 2_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	101,7	-51,1	-1,5	-1,4	-0,6	1,5	25,2	-1,5	0,0	23,6
Regelbetrieb_Hof 1_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	103,3	-51,3	-1,6	-1,6	-0,8	1,5	24,7	-1,5	0,0	23,2
Einsatzbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	90,5	-50,1	-1,2	-2,4	-0,5	1,5	19,1	4,0	0,0	23,1
Regelbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	86,5	-49,7	-1,3	-12,4	-0,2	5,0	17,9	4,0	0,0	21,9
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	91,1	-50,2	-1,2	-2,7	-0,5	1,6	23,2	-1,5	0,0	21,7
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	88,7	-49,9	-1,1	-2,5	-0,5	1,5	23,0	-1,5	0,0	21,4
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	88,8	-50,0	-1,0	-2,1	-0,5	1,0	22,0	-1,5	0,0	20,5
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	91,8	-50,3	-1,1	-1,1	-0,5	0,8	21,0	-1,5	0,0	19,5
Regelbetrieb_Hof 1_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	86,5	-49,7	-1,3	-12,4	-0,2	5,0	17,9	-1,5	0,0	16,4
Einsatzbetrieb_Hof 1	Fläche	48,3	340,6	73,6	0	0	3,0	86,5	-49,7	-1,3	-12,4	-0,2	5,0	17,9	-1,5	0,0	16,4
QU TB West Fahweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	753,3	76,4	0	0	3,0	612,5	-66,7	-4,3	-16,9	-1,3	1,7	-8,2	21,6	0,0	13,4
QU TB West Fahweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	400,3	73,6	0	0	3,0	601,3	-66,6	-4,3	-19,0	-1,6	6,5	-8,4	20,2	0,0	11,9
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	611,5	-66,7	-4,3	-14,1	-1,0	0,4	-15,7	21,6	0,0	5,9
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	579,9	-66,3	-4,3	-18,8	-1,5	6,5	-14,3	20,2	0,0	5,9

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024
 Rechenlauf: "6250 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Tag"
 Mittlere Ausbreitung

Datum: 28.01.2024
Seite: 8

Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	K1 dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB69 SW 6.OG HR N RW,T 63 dB(A) LrT 44,1 dB(A)																	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,5	2015,9	71,5	0	0	3,0	64,8	-47,2	0,0	0,0	-0,5	0,4	27,2	14,3	0,0	41,5
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	86,9	-49,8	0,0	0,0	-0,5	0,4	17,9	14,3	0,0	32,2
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 3	Linie	47,6	164,5	69,8	0	0	3,0	109,0	-51,7	-0,5	-0,5	-0,5	1,1	20,6	10,8	0,0	31,4
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,4	1230,5	70,3	0	0	3,0	113,0	-52,1	-0,5	0,0	-0,8	0,5	20,5	10,8	0,0	31,3
Regelbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	102,4	-51,2	-0,3	-1,5	-0,5	1,2	19,5	10,0	0,0	29,5
Regelbetrieb_Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	104,2	-51,4	-0,4	-1,5	-0,5	1,1	23,6	4,0	0,0	27,6
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	98,6	-50,9	-0,3	-1,5	-0,5	1,1	23,5	4,0	0,0	27,5
Regelbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	91,7	-50,2	0,0	-6,2	-0,4	3,7	23,4	4,0	0,0	27,4
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	93,6	-50,4	-0,1	-1,2	-0,5	1,0	23,4	4,0	0,0	27,4
Regelbetrieb_Fahweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	88,2	-49,9	0,0	-0,6	-0,5	0,7	23,0	4,0	0,0	27,0
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,1	1439,1	70,7	0	0	3,0	151,7	-54,6	-1,6	-2,1	-1,0	2,1	16,6	10,0	0,0	26,6
Regelbetrieb_Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	112,8	-52,0	-0,7	-6,7	-0,3	5,2	20,1	4,0	0,0	24,1
Regelbetrieb_Hof 2	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	131,4	-53,4	-1,4	-6,5	-0,5	5,2	20,0	4,0	0,0	24,0
Einsatzbetrieb_Fahweg Polizei PP 1	Linie	47,6	131,7	68,8	0	0	3,0	102,4	-51,2	-0,3	-1,5	-0,5	1,2	19,5	4,0	0,0	23,5
Regelbetrieb_Hof 4_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	276,7	76,0	0	0	3,0	121,0	-52,7	-0,8	-2,2	-0,5	1,7	24,6	-1,5	0,0	23,0
Regelbetrieb_Hof 3_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	233,8	75,3	0	0	3,0	119,5	-52,5	-0,7	-1,7	-0,5	1,5	24,4	-1,5	0,0	22,8
Regelbetrieb_Hof 1_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	230,8	75,2	0	0	3,0	120,9	-52,6	-0,7	-1,7	-0,5	1,6	24,2	-1,5	0,0	22,7
Regelbetrieb_Hof 3_Fahweg Transporter Innenhof	Linie	51,6	251,3	75,6	0	0	3,0	121,6	-52,7	-0,8	-1,9	-0,5	1,5	24,2	-1,5	0,0	22,7
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 1	Linie	51,6	145,7	73,2	0	0	3,0	104,2	-51,3	-0,4	-1,5	-0,5	1,2	23,7	-1,5	0,0	22,1
Regelbetrieb_Parken Transporter Innenhof	Fläche	47,4	228,3	71,0	0	0	3,0	169,6	-56,6	-2,2	-10,9	-0,6	10,3	15,0	7,0	0,0	22,0
Regelbetrieb_Fahweg Hof 2	Linie	51,6	123,7	72,5	0	0	3,0	98,6	-50,9	-0,3	-1,5	-0,5	1,1	23,5	-1,5	0,0	22,0
Regelbetrieb_Hof 4_Transporter Innenhof	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	91,7	-50,2	0,0	-6,2	-0,4	3,7	23,4	-1,5	0,0	21,9
Regelbetrieb_Fahweg Hof 3	Linie	51,6	100,8	71,6	0	0	3,0	93,6	-50,4	-0,1	-1,2	-0,5	1,0	23,4	-1,5	0,0	21,8
Einsatzbetrieb_Hof 4	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	91,7	-50,2	0,0	-6,2	-0,4	3,6	23,4	-1,5	0,0	21,8
Einsatzbetrieb_Fahweg Hof 4	Linie	51,6	74,0	70,3	0	0	3,0	88,2	-49,9	0,0	-0,6	-0,5	0,7	23,0	-1,5	0,0	21,4
Einsatzbetrieb_Polizei PP 1	Fl																

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	Datum: 26.01.2024	
Rechenlauf: "E360 GL GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew."																	Seite: 1	
Mittlere Ausbreitung																		
Schallquelle	Quellentyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	Kl dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)	
Immissionsort GEB39 SW 4.0G HR W RW,N 45 dB(A) LrN 45,1 dB(A)																		
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	117,6	-52,4	-1,5	-0,1	-0,5	0,5	23,8	20,0	0,0	43,8	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	153,6	-54,7	-2,9	-2,7	-0,6	1,1	15,9	20,0	0,0	35,9	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	115,2	-52,2	-1,8	0,0	-0,7	0,4	15,7	20,0	0,0	35,7	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	154,2	-54,8	-3,0	-2,7	-0,7	0,9	9,8	20,0	0,0	29,8	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	556,2	-65,9	-4,3	-18,2	-1,3	0,9	-14,3	15,4	0,0	1,1	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	499,5	-65,0	-4,2	-19,5	-1,6	3,6	-12,9	13,0	0,0	0,1	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	527,5	-65,4	-4,3	-18,4	-1,3	1,4	-16,0	13,0	0,0	-3,0	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	558,3	-65,9	-4,3	-18,7	-1,5	0,9	-16,1	11,8	0,0	-4,4	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	557,9	-65,9	-4,3	-18,9	-1,5	1,0	-17,0	11,8	0,0	-5,2	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	570,9	-66,1	-4,3	-18,1	-1,3	0,5	-21,4	15,4	0,0	-8,0	
Immissionsort GEB40 SW 4.0G HR S RW,N 45 dB(A) LrN 37,9 dB(A)																		
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	162,5	-55,2	-2,8	-10,2	-0,4	5,2	14,4	20,0	0,0	34,4	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	186,0	-56,4	-3,4	-2,0	-0,7	0,6	13,8	20,0	0,0	33,8	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	185,6	-56,4	-3,4	-1,8	-0,9	0,5	8,2	20,0	0,0	28,2	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	158,5	-55,0	-2,8	-16,9	-0,4	8,9	3,9	20,0	0,0	23,9	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	515,4	-65,2	-4,3	-5,6	-1,4	0,4	-1,7	15,4	0,0	13,8	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	485,8	-64,7	-4,2	-4,4	-1,5	1,2	-1,8	13,0	0,0	11,3	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	529,7	-65,5	-4,3	-1,5	-1,8	0,1	-5,2	15,4	0,0	10,2	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	457,6	-64,2	-4,2	-14,5	-0,8	6,6	-3,4	13,0	0,0	9,6	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	516,8	-65,3	-4,2	-4,5	-2,1	1,0	-2,7	11,8	0,0	9,1	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	516,3	-65,2	-4,3	-4,6	-1,8	0,2	-3,0	11,8	0,0	8,7	
Immissionsort GEB49 SW 4.0G HR SO RW,N 40 dB(A) LrN 38,4 dB(A)																		
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	79,1	-49,0	-0,6	-3,1	-0,5	1,8	22,3	13,0	0,0	35,4	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	91,8	-50,3	-0,8	-2,8	-0,4	1,4	19,4	13,0	0,0	32,4	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	143,0	-54,1	-2,7	-4,0	-0,7	1,7	14,6	15,4	0,0	30,1	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	136,3	-53,7	-2,5	-4,9	-0,8	1,0	12,3	11,8	0,0	24,1	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	151,4	-54,6	-2,9	-2,3	-0,7	1,2	8,6	15,4	0,0	24,1	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	135,0	-53,6	-2,5	-4,6	-0,7	0,9	12,1	11,8	0,0	23,9	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	544,3	-65,7	-4,3	-18,0	-1,3	5,3	-8,1	20,0	0,0	13,9	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	536,7	-65,6	-4,3	-19,2	-1,5	0,8	-14,0	20,0	0,0	6,0	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	541,7	-65,7	-4,3	-17,2	-1,2	2,0	-16,3	20,0	0,0	3,7	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	529,4	-65,5	-4,3	-18,9	-1,5	0,5	-19,7	20,0	0,0	0,3	

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	Datum: 26.01.2024	
Rechenlauf: "E360 GL GLK Ansätze Polizei Regelbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew."																	Seite: 2	
Mittlere Ausbreitung																		
Schallquelle	Quellentyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	Kl dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)	
Immissionsort GEB50 SW 4.0G HR W RW,N 45 dB(A) LrN 46,0 dB(A)																		
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	106,4	-51,5	-1,2	0,0	-0,5	0,2	22,7	20,0	0,0	42,7	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	130,3	-53,3	-2,1	-0,1	-0,6	0,3	22,0	20,0	0,0	42,0	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	109,0	-51,7	-1,6	0,0	-0,7	0,2	16,1	20,0	0,0	36,1	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	141,9	-54,0	-2,6	0,0	-0,9	0,4	12,9	20,0	0,0	32,9	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	544,2	-65,7	-4,3	-19,3	-1,6	1,0	-15,3	15,4	0,0	0,1	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	498,2	-64,9	-4,2	-19,9	-1,7	3,1	-14,0	13,0	0,0	-1,0	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	520,8	-65,3	-4,2	-19,5	-1,5	1,5	-17,1	13,0	0,0	-4,1	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	552,3	-65,8	-4,2	-19,5	-1,7	0,2	-17,7	11,8	0,0	-6,0	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	552,2	-65,8	-4,3	-19,8	-1,7	0,4	-18,6	11,8	0,0	-6,9	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	561,1	-66,0	-4,3	-19,4	-1,6	0,8	-22,6	15,4	0,0	-7,1	
Immissionsort GEB64 SW 4.0G HR N RW,N 45 dB(A) LrN 42,8 dB(A)																		
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	74,2	-48,4	-0,3	-0,4	-0,5	0,2	25,0	15,4	0,0	40,5	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	111,9	-52,0	-2,0	-0,8	-0,8	2,0	20,2	13,0	0,0	33,2	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	91,2	-50,2	-1,2	-2,4	-0,5	1,5	19,2	13,0	0,0	32,2	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	108,5	-51,7	-1,6	-0,6	-0,8	0,3	18,8	11,8	0,0	30,5	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	108,8	-51,7	-1,8	-0,6	-0,6	0,6	18,6	11,8	0,0	30,4	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	99,0	-50,9	-1,4	-0,3	-0,6	0,4	14,9	15,4	0,0	30,4	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	592,9	-66,5	-4,3	-19,0	-1,6	6,4	-9,2	20,0	0,0	10,8	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	611,1	-66,7	-4,3	-16,3	-1,2	1,3	-9,5	20,0	0,0	10,5	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	579,9	-66,3	-4,3	-18,8	-1,5	6,5	-14,3	20,0	0,0	5,7	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	611,5	-66,7	-4,3	-14,1	-1,0	0,4	-15,7	20,0	0,0	4,3	
Immissionsort GEB69 SW 5.0G HR N RW,N 45 dB(A) LrN 44,2 dB(A)																		
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	84,0	-47,1	0,0	0,0	-0,5	0,4	27,3	15,4	0,0	42,7	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	86,3	-49,7	0,0	0,0	-0,5	0,4	18,0	15,4	0,0	33,4	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	103,8	-51,3	-0,6	-1,3	-0,5	1,1	19,3	13,0	0,0	32,3	
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	110,4	-51,9	-0,8	-0,3	-0,5	1,1	20,2	11,8	0,0	32,0	
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	111,9	-52,0	-1,0	0,0	-0,7	0,6	20,1	11,8	0,0	31,9	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	152,6	-54,7	-2,3	-3,6	-1,0	3,0	15,2	13,0	0,0	28,2	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	681,9	-67,7	-4,3	-15,0	-1,2	1,3	-9,1	20,0	0,0	10,9	
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	683,5	-67,7	-4,3	-11,9	-0,9	0,4	-14,4	20,0	0,0	5,6	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	653,5	-67,3	-4,3	-18,8	-1,7	1,0	-15,4	20,0	0,0	4,6	
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	646,1	-67,2	-4,2	-18,1	-1,5	0,7	-20,4	20,0	0,0	-0,4	

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6370 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew." Datum: 26.01.2024																	
Mittlere Ausbreitung Seite: 1																	
Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	I oder S m, m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB39 SW 4.OG HR W RW,N 45 dB(A) LrN 45,1 dB(A)																	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	117,6	-52,4	-1,5	-0,1	-0,5	0,5	23,8	20,0	0,0	43,8
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	153,6	-54,7	-2,9	-2,7	-0,6	1,1	15,9	20,0	0,0	35,9
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	115,2	-52,2	-1,8	0,0	-0,7	0,4	15,7	20,0	0,0	35,7
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	154,2	-54,8	-3,0	-2,7	-0,7	0,9	9,8	20,0	0,0	29,6
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	556,2	-65,9	-4,3	-18,2	-1,3	0,9	-14,3	15,4	0,0	1,1
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	499,5	-65,0	-4,2	-19,5	-1,6	3,6	-12,9	13,0	0,0	0,1
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	527,5	-65,4	-4,3	-18,4	-1,3	1,4	-16,0	13,0	0,0	-3,0
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	558,3	-65,9	-4,3	-18,7	-1,5	0,9	-16,1	11,8	0,0	-4,4
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	557,9	-65,9	-4,3	-18,9	-1,5	1,0	-17,0	11,8	0,0	-5,2
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	570,9	-66,1	-4,3	-18,1	-1,3	0,5	-21,4	15,4	0,0	-6,0
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 4	Linie	51,6	279,9	76,1	0	0	3,0	514,7	-65,2	-4,2	-18,9	-1,4	2,5	-8,1	0,0	0,0	-8,1
Einsatzbetrieb_Parken Hof 1	Fläche	47,5	402,8	73,6	0	0	3,0	457,2	-64,2	-4,2	-18,4	-1,2	2,8	-8,7	0,0	0,0	-8,7
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 3	Linie	51,6	247,1	75,5	0	0	3,0	515,3	-65,2	-4,2	-18,9	-1,4	2,6	-8,7	0,0	0,0	-8,7
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 1	Linie	51,6	231,8	75,3	0	0	3,0	515,3	-65,2	-4,2	-19,0	-1,4	2,8	-8,8	0,0	0,0	-8,8
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 2	Linie	51,6	227,3	75,2	0	0	3,0	517,4	-65,3	-4,2	-19,0	-1,4	2,8	-8,9	0,0	0,0	-8,9
Einsatzbetrieb_Parken Hof 2	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	475,0	-64,5	-4,2	-18,7	-1,3	2,1	-10,0	0,0	0,0	-10,0
Einsatzbetrieb_Parken Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	495,7	-64,9	-4,2	-18,2	-1,2	1,9	-10,0	0,0	0,0	-10,0
Einsatzbetrieb_Parken Hof 4	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	521,3	-65,3	-4,3	-18,5	-1,3	1,9	-10,8	0,0	0,0	-10,8
Einsatzbetrieb_Parken Innenhof	Fläche	50,0	228,3	73,6	0	0	3,0	510,7	-65,2	-4,2	-19,9	-1,8	5,6	-8,8	0,0	0,0	-10,8

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6370 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew." Datum: 26.01.2024																	
Mittlere Ausbreitung Seite: 2																	
Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	I oder S m, m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB40 SW 4.OG HR S RW,N 45 dB(A) LrN 37,9 dB(A)																	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	162,5	-55,2	-2,8	-10,2	-0,4	5,2	14,4	20,0	0,0	34,4
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	186,0	-56,4	-3,4	-2,0	-0,7	0,6	13,8	20,0	0,0	33,8
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	185,6	-56,4	-3,4	-1,6	-0,9	0,5	8,2	20,0	0,0	28,2
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	158,5	-55,0	-2,8	-16,9	-0,4	8,9	3,9	20,0	0,0	23,9
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	515,4	-65,2	-4,3	-5,6	-1,4	0,4	-1,7	15,4	0,0	13,8
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	485,8	-64,7	-4,2	-4,4	-1,5	1,2	-1,8	13,0	0,0	11,2
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	529,7	-65,5	-4,3	-1,5	-1,8	0,1	-5,2	15,4	0,0	10,2
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	457,6	-64,2	-4,2	-14,5	-0,8	6,6	-3,4	13,0	0,0	9,6
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	516,8	-65,3	-4,2	-4,5	-2,1	0,1	-2,7	11,8	0,0	9,1
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	516,3	-65,2	-4,3	-4,6	-1,8	0,2	-3,1	11,8	0,0	8,7
Einsatzbetrieb_Parken Hof 1	Fläche	47,5	402,8	73,6	0	0	3,0	415,8	-63,4	-4,2	-7,2	-1,0	5,3	6,1	0,0	0,0	6,1
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 4	Linie	51,6	279,9	76,1	0	0	3,0	472,9	-64,5	-4,2	-6,5	-1,4	1,9	4,4	0,0	0,0	4,4
Einsatzbetrieb_Parken Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	454,5	-64,1	-4,2	-7,3	-0,9	4,2	4,3	0,0	0,0	4,3
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 3	Linie	51,6	247,1	75,5	0	0	3,0	473,5	-64,5	-4,2	-6,5	-1,5	1,9	3,8	0,0	0,0	3,8
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 1	Linie	51,6	231,8	75,3	0	0	3,0	473,3	-64,5	-4,2	-6,7	-1,5	2,0	3,4	0,0	0,0	3,4
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 2	Linie	51,6	227,3	75,2	0	0	3,0	475,5	-64,5	-4,2	-6,7	-1,5	1,9	3,3	0,0	0,0	3,3
Einsatzbetrieb_Parken Hof 4	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	480,3	-64,6	-4,2	-8,4	-0,9	4,1	2,5	0,0	0,0	2,5
Einsatzbetrieb_Parken Hof 2	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	433,7	-63,7	-4,2	-9,9	-0,8	3,3	1,3	0,0	0,0	1,3
Einsatzbetrieb_Parken Innenhof	Fläche	50,0	228,3	73,6	0	0	3,0	468,6	-64,4	-4,2	-18,4	-1,3	11,4	-0,2	0,0	0,0	1,3

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6370 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew." Mittlere Ausbreitung																	
Datum: 28.01.2024 Seite: 3																	
Schallquelle	Quellentyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	K1 dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB49 SW 4.OG HR SO RW,N 40 dB(A) LrN 40,6 dB(A)																	
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	79,1	-49,0	-0,6	-3,1	-0,5	1,8	22,3	13,0	0,0	35,4
Einsatzbetrieb_Parken Hof 1	Fläche	47,5	402,8	73,6	0	0	2,9	40,1	-43,1	0,0	-4,9	-0,4	5,3	33,4	0,0	0,0	33,4
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	91,8	-50,3	-0,8	-2,6	-0,4	1,4	19,4	13,0	0,0	32,4
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	143,0	-54,1	-2,7	-4,0	-0,7	1,7	14,6	15,4	0,0	30,1
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 1	Linie	51,6	231,8	75,3	0	0	3,0	85,1	-49,6	-0,7	-2,6	-0,4	2,3	27,2	0,0	0,0	27,2
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 4	Linie	51,6	279,9	76,1	0	0	3,0	87,5	-49,8	-0,8	-3,2	-0,4	1,7	26,5	0,0	0,0	26,5
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 3	Linie	51,6	247,1	75,5	0	0	3,0	88,0	-49,9	-0,8	-3,0	-0,4	1,7	26,1	0,0	0,0	26,1
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 2	Linie	51,6	227,3	75,2	0	0	3,0	89,5	-50,0	-0,9	-3,1	-0,4	1,9	25,7	0,0	0,0	25,7
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	136,3	-53,7	-2,5	-4,9	-0,8	1,0	12,3	11,8	0,0	24,1
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	151,4	-54,6	-2,9	-2,3	-0,7	1,2	8,6	15,4	0,0	24,1
Einsatzbetrieb_Parken Hof 2	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	57,8	-46,2	0,0	-12,6	-0,1	6,4	24,0	0,0	0,0	24,0
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	135,0	-53,6	-2,5	-4,6	-0,7	0,9	12,1	11,8	0,0	23,9
Einsatzbetrieb_Parken Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	79,3	-49,0	-0,5	-5,0	-0,3	5,6	23,7	0,0	0,0	23,7
Einsatzbetrieb_Parken Hof 4	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	106,6	-51,5	-1,9	-10,2	-0,2	5,7	18,5	0,0	0,0	18,5
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	544,3	-65,7	-4,3	-18,0	-1,3	5,3	-6,1	20,0	0,0	13,9
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	536,7	-65,6	-4,3	-19,2	-1,5	0,8	-14,0	20,0	0,0	6,0
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	541,7	-65,7	-4,3	-17,2	-1,2	2,0	-16,3	20,0	0,0	3,7
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	529,4	-65,5	-4,3	-18,9	-1,5	0,5	-19,7	20,0	0,0	0,3
Einsatzbetrieb_Parken Innenhof	Fläche	50,0	228,3	73,6	0	0	3,0	95,9	-50,6	-1,4	-15,2	-0,2	11,9	21,0			

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6370 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew." Mittlere Ausbreitung																	
Datum: 28.01.2024 Seite: 4																	
Schallquelle	Quellentyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	K1 dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB50 SW 4.OG HR W RW,N 45 dB(A) LrN 46,0 dB(A)																	
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	106,4	-51,5	-1,2	0,0	-0,5	0,2	22,7	20,0	0,0	42,7
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	130,3	-53,3	-2,1	-0,1	-0,6	0,3	22,0	20,0	0,0	42,0
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	109,0	-51,7	-1,6	0,0	-0,7	0,2	16,1	20,0	0,0	36,1
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	141,9	-54,0	-2,6	0,0	-0,9	0,4	12,9	20,0	0,0	32,9
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	544,2	-65,7	-4,3	-19,3	-1,6	1,0	-15,3	15,4	0,0	0,1
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	498,2	-64,9	-4,2	-19,9	-1,7	3,1	-14,0	13,0	0,0	-1,0
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	520,8	-65,3	-4,2	-19,5	-1,5	1,5	-17,1	13,0	0,0	-4,1
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	552,3	-65,8	-4,2	-19,5	-1,7	0,2	-17,8	11,8	0,0	-6,0
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	552,2	-65,8	-4,3	-19,8	-1,7	0,4	-18,6	11,8	0,0	-6,9
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	561,1	-66,0	-4,3	-19,4	-1,6	0,8	-22,6	15,4	0,0	-7,1
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 4	Linie	51,6	279,9	76,1	0	0	3,0	510,9	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,4	-9,2	0,0	0,0	-9,2
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 3	Linie	51,6	247,1	75,5	0	0	3,0	511,7	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,4	-9,8	0,0	0,0	-9,8
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 1	Linie	51,6	231,8	75,3	0	0	3,0	511,8	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,7	-9,9	0,0	0,0	-9,9
Einsatzbetrieb_Parken Hof 1	Fläche	47,5	402,8	73,6	0	0	3,0	451,9	-64,1	-4,2	-19,6	-1,5	2,8	-10,0	0,0	0,0	-10,0
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 2	Linie	51,6	227,3	75,2	0	0	3,0	513,9	-65,2	-4,2	-19,8	-1,6	2,7	-10,0	0,0	0,0	-10,0
Einsatzbetrieb_Parken Hof 2	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	468,5	-64,4	-4,2	-19,7	-1,6	2,3	-10,9	0,0	0,0	-10,9
Einsatzbetrieb_Parken Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	467,7	-64,6	-4,2	-19,5	-1,5	1,9	-11,4	0,0	0,0	-11,4
Einsatzbetrieb_Parken Hof 4	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	511,6	-65,2	-4,2	-19,6	-1,6	2,1	-11,9	0,0	0,0	-11,9
Einsatzbetrieb_Parken Innenhof	Fläche	50,0	228,3	73,6	0	0	3,0	511,4	-65,2	-4,2	-20,3	-1,9	5,1	-9,9			

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI2-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6370 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew." Mittlere Ausbreitung																	
Datum: 28.01.2024 Seite: 8																	
Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	K1 dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB64 SW 4.OG HR N RW,N 45 dB(A) LrN 43,3 dB(A)																	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	74,2	-48,4	-0,3	-0,4	-0,5	0,2	25,0	15,4	0,0	40,5
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	111,9	-52,0	-2,0	-0,8	-0,8	2,0	20,1	13,0	0,0	33,1
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	91,2	-50,2	-1,2	-2,4	-0,5	1,5	19,2	13,0	0,0	32,2
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	108,5	-51,7	-1,8	-0,6	-0,8	0,3	18,8	11,8	0,0	30,5
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	108,8	-51,7	-1,8	-0,6	-0,6	0,6	18,6	11,8	0,0	30,4
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	99,0	-50,9	-1,4	-0,3	-0,6	0,4	14,9	15,4	0,0	30,4
Einsatzbetrieb_Parken Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	64,1	-47,1	-0,1	-2,2	-0,5	1,2	27,8	0,0	0,0	27,8
Einsatzbetrieb_Parken Hof 4	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	61,3	-46,7	0,0	-2,8	-0,5	1,0	27,5	0,0	0,0	27,5
Einsatzbetrieb_Parken Hof 2	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	73,8	-48,4	-0,4	-4,1	-0,5	3,3	26,7	0,0	0,0	26,7
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 4	Linie	51,6	279,9	76,1	0	0	3,0	99,2	-50,9	-1,5	-1,9	-0,6	1,7	25,9	0,0	0,0	25,9
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 3	Linie	51,6	247,1	75,5	0	0	3,0	100,9	-51,1	-1,5	-1,4	-0,6	1,6	25,5	0,0	0,0	25,5
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 2	Linie	51,6	227,3	75,2	0	0	3,0	102,5	-51,2	-1,6	-1,4	-0,6	1,5	25,0	0,0	0,0	25,0
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 1	Linie	51,6	231,8	75,3	0	0	3,0	102,4	-51,2	-1,6	-1,6	-0,6	1,5	24,8	0,0	0,0	24,8
Einsatzbetrieb_Parken Hof 1	Fläche	47,5	402,8	73,6	0	0	3,0	86,3	-49,7	-1,2	-12,3	-0,2	4,8	18,0	0,0	0,0	18,0
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	592,9	-66,5	-4,3	-19,0	-1,6	6,4	-9,2	20,0	0,0	10,8
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	611,1	-66,7	-4,3	-16,3	-1,2	1,3	-9,5	20,0	0,0	10,5
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	579,9	-66,3	-4,3	-18,8	-1,5	6,5	-14,3	20,0	0,0	5,7
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	611,5	-66,7	-4,3	-14,1	-1,0	0,4	-15,7	20,0	0,0	4,3
Einsatzbetrieb_Parken Innenhof	Fläche	50,0	228,3	73,6	0	0	3,0	134,8	-53,6	-2,6	-0,2	-0,9	3,6	22,9			

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI2-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024																	
Rechenlauf: "6370 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew." Mittlere Ausbreitung																	
Datum: 28.01.2024 Seite: 6																	
Schallquelle	Quelltyp	Lw dB(A)	l oder S m, m²	Lw dB(A)	K1 dB	KT dB	Ko dB	s m	Adv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB	ZR dB	Lr dB(A)
Immissionsort GEB69 SW 5.OG HR N RW,N 45 dB(A) LrN 44,4 dB(A)																	
Regelbetrieb_Polizei PP 2	Fläche	38,4	2025,8	71,5	0	0	3,0	64,0	-47,1	0,0	0,0	-0,5	0,4	27,3	15,4	0,0	42,7
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 2	Linie	47,6	52,5	64,8	0	0	3,0	86,3	-49,7	0,0	0,0	-0,5	0,4	18,0	15,4	0,0	33,4
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 1	Linie	47,6	136,9	69,0	0	0	3,0	103,8	-51,3	-0,6	-1,3	-0,5	1,1	19,3	13,0	0,0	32,3
Regelbetrieb_Fahrweg Polizei PP 3	Linie	47,6	159,5	69,6	0	0	3,0	110,4	-51,9	-0,8	-0,3	-0,5	1,1	20,2	11,8	0,0	32,0
Regelbetrieb_Polizei PP 3	Fläche	39,6	1178,1	70,3	0	0	3,0	111,9	-52,0	-1,0	0,0	-0,7	0,6	20,2	11,8	0,0	31,9
Regelbetrieb_Polizei PP 1	Fläche	39,5	1329,1	70,7	0	0	3,0	152,6	-54,7	-2,3	-3,6	-1,0	3,0	15,2	13,0	0,0	28,2
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 4	Linie	51,6	279,9	76,1	0	0	3,0	121,9	-52,7	-1,1	-2,3	-0,5	1,7	24,2	0,0	0,0	24,2
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 2	Linie	51,6	227,3	75,2	0	0	3,0	121,0	-52,6	-1,0	-1,8	-0,5	1,6	23,8	0,0	0,0	23,8
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 3	Linie	51,6	247,1	75,5	0	0	3,0	122,1	-52,7	-1,1	-2,0	-0,5	1,5	23,7	0,0	0,0	23,7
Einsatzbetrieb_Fahrweg Transporter Hof 1	Linie	51,6	231,8	75,3	0	0	3,0	121,5	-52,7	-1,0	-1,8	-0,5	1,5	23,7	0,0	0,0	23,7
Einsatzbetrieb_Parken Hof 4	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	90,0	-50,1	-0,2	-6,8	-0,4	3,6	22,8	0,0	0,0	22,8
Einsatzbetrieb_Parken Hof 2	Fläche	48,1	352,6	73,6	0	0	3,0	131,3	-53,4	-1,8	-6,6	-0,5	5,2	19,5	0,0	0,0	19,5
Einsatzbetrieb_Parken Hof 3	Fläche	48,3	340,3	73,6	0	0	3,0	112,3	-52,0	-1,2	-8,9	-0,3	5,2	19,4	0,0	0,0	19,4
QU TB West Fahrweg Parkplatz Nord	Linie	47,6	520,8	74,8	0	0	3,0	681,9	-67,7	-4,3	-15,0	-1,2	1,3	-9,1	20,0	0,0	10,9
Einsatzbetrieb_Parken Hof 1	Fläche	47,5	402,8	73,6	0	0	3,0	148,6	-54,4	-2,4	-12,9	-0,4	3,5	9,9	0,0	0,0	9,9
QU TB West Parkplatz Nord	Fläche	29,1	6168,2	67,0	0	0	3,0	683,5	-67,7	-4,3	-11,9	-0,9	0,4	-14,4	20,0	0,0	5,6
QU TB West Fahrweg Parkplatz Süd	Linie	47,6	325,3	72,7	0	0	3,0	653,5	-67,3	-4,3	-18,8	-1,7	1,0	-15,4	20,0	0,0	4,6
QU TB West Parkplatz Süd	Fläche	31,2	3836,7	67,0	0	0	3,0	646,1	-67,2	-4,2	-18,1	-1,5	0,7	-20,4	20,0	0,0	-0,4
Einsatzbetrieb_Parken Innenhof	Fläche	50,0	228,3	73,6	0	0	3,0	169,3	-55,6	-2,6	-11,7	-0,5	10,9	17,2			

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Projekt: GfI21-031 Koblenz SU BPL Fritsch-Kaserne Überarbeitung 2024
 Rechenlauf: "6370 GL GLK Ansätze Polizei Regel- und Einsatzbetrieb_Konzept 2023_Nacht_200 Bew."
 Mittlere Ausbreitung

Datum: 28.01.2024
Seite: 7

Legende

Schallquelle		Name der Schallquelle
Quelltyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
L _w	dB(A)	Leistung pro m ²
l _{oder S}	m,m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
L _w	dB(A)	Anlagenleistung
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
Ko	dB	Zuschlag für gerichtete Abstrahlung
s	m	Entfernung Emissionsort/40
A _{div}	dB	Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
A _{gnd}	dB	Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
A _{bar}	dB	Dämpfung aufgrund Abschirmung
A _{atm}	dB	Dämpfung aufgrund Luftabsorption
d _{Lref}	dB(A)	Pegelehöhung durch Reflexionen
L _s	dB(A)	Unberateter Schalldruck am Immissionsort $L_s=L_w+K_o+AD +A_{div}+A_{gr}+A_{bar}+A_{atm}+A_{bl_site_house}+A_{wind}+d_{Lref}$
d _{Lw}	dB	Korrektur Betriebszeiten
ZR	dB	Ruhezeitenzuschlag (Anteil)
L _r	dB(A)	Pegele/ Beurteilungspegel Zeitbereich

FIRU GfI mbH Kaiserslautern, Tel.: 0631/3624511

SoundPLAN 8.2

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Alte Burgstraße 004	WA	EG	N	59	49	62,1	53,9	62,9	54,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Alte Burgstraße 004	WA	1.OG	N	59	49	64,4	56,2	65,2	56,9	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Alte Burgstraße 004	WA	2.OG	N	59	49	65,5	57,3	66,3	58,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 001	WA	EG	SW	59	49	61,7	53,9	62,1	54,1	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 001	WA	1.OG	SW	59	49	63,3	55,5	63,6	55,7	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 003	WA	EG	SW	59	49	61,2	53,4	61,6	53,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 003	WA	1.OG	SW	59	49	62,7	54,9	63,1	55,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 004	WA	EG	SW	59	49	56,7	48,9	57,1	49,1	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 004	WA	1.OG	SW	59	49	58,2	50,4	58,6	50,6	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 007	WA	EG	SW	59	49	59	51,2	59,4	51,4	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 007	WA	1.OG	SW	59	49	60,5	52,7	60,8	52,9	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 011	WA	EG	S	59	49	56,1	48,3	56,5	48,5	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 011	WA	1.OG	S	59	49	57,1	49,3	57,5	49,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 013	WA	EG	SW	59	49	63,1	55,3	63,5	55,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 013	WA	1.OG	SW	59	49	64	56,2	64,4	56,4	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 015	WA	EG	SW	59	49	63,6	55,8	63,9	56	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 015	WA	1.OG	SW	59	49	64,4	56,6	64,8	56,8	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 017	WA	EG	SW	59	49	56,3	48,5	56,7	48,7	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 017	WA	1.OG	SW	59	49	58,4	50,6	58,8	50,8	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Am Hüttenberg 017	WA	2.OG	SW	59	49	59,5	51,7	59,9	51,9	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 004	MI	EG	NW	64	54	69,1	60,9	69,8	61,6	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 004	MI	1.OG	NW	64	54	68,8	60,6	69,5	61,3	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 006	MI	EG	NW	64	54	69,3	61,1	69,9	61,7	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 006	MI	1.OG	NW	64	54	69	60,7	69,6	61,4	0,6	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 008	MI	EG	NW	64	54	69,3	61,1	69,9	61,7	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 008	MI	1.OG	NW	64	54	69,1	60,9	69,7	61,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 008	MI	2.OG	NW	64	54	68,6	60,4	69,3	61,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 010	MI	EG	NW	64	54	68,1	59,8	68,7	60,5	0,6	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 010	MI	1.OG	NW	64	54	68	59,8	68,6	60,4	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 010	MI	2.OG	NW	64	54	67,6	59,4	68,3	60,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 021	WA	EG	SO	59	49	65,8	57,5	66,5	58,4	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 021	WA	1.OG	SO	59	49	66,3	58,1	67	58,9	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 021	WA	2.OG	SO	59	49	66,2	57,9	66,9	58,8	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 021	WA	3.OG	SO	59	49	65,9	57,7	66,6	58,5	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 022	WA	EG	NW	59	49	62,8	54,6	63,5	55,4	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 023	WA	EG	SO	59	49	66,1	57,8	66,8	58,7	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 023	WA	1.OG	SO	59	49	66,2	58	67	58,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 023	WA	2.OG	SO	59	49	66,1	57,8	66,8	58,6	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 024	WA	EG	NW	59	49	65,5	57,2	66,2	58,1	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 024	WA	1.OG	NW	59	49	66,3	58	67	58,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 024	WA	2.OG	NW	59	49	66,3	58	67	58,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 025	WA	EG	SO	59	49	66	57,8	66,7	58,6	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 025	WA	1.OG	SO	59	49	66,2	58	66,9	58,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 027	WA	EG	SO	59	49	65,6	57,4	66,3	58,2	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 027	WA	1.OG	SO	59	49	65,9	57,7	66,6	58,5	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 027	WA	2.OG	SO	59	49	65,9	57,6	66,6	58,5	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 028	WA	EG	NW	59	49	66,7	58,5	67,4	59,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 028	WA	1.OG	NW	59	49	67	58,7	67,7	59,6	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 029	WA	EG	SO	59	49	65,4	57,2	66,2	58	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 029	WA	1.OG	SO	59	49	65,8	57,6	66,5	58,4	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 029	WA	2.OG	SO	59	49	65,8	57,5	66,5	58,4	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 031	WA	EG	SO	59	49	65,7	57,5	66,5	58,4	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 031	WA	1.OG	SO	59	49	65,9	57,7	66,6	58,5	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 031	WA	2.OG	SO	59	49	65,7	57,5	66,4	58,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 031	WA	3.OG	SO	59	49	65,4	57,2	66,1	58	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 033	WA	EG	SO	59	49	65,7	57,5	66,5	58,4	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 033	WA	1.OG	SO	59	49	65,9	57,7	66,6	58,5	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 033	WA	2.OG	SO	59	49	65,7	57,5	66,4	58,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 033	WA	3.OG	SO	59	49	65,4	57,1	66,1	58	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 034	WA	EG	NW	59	49	64,8	56,5	65,5	57,4	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 035	WA	EG	SO	59	49	64,7	56,5	65,5	57,3	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 037	WA	EG	SO	59	49	63,8	55,6	64,5	56,4	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 037	WA	1.OG	SO	59	49	64,6	56,4	65,3	57,2	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 037	WA	2.OG	SO	59	49	65	56,7	65,7	57,6	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 039	WA	EG	SO	59	49	65,2	57	66	57,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Arenberger Straße 039	WA	1.OG	SO	59	49	65,3	57	66	57,9	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 039	WA	2.OG	SO	59	49	65,2	57	65,9	57,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 040	WA	EG	NW	59	49	66,8	58,5	67,5	59,4	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 040	WA	1.OG	NW	59	49	67,1	58,9	67,9	59,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 040	WA	2.OG	NW	59	49	67,1	58,9	67,9	59,8	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 040a	WA	EG	NW	59	49	58,6	50,3	59,3	51,2	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 040a	WA	1.OG	NW	59	49	59,9	51,7	60,7	52,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 041	WA	EG	SO	59	49	65,2	57	65,9	57,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 041	WA	1.OG	SO	59	49	65,5	57,2	66,2	58,1	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 041	WA	2.OG	SO	59	49	65,4	57,2	66,1	58	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 042	WA	EG	NW	59	49	60,3	52	61	52,9	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 042	WA	1.OG	NW	59	49	61,7	53,5	62,5	54,3	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 042	WA	2.OG	NW	59	49	62,2	54	62,9	54,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 042	WA	3.OG	NW	59	49	62,4	54,2	63,1	55	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 043	WA	EG	SO	59	49	64,6	56,4	65,3	57,2	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 043	WA	1.OG	SO	59	49	65	56,8	65,7	57,6	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 043	WA	2.OG	SO	59	49	65,1	56,8	65,8	57,7	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 044	WA	EG	NW	59	49	67,6	59,3	68,3	60,2	0,7	0,9	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 044	WA	1.OG	NW	59	49	67,7	59,5	68,4	60,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 044	WA	2.OG	NW	59	49	67,4	59,2	68,1	60	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 045	WA	EG	SO	59	49	66,4	58,2	67,2	59,1	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 045	WA	1.OG	SO	59	49	66,5	58,2	67,2	59,1	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 045	WA	2.OG	SO	59	49	66,3	58,1	67,1	58,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 046	WA	EG	NW	59	49	70	61,8	70,8	62,6	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 046	WA	1.OG	NW	59	49	69,6	61,4	70,4	62,3	0,8	0,9	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 046	WA	2.OG	NW	59	49	69	60,8	69,7	61,6	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 047	WA	EG	SO	59	49	65,5	57,3	66,3	58,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 047	WA	1.OG	SO	59	49	65,8	57,6	66,5	58,4	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 047	WA	2.OG	SO	59	49	65,8	57,6	66,6	58,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 049	WA	EG	SO	59	49	65,1	56,8	65,8	57,7	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 049	WA	1.OG	SO	59	49	65,5	57,2	66,2	58,1	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 049	WA	2.OG	SO	59	49	65,6	57,3	66,3	58,2	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 050	WA	EG	NW	59	49	68,9	60,7	69,7	61,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 050	WA	1.OG	NW	59	49	68,8	60,6	69,6	61,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 050	WA	2.OG	NW	59	49	68,4	60,2	69,2	61	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 051	WA	EG	SO	59	49	65	56,8	65,8	57,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 051	WA	1.OG	SO	59	49	65,4	57,1	66,1	58	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 051	WA	2.OG	SO	59	49	65,4	57,2	66,1	58	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 052	WA	EG	NW	59	49	69,1	60,9	69,8	61,7	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 052	WA	1.OG	NW	59	49	68,8	60,6	69,6	61,5	0,8	0,9	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 052	WA	2.OG	NW	59	49	68,3	60,1	69,1	60,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 053	WA	EG	SO	59	49	64,9	56,7	65,7	57,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 053	WA	1.OG	SO	59	49	65,4	57,1	66,1	58	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 053	WA	2.OG	SO	59	49	65,4	57,2	66,2	58	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 054	WA	EG	NW	59	49	67,3	59,1	68	59,9	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 055	WA	EG	SO	59	49	65,9	57,7	66,7	58,6	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 055	WA	1.OG	SO	59	49	66	57,7	66,7	58,6	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 055	WA	2.OG	SO	59	49	65,8	57,6	66,6	58,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 056	WA	EG	NW	59	49	69	60,8	69,7	61,6	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 056	WA	1.OG	NW	59	49	68,8	60,6	69,6	61,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 056	WA	2.OG	NW	59	49	68,4	60,1	69,1	61	0,7	0,9	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 057	WA	EG	SO	59	49	65,2	57	65,9	57,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 057	WA	1.OG	SO	59	49	65,2	57	66	57,9	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 057	WA	2.OG	SO	59	49	65,4	57,2	66,1	58	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 058	WA	EG	NW	59	49	56,8	48,5	57,5	49,4	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 058	WA	1.OG	NW	59	49	59,6	51,4	60,3	52,2	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 058	WA	2.OG	NW	59	49	60,7	52,5	61,4	53,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 059	WA	EG	SO	59	49	65,1	56,8	65,8	57,7	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 059	WA	1.OG	SO	59	49	65,1	56,8	65,8	57,7	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 060	WA	EG	NW	59	49	65,7	57,5	66,4	58,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 060	WA	1.OG	NW	59	49	66,1	57,9	66,8	58,7	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 060	WA	2.OG	NW	59	49	66,2	58	66,9	58,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 060	WA	3.OG	NW	59	49	66,2	57,9	66,9	58,8	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 061	WA	EG	SO	59	49	66	57,7	66,7	58,6	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 061	WA	1.OG	SO	59	49	66,1	57,9	66,8	58,7	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Arenberger Straße 061	WA	2.OG	SO	59	49	66,2	57,9	66,9	58,8	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 063	WA	EG	SO	59	49	63,2	55	63,9	55,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 063	WA	1.OG	SO	59	49	64,7	56,4	65,4	57,3	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 063	WA	2.OG	SO	59	49	64,9	56,7	65,7	57,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 064	WA	EG	NW	59	49	68,4	60,2	69,2	61	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 064	WA	1.OG	NW	59	49	68,2	60	68,9	60,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 065	WA	EG	SO	59	49	64,2	55,9	64,9	56,7	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 065	WA	1.OG	SO	59	49	64,8	56,6	65,6	57,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 067	WA	EG	SO	59	49	62,8	54,5	63,5	55,4	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 067	WA	1.OG	SO	59	49	64,3	56,1	65	56,9	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 067	WA	2.OG	SO	59	49	64,5	56,2	65,2	57	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 068	WA	EG	NW	59	49	58,1	49,9	58,8	50,7	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 068	WA	1.OG	NW	59	49	60	51,8	60,8	52,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 068	WA	2.OG	NW	59	49	61,4	53,2	62,2	54	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 068	WA	3.OG	NW	59	49	62	53,7	62,7	54,6	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 069	WA	EG	SO	59	49	63,2	55	63,9	55,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 069	WA	1.OG	SO	59	49	64,5	56,2	65,2	57,1	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 069	WA	2.OG	SO	59	49	64,7	56,4	65,4	57,3	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 070	WA	EG	NW	59	49	57,8	49,6	58,5	50,4	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 070	WA	1.OG	NW	59	49	59,5	51,2	60,2	52,1	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 071	WA	EG	SO	59	49	66,4	58,2	67,1	59	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 071	WA	1.OG	SO	59	49	66,6	58,4	67,3	59,2	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 072	WA	EG	NW	59	49	61,4	53,2	62,1	54	0,7	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 072	WA	1.OG	NW	59	49	63,6	55,3	64,3	56,2	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 072	WA	2.OG	NW	59	49	64	55,7	64,7	56,6	0,7	0,9	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 073	WA	EG	SO	59	49	67,4	59,2	68,2	60	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 073	WA	1.OG	SO	59	49	67,7	59,5	68,4	60,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 073	WA	2.OG	SO	59	49	67,5	59,3	68,3	60,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 074	WA	EG	NW	59	49	68,8	60,5	69,5	61,4	0,7	0,9	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 074	WA	1.OG	NW	59	49	68,5	60,3	69,2	61,1	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 074	WA	2.OG	NW	59	49	68	59,8	68,7	60,6	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 075	WA	EG	SO	59	49	67,7	59,5	68,5	60,3	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 075	WA	1.OG	SO	59	49	68	59,9	68,8	60,6	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 075	WA	2.OG	SO	59	49	67,8	59,7	68,6	60,4	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 076	WA	EG	NW	59	49	69	60,8	69,7	61,6	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 076	WA	1.OG	NW	59	49	68,7	60,5	69,4	61,3	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 076	WA	2.OG	NW	59	49	68,2	59,9	68,9	60,7	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 077	WA	EG	SO	59	49	69,3	61,2	70,1	61,9	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 077	WA	1.OG	SO	59	49	69,2	61	69,9	61,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 077	WA	2.OG	SO	59	49	68,7	60,5	69,5	61,3	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 078	WA	EG	NW	59	49	69,6	61,4	70,3	62,2	0,7	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 078	WA	1.OG	NW	59	49	69,2	61	69,9	61,8	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 078	WA	2.OG	NW	59	49	68,5	60,3	69,3	61,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 079	WA	EG	SO	59	49	69,2	61	70	61,8	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 079	WA	1.OG	SO	59	49	69	60,8	69,8	61,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 079	WA	2.OG	SO	59	49	68,5	60,3	69,3	61,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 080	WA	EG	NW	59	49	70,1	61,9	70,9	62,7	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 080	WA	1.OG	NW	59	49	69,7	61,6	70,5	62,3	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 080	WA	2.OG	NW	59	49	69,1	60,9	69,9	61,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 080a	WA	EG	NW	59	49	65,8	57,6	66,6	58,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 080a	WA	1.OG	NW	59	49	65,8	57,6	66,6	58,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 080a	WA	2.OG	NW	59	49	65,4	57,2	66,2	58	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 081	WA	EG	SO	59	49	68,7	60,5	69,5	61,3	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 081	WA	1.OG	SO	59	49	68,5	60,3	69,2	61,1	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 081	WA	2.OG	SO	59	49	68	59,9	68,8	60,6	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 083	WA	EG	SO	59	49	67,9	59,7	68,7	60,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 083	WA	1.OG	SO	59	49	67,8	59,6	68,6	60,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 083	WA	2.OG	SO	59	49	67,5	59,3	68,3	60,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 084	WA	EG	NW	59	49	66,1	57,9	66,9	58,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 084	WA	1.OG	NW	59	49	66,2	58	67	58,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 084	WA	2.OG	NW	59	49	66	57,8	66,8	58,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 085	WA	EG	SO	59	49	67,8	59,7	68,6	60,4	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 085	WA	1.OG	SO	59	49	67,8	59,6	68,6	60,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 085	WA	2.OG	SO	59	49	67,6	59,4	68,4	60,2	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 086	WA	EG	NW	59	49	66,4	58,2	67,1	58,9	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Arenberger Straße 086	WA	1.OG	NW	59	49	66,2	58	67	58,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 086	WA	2.OG	NW	59	49	66	57,8	66,7	58,5	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 087	WA	EG	SO	59	49	68,6	60,4	69,4	61,2	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 087	WA	1.OG	SO	59	49	68,4	60,2	69,2	61	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 088	WA	EG	NW	59	49	66,2	58	66,9	58,7	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 088	WA	1.OG	NW	59	49	66,2	58,1	67	58,8	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 088	WA	2.OG	NW	59	49	66,1	57,9	66,9	58,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 089	WA	EG	SO	59	49	68,1	59,9	68,9	60,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 089	WA	1.OG	SO	59	49	68	59,9	68,8	60,6	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 089	WA	2.OG	SO	59	49	67,7	59,5	68,5	60,3	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 090	WA	EG	NW	59	49	66,3	58,1	67,1	58,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 090	WA	1.OG	NW	59	49	66,4	58,2	67,2	59	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 090	WA	2.OG	NW	59	49	66,3	58,1	67,1	58,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 091	WA	EG	SO	59	49	68,8	60,6	69,6	61,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 091	WA	1.OG	SO	59	49	68,5	60,3	69,3	61,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 091	WA	2.OG	SO	59	49	68	59,9	68,8	60,6	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 092	WA	EG	NW	59	49	66,8	58,6	67,5	59,3	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 092	WA	1.OG	NW	59	49	66,7	58,6	67,5	59,3	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 092	WA	2.OG	NW	59	49	66,6	58,4	67,3	59,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 093	WA	EG	SO	59	49	69,3	61,2	70,1	61,9	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 093	WA	1.OG	SO	59	49	69,1	60,9	69,8	61,6	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 095	WA	EG	SO	59	49	69,1	60,9	69,9	61,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 095	WA	1.OG	SO	59	49	68,8	60,6	69,6	61,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 095	WA	2.OG	SO	59	49	68,3	60,1	69,1	60,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 096	WA	EG	NW	59	49	66,9	58,7	67,7	59,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 096	WA	1.OG	NW	59	49	66,8	58,6	67,6	59,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 096	WA	2.OG	NW	59	49	66,5	58,4	67,3	59,1	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 097	WA	EG	SO	59	49	69	60,8	69,8	61,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 097	WA	1.OG	SO	59	49	68,8	60,6	69,5	61,3	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 097	WA	2.OG	SO	59	49	68,2	60	69	60,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 098	WA	EG	NW	59	49	67,3	59,1	68	59,8	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 098	WA	1.OG	NW	59	49	67,1	58,9	67,9	59,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 098	WA	2.OG	NW	59	49	66,8	58,6	67,6	59,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 099	WA	EG	SO	59	49	61,4	53,2	62,2	54	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 099	WA	1.OG	SO	59	49	62,4	54,2	63,2	55	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 099	WA	2.OG	SO	59	49	62,7	54,5	63,4	55,2	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 100	WA	EG	NW	59	49	66,5	58,3	67,3	59,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 100	WA	1.OG	NW	59	49	66,4	58,2	67,2	59	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 100	WA	2.OG	NW	59	49	66,2	58	67	58,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 102	WA	EG	NW	59	49	66,1	57,9	66,9	58,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 102	WA	1.OG	NW	59	49	66,2	58	67	58,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 102	WA	2.OG	NW	59	49	66	57,8	66,8	58,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 103	WA	EG	SO	59	49	69,1	60,9	69,8	61,6	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 103	WA	1.OG	SO	59	49	69	60,8	69,8	61,5	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 103	WA	2.OG	SO	59	49	68,6	60,4	69,4	61,2	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 104	WA	EG	NW	59	49	66,6	58,4	67,4	59,1	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 104	WA	1.OG	NW	59	49	66,5	58,4	67,3	59,1	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 104	WA	2.OG	NW	59	49	66,3	58,1	67,1	58,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 105	WA	EG	SO	59	49	69,6	61,4	70,4	62,1	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 105	WA	1.OG	SO	59	49	69,5	61,3	70,3	62,1	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 106	WA	EG	NW	59	49	62,2	54	62,9	54,7	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 106	WA	1.OG	NW	59	49	62,7	54,5	63,5	55,2	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 106	WA	2.OG	NW	59	49	62,9	54,7	63,7	55,4	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 106	WA	3.OG	NW	59	49	63,5	55,3	64,3	56	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 107	WA	EG	S	59	49	69,1	60,9	69,9	61,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 107	WA	1.OG	S	59	49	69	60,8	69,8	61,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 107	WA	2.OG	S	59	49	68,7	60,5	69,5	61,3	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 108	WA	EG	NW	59	49	72,3	64,1	73,1	64,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 108	WA	1.OG	NW	59	49	71,4	63,2	72,2	63,9	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 108	WA	2.OG	NW	59	49	70,3	62,1	71,1	62,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 109	WA	EG	S	59	49	69,7	61,5	70,5	62,3	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 109	WA	1.OG	S	59	49	69,6	61,4	70,4	62,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 109	WA	2.OG	S	59	49	69,3	61,1	70,1	61,8	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 110	WA	EG	NW	59	49	72,1	63,9	72,9	64,7	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 110	WA	1.OG	NW	59	49	71,3	63,1	72,1	63,8	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Arenberger Straße 110	WA	2.OG	NW	59	49	70,3	62,1	71,1	62,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 111	WA	EG	S	59	49	69,6	61,4	70,3	62,1	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 111	WA	1.OG	S	59	49	69,6	61,4	70,3	62,1	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 111	WA	2.OG	S	59	49	69,3	61,1	70	61,8	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 112	WA	EG	N	59	49	72,7	64,5	73,5	65,2	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 112	WA	1.OG	N	59	49	71,7	63,5	72,5	64,2	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 112	WA	2.OG	N	59	49	70,7	62,5	71,5	63,2	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 113	WA	EG	S	59	49	69,6	61,4	70,4	62,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 113	WA	1.OG	S	59	49	69,7	61,5	70,5	62,3	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 113	WA	2.OG	S	59	49	69,5	61,3	70,3	62	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 113a	WA	EG	S	59	49	70,3	62,1	71,1	62,8	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 113a	WA	1.OG	S	59	49	70,1	61,9	70,9	62,6	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 113a	WA	2.OG	S	59	49	69,6	61,4	70,4	62,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 114	WA	EG	N	59	49	73	64,8	73,8	65,5	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 114	WA	1.OG	N	59	49	71,9	63,7	72,7	64,4	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 114	WA	2.OG	N	59	49	70,8	62,6	71,6	63,4	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 114	WA	3.OG	N	59	49	70	61,7	70,7	62,5	0,7	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 115	WA	EG	S	59	49	70,6	62,4	71,4	63,1	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 115	WA	1.OG	S	59	49	70,2	62	70,9	62,7	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 115	WA	2.OG	S	59	49	69,4	61,2	70,2	61,9	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 117	WA	EG	S	59	49	70,6	62,4	71,4	63,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 117	WA	1.OG	S	59	49	70,1	61,9	70,8	62,6	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 117	WA	2.OG	S	59	49	69,2	61	70	61,8	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 119	WA	EG	S	59	49	70,3	62,1	71,1	62,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 119	WA	1.OG	S	59	49	69,7	61,5	70,5	62,3	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 119	WA	2.OG	S	59	49	68,9	60,7	69,7	61,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 121	WA	EG	S	59	49	70,2	62	71	62,8	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 121	WA	1.OG	S	59	49	69,6	61,4	70,4	62,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 121	WA	2.OG	S	59	49	68,9	60,7	69,7	61,4	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 122	WA	EG	NO	59	49	66,3	58,1	67,1	58,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 122	WA	1.OG	NO	59	49	66,8	58,6	67,6	59,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 122	WA	2.OG	NO	59	49	66,9	58,6	67,7	59,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 125	WA	EG	S	59	49	69,6	61,4	70,4	62,1	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 125	WA	1.OG	S	59	49	69,1	60,9	69,9	61,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 125	WA	2.OG	S	59	49	68,4	60,2	69,2	61	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 127	WA	EG	S	59	49	69	60,8	69,8	61,5	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 127	WA	1.OG	S	59	49	68,7	60,4	69,5	61,2	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 127	WA	2.OG	S	59	49	68,2	59,9	69	60,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 129	WA	EG	S	59	49	66,2	58	67	58,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 129	WA	1.OG	S	59	49	66,4	58,2	67,2	59	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 129	WA	2.OG	S	59	49	66,3	58,1	67,1	58,8	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 129	WA	3.OG	S	59	49	66	57,8	66,8	58,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 131	WA	EG	SW	59	49	71,3	63,1	72,1	63,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 131	WA	1.OG	SW	59	49	70,4	62,2	71,2	63	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 131	WA	2.OG	SW	59	49	69,5	61,3	70,3	62,1	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 132	WA	EG	NO	59	49	69,6	61,4	70,4	62,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 132	WA	1.OG	NO	59	49	69,5	61,3	70,4	62,1	0,9	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 133	WA	EG	S	59	49	70,8	62,6	71,6	63,4	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 133	WA	1.OG	S	59	49	69,9	61,6	70,7	62,5	0,8	0,9	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 133	WA	2.OG	S	59	49	68,8	60,6	69,7	61,4	0,9	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 134	WA	EG	NO	59	49	71,3	63,1	72,1	63,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 134	WA	1.OG	NO	59	49	70,4	62,2	71,2	63	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 134	WA	2.OG	NO	59	49	69,5	61,3	70,3	62,1	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 135	WA	EG	SW	59	49	71,6	63,4	72,5	64,2	0,9	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 135	WA	1.OG	SW	59	49	70,8	62,6	71,7	63,4	0,9	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 135	WA	2.OG	SW	59	49	69,9	61,6	70,7	62,4	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 135	WA	3.OG	SW	59	49	68,8	60,6	69,7	61,4	0,9	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 136	WA	EG	NO	59	49	71	62,7	71,8	63,5	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 136	WA	1.OG	NO	59	49	70,3	62,1	71,1	62,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 138	WA	EG	NO	59	49	72,5	64,3	73,3	65,1	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 138	WA	1.OG	NO	59	49	71,1	62,9	71,9	63,7	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 139	WA	EG	SW	59	49	67,8	59,6	68,6	60,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 139	WA	1.OG	SW	59	49	68,2	59,9	69	60,8	0,8	0,9	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 139	WA	2.OG	SW	59	49	68	59,8	68,9	60,6	0,9	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 139	WA	3.OG	SW	59	49	67,6	59,4	68,4	60,2	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Arenberger Straße 141	WA	EG	S	59	49	72,3	64,1	73,1	64,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 141	WA	1.OG	S	59	49	70,9	62,7	71,7	63,5	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 143	WA	EG	S	59	49	71,3	63,1	72,1	63,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 143	WA	1.OG	S	59	49	70,3	62,1	71,1	62,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 143	WA	2.OG	S	59	49	69,1	60,9	69,9	61,7	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 144	WA	EG	N	59	49	70,7	62,5	71,5	63,2	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 144	WA	1.OG	N	59	49	70,7	62,4	71,5	63,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 144	WA	2.OG	N	59	49	70,1	61,9	70,9	62,6	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 146	WA	EG	N	59	49	72,7	64,4	73,5	65,2	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 146	WA	1.OG	N	59	49	71,5	63,2	72,3	64	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 146	WA	2.OG	N	59	49	70,4	62,1	71,2	62,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 146a	WA	EG	N	59	49	71,5	63,3	72,3	64,1	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 146a	WA	1.OG	N	59	49	70,7	62,5	71,5	63,3	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 146a	WA	2.OG	N	59	49	69,9	61,6	70,7	62,4	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 147	WA	EG	S	59	49	72,4	64,1	73,2	64,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 147	WA	1.OG	S	59	49	71,5	63,2	72,3	64	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 147	WA	2.OG	S	59	49	70,5	62,3	71,3	63	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 147_Kirche	WA	EG	S	59	49	70,8	62,6	71,6	63,3	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 147_Kirche	WA	1.OG	S	59	49	70,2	61,9	71	62,7	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 147_Kirche	WA	2.OG	S	59	49	69,4	61,2	70,2	61,9	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 147_Kirche	WA	3.OG	S	59	49	68,7	60,4	69,5	61,2	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 148	WA	EG	N	59	49	68,5	60,2	69,3	61	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 148	WA	1.OG	N	59	49	68,3	60,1	69,1	60,8	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 148	WA	2.OG	N	59	49	68	59,7	68,8	60,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 149	WA	EG	S	59	49	69,3	61	70,1	61,8	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 149	WA	1.OG	S	59	49	69,3	61,1	70,1	61,8	0,8	0,7	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 149	WA	2.OG	S	59	49	69	60,7	69,8	61,5	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 149	WA	3.OG	S	59	49	68,5	60,2	69,3	61	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 150	WA	EG	N	59	49	69,6	61,3	70,4	62,1	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 150	WA	1.OG	N	59	49	69,4	61,1	70,2	61,9	0,8	0,8	nein	nein	ja	ja
Arenberger Straße 150	WA	2.OG	N	59	49	68,9	60,6	69,7	61,4	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 153	MI	EG	N	64	54	67,4	59,2	68,2	59,9	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 153	MI	1.OG	N	64	54	67,6	59,3	68,4	60,1	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Arenberger Straße 153	MI	2.OG	N	64	54	67,4	59,1	68,2	59,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Arenberger Straße 153	MI	3.OG	N	64	54	67	58,8	67,8	59,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Auf dem Schafstall 002	GE	EG	S	69	59	60	52,1	60,6	52,6	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Brentanostraße 001	WA	EG	NW	59	49	65,2	57	65,8	57,7	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Brentanostraße 001	WA	1.OG	NW	59	49	67,2	59,1	67,9	59,7	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Brentanostraße 001	WA	2.OG	NW	59	49	66,9	58,8	67,6	59,5	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Brentanostraße 001	WA	3.OG	NW	59	49	66,9	58,8	67,6	59,5	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Brentanostraße 001	WA	4.OG	NW	59	49	66,8	58,6	67,5	59,3	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 041	WA	EG	N	59	49	70,2	62	70,5	62,4	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 041	WA	1.OG	N	59	49	70,1	62	70,5	62,4	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 041	WA	2.OG	N	59	49	69,8	61,6	70,2	62	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 041	WA	3.OG	N	59	49	69,4	61,2	69,8	61,6	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 043	WA	EG	N	59	49	75,7	67,5	76,1	67,9	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 043	WA	1.OG	N	59	49	74,1	65,9	74,4	66,3	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 043	WA	2.OG	N	59	49	72,7	64,5	73	64,9	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 043	WA	3.OG	N	59	49	71,5	63,4	71,9	63,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 047	WA	EG	N	59	49	75,7	67,5	76	67,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 047	WA	1.OG	N	59	49	74,3	66,1	74,7	66,5	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 047	WA	2.OG	N	59	49	73,1	64,9	73,4	65,3	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 049	MI	EG	S	64	54	74,1	65,9	74,5	66,3	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 049	MI	1.OG	S	64	54	73	64,8	73,3	65,2	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 049	MI	2.OG	S	64	54	72,1	63,9	72,4	64,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 050	WA	EG	NO	59	49	70,7	62,5	71	62,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 050	WA	1.OG	NO	59	49	71	62,9	71,4	63,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 050	WA	2.OG	NO	59	49	70,9	62,7	71,2	63,1	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051	WA	EG	N	59	49	71,7	63,5	72	63,9	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051	WA	1.OG	N	59	49	71,5	63,3	71,8	63,7	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051	WA	2.OG	N	59	49	71	62,8	71,4	63,2	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051	WA	3.OG	N	59	49	70,5	62,3	70,8	62,7	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051a	WA	EG	N	59	49	73,6	65,4	74	65,8	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051a	WA	1.OG	N	59	49	73	64,8	73,3	65,2	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051a	WA	2.OG	N	59	49	72,3	64,1	72,6	64,5	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Charlottenstraße 051a	WA	3.OG	N	59	49	71,6	63,5	72	63,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051b	WA	EG	N	59	49	75,4	67,3	75,8	67,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051b	WA	1.OG	N	59	49	74,3	66,2	74,7	66,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051b	WA	2.OG	N	59	49	73,3	65,2	73,7	65,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 051b	WA	3.OG	N	59	49	72,5	64,3	72,8	64,7	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 052	WA	EG	N	59	49	76,8	68,6	77,1	69	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 052	WA	1.OG	N	59	49	75,4	67,2	75,7	67,6	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 052	WA	2.OG	N	59	49	74,3	66,1	74,7	66,5	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 052	WA	3.OG	N	59	49	73,5	65,3	73,8	65,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053	WA	EG	N	59	49	76,5	68,3	76,9	68,7	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053	WA	1.OG	N	59	49	75,2	67	75,5	67,4	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053	WA	2.OG	N	59	49	74,1	65,9	74,4	66,3	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053	WA	3.OG	N	59	49	73,2	65,1	73,6	65,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053a	MI	EG	S	64	54	75,6	67,4	76	67,8	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053a	MI	1.OG	S	64	54	74,9	66,7	75,2	67,1	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053a	MI	2.OG	S	64	54	74	65,9	74,4	66,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053a	MI	3.OG	S	64	54	73,3	65,1	73,6	65,5	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 053a	MI	4.OG	S	64	54	72,6	64,4	72,9	64,7	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 054	WA	EG	N	59	49	72,7	64,5	73,1	64,9	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 054	WA	1.OG	N	59	49	72,7	64,5	73	64,9	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 054	WA	2.OG	N	59	49	72,4	64,2	72,7	64,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 054	WA	3.OG	N	59	49	72	63,8	72,3	64,2	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 055	WA	EG	N	59	49	70,1	61,9	70,3	62,2	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 055	WA	1.OG	N	59	49	71,4	63,2	71,6	63,5	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 055	WA	2.OG	N	59	49	71,8	63,6	72,1	63,9	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 055	WA	3.OG	N	59	49	71,9	63,7	72,2	64	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 055	WA	4.OG	N	59	49	71,8	63,7	72,1	63,9	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Charlottenstraße 055	WA	5.OG	N	59	49	71,7	63,5	71,9	63,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Dahlienweg 008	WA	EG	NO	59	49	56,1	48,2	56,4	48,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Dahlienweg 008	WA	1.OG	NO	59	49	56,7	48,9	57,1	49,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Dahlienweg 008	WA	2.OG	NO	59	49	57,4	49,6	57,8	49,8	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Dahlienweg 013	WA	EG	NO	59	49	58,1	50,3	58,5	50,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Dahlienweg 013	WA	1.OG	NO	59	49	59	51,2	59,4	51,4	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 002	WA	EG	S	59	49	68,6	60,3	69,4	61	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Ellingstraße 002	WA	1.OG	S	59	49	68,5	60,2	69,2	60,9	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Ellingstraße 002	WA	2.OG	S	59	49	68,2	59,9	69	60,6	0,8	0,7	nein	nein	nein	ja
Ellingstraße 004	WA	EG	S	59	49	68,9	60,7	69,8	61,5	0,9	0,8	nein	nein	nein	ja
Ellingstraße 004	WA	1.OG	S	59	49	69,1	60,8	69,9	61,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	ja
Ellingstraße 037	WA	EG	NO	59	49	49,6	41,7	51,5	43,7	1,9	2,0	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 037	WA	1.OG	NO	59	49	52,1	44,2	54,2	46,4	2,1	2,2	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 037	WA	EG	NW	59	49	50	42,2	51,6	43,8	1,6	1,6	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 037	WA	1.OG	NW	59	49	52,3	44,4	54,1	46,3	1,8	1,9	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 039	WA	EG	NW	59	49	55,5	47,7	56,8	49	1,3	1,3	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 039	WA	1.OG	NW	59	49	56,4	48,6	57,8	50,1	1,4	1,5	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 041	WA	EG	NW	59	49	57	49,2	57,7	49,9	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 041	WA	1.OG	NW	59	49	56,9	49,1	57,6	49,8	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Ellingstraße 041	WA	2.OG	NW	59	49	57	49,1	57,8	50	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 013a	WA	EG	NO	59	49	58,1	49,8	58,9	50,6	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 013a	WA	1.OG	NO	59	49	58,8	50,6	59,7	51,4	0,9	0,8	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 015	MI	EG	S	64	54	64,3	56	65,1	56,8	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 015	MI	1.OG	S	64	54	65,2	57	66	57,7	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 018	WA	EG	N	59	49	57,1	48,8	58	49,7	0,9	0,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 018	WA	1.OG	N	59	49	57,8	49,6	58,7	50,4	0,9	0,8	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 018	WA	2.OG	N	59	49	58,6	50,3	59,4	51,2	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 020	WA	EG	N	59	49	58,2	50	59,1	50,8	0,9	0,8	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 020	WA	1.OG	N	59	49	59,2	50,9	60,1	51,8	0,9	0,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 020	WA	2.OG	N	59	49	60,1	51,8	61	52,7	0,9	0,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 022	WA	EG	N	59	49	60,3	52	61,1	52,9	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 022	WA	1.OG	N	59	49	61,5	53,3	62,4	54,1	0,9	0,8	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 022	WA	2.OG	N	59	49	62,5	54,2	63,3	55,1	0,8	0,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 038	MI	EG	W	64	54	56,7	48,7	58,8	50,6	2,1	1,9	nein	nein	nein	nein
Friesenstraße 038	MI	1.OG	W	64	54	58,9	50,8	61	52,8	2,1	2,0	nein	nein	nein	nein
Gemeinschaftsunterkunft_1	WA	EG	S	59	49	59,3	51,4	60	52	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Gemeinschaftsunterkunft_2	WA	EG	S	59	49	59	51	59,6	51,6	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 257	MI	EG	W	64	54	73,8	65,6	73,8	65,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Hofstraße 257	MI	1.OG	W	64	54	73,4	65,2	73,4	65,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 257	MI	2.OG	W	64	54	72,8	64,6	72,8	64,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 257	MI	3.OG	W	64	54	72,1	63,9	72,1	63,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 257a	MI	EG	W	64	54	67,5	59,3	67,6	59,4	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 257a	MI	1.OG	W	64	54	68,8	60,6	68,8	60,7	0,0	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 257a	MI	2.OG	W	64	54	69,4	61,2	69,5	61,3	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 258	MI	EG	W	64	54	69,2	61	69,3	61,1	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 258	MI	1.OG	W	64	54	69,2	61	69,2	61	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 258	MI	2.OG	W	64	54	69,1	60,9	69,1	60,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 258	MI	3.OG	W	64	54	69	60,8	69	60,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 262	MI	EG	W	64	54	78,3	70,1	78,4	70,3	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 262	MI	1.OG	W	64	54	78	69,8	78,1	70	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 262	MI	2.OG	W	64	54	76,9	68,7	77	68,9	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 262	MI	3.OG	W	64	54	75,8	67,6	76	67,8	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 265	MI	EG	W	64	54	76,2	68	76,3	68,2	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 265	MI	1.OG	W	64	54	76,2	68	76,3	68,2	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 265	MI	2.OG	W	64	54	75,7	67,5	75,9	67,7	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 265	MI	3.OG	W	64	54	75,1	66,9	75,2	67,1	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 268	MI	EG	W	64	54	75,4	67,3	75,6	67,4	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 268	MI	1.OG	W	64	54	75,6	67,4	75,8	67,6	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 268	MI	2.OG	W	64	54	75,3	67,1	75,4	67,3	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 268	MI	3.OG	W	64	54	74,8	66,6	74,9	66,8	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 268	MI	4.OG	W	64	54	74,1	66	74,3	66,1	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 270	MI	EG	W	64	54	75,1	66,9	75,3	67,1	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 270	MI	1.OG	W	64	54	75,3	67,1	75,5	67,3	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 270	MI	2.OG	W	64	54	75	66,9	75,2	67	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 270	MI	3.OG	W	64	54	74,5	66,4	74,7	66,5	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 270	MI	4.OG	W	64	54	74	65,8	74,1	66	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 271	MI	EG	W	64	54	74,7	66,6	74,9	66,7	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 271	MI	1.OG	W	64	54	75	66,8	75,1	67	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 271	MI	2.OG	W	64	54	74,8	66,6	74,9	66,8	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 271	MI	3.OG	W	64	54	74,3	66,1	74,5	66,3	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 272	MI	EG	W	64	54	78	69,8	78,1	70	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 272	MI	1.OG	W	64	54	77,6	69,5	77,8	69,6	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 272	MI	2.OG	W	64	54	76,2	68	76,3	68,2	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Hofstraße 272	MI	3.OG	W	64	54	74,9	66,8	75,1	66,9	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 026	WA	EG	NO	59	49	55,8	47,9	56,2	48,1	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 026	WA	1.OG	NO	59	49	56,5	48,6	56,9	48,8	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 028	WA	EG	NO	59	49	55	47,1	55,3	47,3	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 028	WA	1.OG	NO	59	49	55,7	47,8	56,1	48	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 030	WA	EG	NO	59	49	54,5	46,6	54,9	46,8	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 030	WA	1.OG	NO	59	49	55,3	47,3	55,6	47,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 032	WA	EG	NO	59	49	54,3	46,4	54,7	46,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Im Flürchen 032	WA	1.OG	NO	59	49	55	47,1	55,4	47,3	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 001c	MI	EG	S	64	54	60,4	52,5	61	53	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 001c	MI	1.OG	S	64	54	61,2	53,3	61,8	53,8	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 001d	MI	EG	S	64	54	56,5	48,6	56,9	49	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 001d	MI	1.OG	S	64	54	57,4	49,5	57,8	49,9	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 001d	MI	2.OG	S	64	54	57,7	49,8	58,2	50,2	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 002	GE	EG	S	69	59	57,5	49,6	57,9	49,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 002c	GE	EG	S	69	59	58,7	50,7	59	50,9	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 004	GE	EG	S	69	59	60,2	52,2	60,5	52,4	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 006	GE	EG	S	69	59	61,2	53,2	61,5	53,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 006	GE	1.OG	S	69	59	62,5	54,6	62,9	54,8	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 006	GE	2.OG	S	69	59	63,6	55,6	63,9	55,8	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 010	GE	EG	SO	69	59	50,9	43	51,3	43,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 010	GE	1.OG	SO	69	59	51,9	44,1	52,3	44,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
In den Sieben Morgen 010	GE	2.OG	SO	69	59	53,1	45,3	53,5	45,5	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 001A	WA	EG	SO	59	49	54,8	46,8	56,9	48,8	2,1	2,0	nein	nein	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 001A	WA	1.OG	SO	59	49	56,2	48,2	58,4	50,2	2,2	2,0	nein	nein	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 001B	WA	EG	SO	59	49	50,4	42,3	52,2	44	1,8	1,7	nein	nein	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 001B	WA	1.OG	SO	59	49	52,7	44,6	54,4	46,3	1,7	1,7	nein	nein	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 026	WA	EG	N	59	49	56,1	48,3	59,7	51,7	3,6	3,4	ja	ja	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 026	WA	1.OG	N	59	49	56,7	48,9	60,2	52,2	3,5	3,3	ja	ja	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 026	WA	2.OG	N	59	49	56,7	48,8	60,2	52,2	3,5	3,4	ja	ja	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Johannes-Casel-Straße 026	WA	3.OG	N	59	49	56,5	48,7	60	52	3,5	3,3	ja	ja	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 029	WA	EG	W	59	49	51,1	43,2	53,8	45,8	2,7	2,6	nein	nein	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 029	WA	1.OG	W	59	49	52,6	44,7	55,3	47,3	2,7	2,6	nein	nein	nein	nein
Johannes-Casel-Straße 029	WA	2.OG	W	59	49	53,3	45,4	55,8	47,9	2,5	2,5	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 001	WA	EG	SW	59	49	52,6	44,8	53,1	45,1	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 001	WA	1.OG	SW	59	49	53,2	45,4	53,7	45,7	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 001	WA	2.OG	SW	59	49	53,8	45,9	54,3	46,3	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 002	WA	EG	SW	59	49	53,5	45,7	54	46	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 002	WA	1.OG	SW	59	49	54,1	46,3	54,6	46,6	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 002	WA	2.OG	SW	59	49	54,6	46,8	55,2	47,2	0,6	0,4	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 003	WA	EG	SO	59	49	54,9	47	55,4	47,4	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 003	WA	1.OG	SO	59	49	55,5	47,7	56	48,1	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Kloster Wohngeb. 003	WA	2.OG	SO	59	49	56,3	48,5	56,8	48,8	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Kniebreche 012	MI	EG	NW	64	54	65,7	57,5	66,3	58,1	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Kniebreche 012	MI	1.OG	NW	64	54	66,2	58	66,9	58,7	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Kniebreche 012	MI	2.OG	NW	64	54	66,2	58	66,9	58,7	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Kniebreche 012	MI	3.OG	NW	64	54	66,1	57,9	66,7	58,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Kunzebornstraße 002	WA	EG	SO	59	49	52,7	44,9	53,2	45,2	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Kunzebornstraße 002	WA	1.OG	SO	59	49	53,5	45,6	53,9	46	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Kunzebornstraße 003	WA	EG	SO	59	49	52,8	45	53,3	45,3	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Kunzebornstraße 003	WA	1.OG	SO	59	49	53,6	45,7	54	46,1	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Kunzebornstraße 004	WA	EG	SO	59	49	52,3	44,4	52,8	44,8	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Kunzebornstraße 004	WA	1.OG	SO	59	49	53,3	45,5	53,8	45,8	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Neuer Weg 001b	WA	EG	NW	59	49	70,1	61,9	70,8	62,7	0,7	0,8	nein	nein	ja	ja
Niederberger Höhe 003	WA	EG	NW	59	49	54,5	46,7	58	50	3,5	3,3	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 003	WA	1.OG	NW	59	49	55,2	47,4	58,7	50,7	3,5	3,3	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 003	WA	2.OG	NW	59	49	55,3	47,5	58,8	50,7	3,5	3,2	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 003	WA	3.OG	NW	59	49	55,2	47,4	58,6	50,6	3,4	3,2	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 005	WA	EG	SO	59	49	55,2	47,2	57,5	49,4	2,3	2,2	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 005	WA	1.OG	SO	59	49	56,6	48,7	59	50,8	2,4	2,1	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 005	WA	2.OG	SO	59	49	57,1	49,2	59,4	51,3	2,3	2,1	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 005	WA	3.OG	SO	59	49	57,3	49,4	59,6	51,5	2,3	2,1	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 005a	WA	EG	NO	59	49	60,1	52,2	62,8	54,7	2,7	2,5	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 005a	WA	1.OG	NO	59	49	60,9	53	63,6	55,5	2,7	2,5	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 005a	WA	2.OG	NO	59	49	60,9	53	63,5	55,4	2,6	2,4	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 006	WA	EG	NO	59	49	52,3	44,4	55,5	47,4	3,2	3,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 006	WA	1.OG	NO	59	49	53,7	45,8	56,9	48,9	3,2	3,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 006	WA	2.OG	NO	59	49	54,2	46,4	57,5	49,4	3,3	3,0	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 006	WA	3.OG	NO	59	49	54,4	46,5	57,6	49,5	3,2	3,0	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 007	WA	EG	NW	59	49	59,2	51,2	61,5	53,5	2,3	2,3	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 007	WA	1.OG	NW	59	49	60,3	52,4	62,7	54,6	2,4	2,2	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 007	WA	2.OG	NW	59	49	60,3	52,4	62,7	54,6	2,4	2,2	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 007	WA	3.OG	NW	59	49	60,1	52,2	62,5	54,5	2,4	2,3	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 008	WA	EG	NO	59	49	50	42,1	52,9	44,8	2,9	2,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 008	WA	1.OG	NO	59	49	50,7	42,8	53,6	45,6	2,9	2,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 008	WA	2.OG	NO	59	49	51,7	43,8	54,6	46,6	2,9	2,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 008	WA	3.OG	NO	59	49	52,3	44,4	55,2	47,2	2,9	2,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 009	WA	EG	NO	59	49	51	43,1	53,1	45,1	2,1	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 009	WA	1.OG	NO	59	49	52	44,1	54,1	46,1	2,1	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 009	WA	2.OG	NO	59	49	53,5	45,6	55,6	47,6	2,1	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 009	WA	3.OG	NO	59	49	55,1	47,3	57,2	49,3	2,1	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 010	WA	EG	NO	59	49	52,5	44,6	54,8	46,7	2,3	2,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 010	WA	1.OG	NO	59	49	52,9	44,9	55,2	47	2,3	2,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 010	WA	2.OG	NO	59	49	53,7	45,8	56	47,9	2,3	2,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 010	WA	3.OG	NO	59	49	54,5	46,5	56,8	48,7	2,3	2,2	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 011	WA	EG	NW	59	49	57,3	49,4	59,4	51,5	2,1	2,1	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 011	WA	1.OG	NW	59	49	57,5	49,7	59,7	51,8	2,2	2,1	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 011	WA	2.OG	NW	59	49	58	50,1	60,2	52,2	2,2	2,1	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 011	WA	3.OG	NW	59	49	57,9	50,1	60,1	52,2	2,2	2,1	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 012	WA	EG	SO	59	49	56,2	48,3	58,5	50,4	2,3	2,1	nein	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 012	WA	1.OG	SO	59	49	57,6	49,6	59,8	51,7	2,2	2,1	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 012	WA	2.OG	SO	59	49	57,9	49,9	60,1	51,9	2,2	2,0	ja	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 012	WA	3.OG	SO	59	49	58	50	60,2	52	2,2	2,0	ja	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 013	WA	EG	NO	59	49	50,1	42,2	52,1	44,2	2,0	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 013	WA	1.OG	NO	59	49	51	43,1	53,1	45,2	2,1	2,1	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Niederberger Höhe 013	WA	2.OG	NO	59	49	52,1	44,2	54,3	46,5	2,2	2,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 013	WA	3.OG	NO	59	49	53,2	45,3	55,5	47,6	2,3	2,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014	WA	EG	W	59	49	62,1	54,2	64,6	56,4	2,5	2,2	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 014	WA	1.OG	W	59	49	61,9	54	64,4	56,2	2,5	2,2	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 014	WA	2.OG	W	59	49	61,5	53,5	63,9	55,8	2,4	2,3	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 014B	WA	EG	SW	59	49	53,6	45,6	55,6	47,4	2,0	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014B	WA	1.OG	SW	59	49	54,4	46,4	56,4	48,2	2,0	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014B	WA	2.OG	SW	59	49	55,4	47,4	57,4	49,2	2,0	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014B	WA	3.OG	SW	59	49	55,7	47,7	57,7	49,5	2,0	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014c	WA	EG	S	59	49	52,7	44,6	54,3	46,1	1,6	1,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014c	WA	1.OG	S	59	49	53,5	45,4	55,1	47	1,6	1,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014d	WA	EG	S	59	49	52,4	44,4	53,9	45,7	1,5	1,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014d	WA	1.OG	S	59	49	53,2	45,1	54,7	46,5	1,5	1,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014e	WA	EG	W	59	49	49,8	41,8	52,1	43,9	2,3	2,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014e	WA	1.OG	W	59	49	50,6	42,7	52,9	44,7	2,3	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 014e	WA	2.OG	W	59	49	51,6	43,6	53,7	45,6	2,1	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 015	WA	EG	NW	59	49	56,7	48,8	59,1	51,2	2,4	2,4	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 015	WA	1.OG	NW	59	49	57,2	49,3	59,6	51,8	2,4	2,5	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 015	WA	2.OG	NW	59	49	57,2	49,3	59,6	51,8	2,4	2,5	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 015	WA	3.OG	NW	59	49	57,5	49,7	60	52,1	2,5	2,4	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 016	WA	EG	S	59	49	51,9	43,8	53	44,8	1,1	1,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 016	WA	1.OG	S	59	49	52,4	44,3	53,5	45,3	1,1	1,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 017	WA	EG	NO	59	49	50,2	42,3	51,8	43,9	1,6	1,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 017	WA	1.OG	NO	59	49	51,1	43,2	52,9	44,9	1,8	1,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 017	WA	2.OG	NO	59	49	52,2	44,3	54	46,1	1,8	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 017	WA	3.OG	NO	59	49	53,2	45,3	55,1	47,2	1,9	1,9	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 018	WA	EG	S	59	49	51,5	43,4	52	43,9	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 018	WA	1.OG	S	59	49	51,8	43,7	52,4	44,2	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 018	WA	2.OG	S	59	49	52,1	44	52,7	44,5	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 018	WA	3.OG	S	59	49	52,1	44	52,8	44,6	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 019	WA	EG	NW	59	49	56,7	48,9	58,6	50,7	1,9	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 019	WA	1.OG	NW	59	49	57,2	49,3	59,1	51,2	1,9	1,9	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 019	WA	2.OG	NW	59	49	57,1	49,3	59,1	51,1	2,0	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 019	WA	3.OG	NW	59	49	57,5	49,6	59,5	51,6	2,0	2,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 020	WA	EG	S	59	49	51,6	43,5	52,1	44	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 020	WA	1.OG	S	59	49	51,9	43,8	52,4	44,3	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 020	WA	2.OG	S	59	49	52,1	44	52,6	44,5	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 020	WA	3.OG	S	59	49	52,3	44,2	52,9	44,7	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 021	WA	EG	NO	59	49	51,7	43,8	53,3	45,3	1,6	1,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 021	WA	1.OG	NO	59	49	52,7	44,9	54,4	46,4	1,7	1,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 021	WA	2.OG	NO	59	49	54,7	46,8	56,4	48,4	1,7	1,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 021	WA	3.OG	NO	59	49	56	48,1	57,6	49,6	1,6	1,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022	WA	EG	S	59	49	51,4	43,3	51,7	43,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022	WA	1.OG	S	59	49	51,7	43,6	52,1	44	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022a	WA	EG	S	59	49	51,7	43,6	52,1	44	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022a	WA	1.OG	S	59	49	52	43,9	52,4	44,3	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022c	WA	EG	S	59	49	51,9	43,8	52,2	44,1	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022c	WA	1.OG	S	59	49	52,2	44,1	52,5	44,4	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022e	WA	EG	S	59	49	51,7	43,6	52	43,8	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022e	WA	1.OG	S	59	49	52	43,9	52,4	44,3	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022g	WA	EG	S	59	49	51,8	43,7	52,1	44	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 022g	WA	1.OG	S	59	49	52,1	44	52,4	44,3	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 023	WA	EG	NW	59	49	57,7	49,8	59,5	51,5	1,8	1,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 023	WA	1.OG	NW	59	49	58	50,1	59,8	51,9	1,8	1,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 023	WA	2.OG	NW	59	49	58	50,2	59,8	51,9	1,8	1,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 023	WA	3.OG	NW	59	49	58	50,1	59,8	51,8	1,8	1,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 024	WA	EG	NO	59	49	60,4	52,4	61,1	53,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 024	WA	1.OG	NO	59	49	61,3	53,4	62	54	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 024	WA	2.OG	NO	59	49	61,6	53,7	62,3	54,3	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 024	WA	3.OG	NO	59	49	61,6	53,7	62,3	54,3	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 025	WA	EG	SO	59	49	52,9	45	53,6	45,6	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 025	WA	1.OG	SO	59	49	53,7	45,8	54,4	46,4	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 025	WA	2.OG	SO	59	49	54,7	46,8	55,4	47,4	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 025	WA	3.OG	SO	59	49	55,2	47,2	55,8	47,8	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 026_1	WA	EG	N	59	49	60,8	52,9	64,3	56,2	3,5	3,3	ja	ja	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Niederberger Höhe 026_1	WA	1.OG	N	59	49	60,3	52,5	63,8	55,8	3,5	3,3	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 026_1	WA	2.OG	N	59	49	59,5	51,7	63	55	3,5	3,3	ja	ja	nein	nein
Niederberger Höhe 026_2	WA	EG	NW	59	49	56,1	48,2	56,9	49	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 026_2	WA	1.OG	NW	59	49	57,3	49,4	58,2	50,2	0,9	0,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 026_2	WA	2.OG	NW	59	49	58,1	50,1	58,9	50,9	0,8	0,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 026_2	WA	3.OG	NW	59	49	58,2	50,3	59,1	51,1	0,9	0,8	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 027	WA	EG	NW	59	49	60	52,2	61,9	53,9	1,9	1,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 027	WA	1.OG	NW	59	49	60,4	52,5	62,2	54,2	1,8	1,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 027	WA	2.OG	NW	59	49	60,2	52,4	62	54	1,8	1,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 028	WA	EG	NO	59	49	60,1	52,1	60,7	52,8	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 028	WA	1.OG	NO	59	49	60,8	52,9	61,5	53,5	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 028	WA	2.OG	NO	59	49	61,1	53,2	61,8	53,8	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 028	WA	3.OG	NO	59	49	61	53,1	61,7	53,7	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 030	WA	EG	NW	59	49	52,5	44,6	53,3	45,3	0,8	0,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 030	WA	1.OG	NW	59	49	53,7	45,8	54,4	46,4	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 030	WA	2.OG	NW	59	49	55,2	47,2	55,9	47,9	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 030	WA	3.OG	NW	59	49	56,3	48,3	57	49	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 032	WA	EG	N	59	49	48,8	40,9	49,5	41,5	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 032	WA	1.OG	N	59	49	50	42,1	50,7	42,7	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 032	WA	2.OG	N	59	49	51	43,1	51,7	43,6	0,7	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 034	WA	EG	S	59	49	51,5	43,4	51,7	43,6	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 034	WA	1.OG	S	59	49	51,8	43,7	52	43,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 034	WA	2.OG	S	59	49	51,7	43,6	52	43,8	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 036	WA	EG	N	59	49	51,1	43,2	52	44,1	0,9	0,9	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 036	WA	1.OG	N	59	49	51,8	43,9	52,8	44,8	1,0	0,9	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 036	WA	2.OG	N	59	49	52,7	44,7	53,6	45,6	0,9	0,9	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 038	WA	EG	NO	59	49	59,9	51,9	60,5	52,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 038	WA	1.OG	NO	59	49	60,5	52,6	61,2	53,2	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 038	WA	2.OG	NO	59	49	60,8	52,9	61,5	53,5	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 038	WA	3.OG	NO	59	49	60,9	53	61,6	53,6	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 040	WA	EG	NW	59	49	52,6	44,6	53,2	45,2	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 040	WA	1.OG	NW	59	49	53,8	45,8	54,4	46,4	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 040	WA	2.OG	NW	59	49	55,4	47,4	56	48	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 040	WA	3.OG	NW	59	49	56,3	48,3	56,9	48,9	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 042	WA	EG	NO	59	49	59,9	52	60,6	52,6	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 042	WA	1.OG	NO	59	49	60,4	52,5	61,1	53,1	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 042	WA	2.OG	NO	59	49	61	53	61,6	53,6	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 042	WA	3.OG	NO	59	49	60,8	52,9	61,4	53,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 044	WA	EG	NW	59	49	51,5	43,6	52,1	44,1	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 044	WA	1.OG	NW	59	49	52,7	44,7	53,3	45,3	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 044	WA	2.OG	NW	59	49	53,8	45,9	54,4	46,4	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 044	WA	3.OG	NW	59	49	55	47	55,6	47,6	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 046	WA	EG	S	59	49	52,1	44	52,2	44,1	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 046	WA	1.OG	S	59	49	52,4	44,3	52,6	44,4	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 046	WA	2.OG	S	59	49	52,8	44,7	52,9	44,8	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 048	WA	EG	N	59	49	48,8	40,8	49,4	41,3	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 048	WA	1.OG	N	59	49	49,8	41,9	50,4	42,3	0,6	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 048	WA	2.OG	N	59	49	50,8	42,8	51,3	43,3	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 050	WA	EG	S	59	49	51,8	43,7	52	43,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 050	WA	1.OG	S	59	49	52	43,9	52,2	44	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 052	WA	EG	NO	59	49	60,6	52,7	61,3	53,3	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 052	WA	1.OG	NO	59	49	60,9	52,9	61,5	53,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 052	WA	2.OG	NO	59	49	61,1	53,1	61,7	53,7	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 052	WA	3.OG	NO	59	49	60,9	52,9	61,5	53,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 054	WA	EG	NW	59	49	52,1	44,2	52,6	44,6	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 054	WA	1.OG	NW	59	49	53,1	45,2	53,7	45,7	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 054	WA	2.OG	NW	59	49	54,3	46,3	54,8	46,8	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 054	WA	3.OG	NW	59	49	55,3	47,4	55,9	47,9	0,6	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 056	WA	EG	NO	59	49	60,3	52,3	60,9	52,9	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 056	WA	1.OG	NO	59	49	60,9	53	61,6	53,6	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 056	WA	2.OG	NO	59	49	60,9	53	61,6	53,6	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 056	WA	3.OG	NO	59	49	60,8	52,8	61,4	53,4	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 058	WA	EG	NW	59	49	51,3	43,3	51,9	43,9	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 058	WA	1.OG	NW	59	49	52,7	44,7	53,3	45,3	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 058	WA	2.OG	NW	59	49	54,2	46,2	54,8	46,8	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Niederberger Höhe 058	WA	3.OG	NW	59	49	55,5	47,5	56,1	48,1	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 060	WA	EG	S	59	49	53	44,9	53,1	45	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 060	WA	1.OG	S	59	49	53,4	45,4	53,5	45,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 060	WA	2.OG	S	59	49	53,9	45,9	54	45,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 062	WA	EG	N	59	49	49,3	41,4	49,8	41,8	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 062	WA	1.OG	N	59	49	50,5	42,6	51	43	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 062	WA	2.OG	N	59	49	51,7	43,7	52,1	44,1	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 064	WA	EG	S	59	49	52,5	44,5	52,7	44,5	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 064	WA	1.OG	S	59	49	52,8	44,8	53	44,9	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 064	WA	2.OG	S	59	49	53,3	45,2	53,4	45,3	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 066	WA	EG	N	59	49	63,5	55,6	64,2	56,2	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 070	WA	EG	NO	59	49	62,9	55	63,5	55,6	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 072	WA	EG	N	59	49	63,5	55,6	64	56,1	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Niederberger Höhe 074	WA	EG	NO	59	49	62,9	55,1	63,4	55,5	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Obertal 022	MI	EG	W	64	54	65,9	57,7	66,5	58,4	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Obertal 022	MI	1.OG	W	64	54	65,6	57,5	66,3	58,1	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Obertal 022	MI	2.OG	W	64	54	65,3	57,1	65,9	57,7	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Obertal 022	MI	3.OG	W	64	54	64,9	56,7	65,5	57,3	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Obertal 022	MI	4.OG	W	64	54	64,5	56,4	65,2	57	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Obertal 025	WA	EG	NW	59	49	72,7	64,5	73,3	65,1	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 025	WA	1.OG	NW	59	49	71,7	63,5	72,4	64,2	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 025	WA	2.OG	NW	59	49	70,8	62,6	71,4	63,2	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 025	WA	3.OG	NW	59	49	69,9	61,7	70,6	62,4	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 025a	WA	EG	NW	59	49	71,9	63,7	72,6	64,4	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 025a	WA	1.OG	NW	59	49	70,8	62,7	71,5	63,3	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 025a	WA	2.OG	NW	59	49	69,9	61,7	70,5	62,3	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 025a	WA	3.OG	NW	59	49	69,1	60,9	69,7	61,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Obertal 026	WA	EG	NW	59	49	73	64,8	73,7	65,5	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 026	WA	1.OG	NW	59	49	72,1	63,9	72,8	64,6	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 026	WA	2.OG	NW	59	49	71,2	63	71,8	63,6	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 026	WA	3.OG	NW	59	49	70,4	62,2	71	62,8	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 027	WA	EG	SO	59	49	73,2	65	73,8	65,7	0,6	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 027	WA	1.OG	SO	59	49	72,1	64	72,8	64,6	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 027	WA	2.OG	SO	59	49	71,1	63	71,8	63,6	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 027	WA	3.OG	SO	59	49	70,2	62	70,9	62,7	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 027	WA	4.OG	SO	59	49	69,3	61,2	70	61,8	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 030	WA	EG	SO	59	49	72,2	64	72,8	64,6	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 030	WA	1.OG	SO	59	49	71,8	63,6	72,4	64,2	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 030	WA	2.OG	SO	59	49	71	62,9	71,7	63,5	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 030	WA	3.OG	SO	59	49	70,1	61,9	70,7	62,5	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 030	WA	4.OG	SO	59	49	69,4	61,2	70	61,8	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 031	WA	EG	NW	59	49	72,8	64,6	73,4	65,2	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 031	WA	1.OG	NW	59	49	72	63,8	72,6	64,4	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 031	WA	2.OG	NW	59	49	71,2	63	71,8	63,6	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 031	WA	3.OG	NW	59	49	70,4	62,2	71	62,9	0,6	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 031	WA	4.OG	NW	59	49	69,8	61,6	70,4	62,2	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 032	WA	EG	SO	59	49	71,6	63,4	72,2	64,1	0,6	0,7	nein	nein	ja	ja
Obertal 032	WA	1.OG	SO	59	49	71,2	63	71,8	63,6	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 032	WA	2.OG	SO	59	49	70,5	62,4	71,2	63	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 032	WA	3.OG	SO	59	49	69,8	61,7	70,5	62,3	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 032	WA	4.OG	SO	59	49	69,2	61	69,8	61,6	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Obertal 033	WA	EG	NW	59	49	67,7	59,5	68,3	60,1	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Obertal 033	WA	1.OG	NW	59	49	67,8	59,6	68,4	60,2	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Obertal 033	WA	2.OG	NW	59	49	67,7	59,5	68,3	60,2	0,6	0,7	nein	nein	nein	ja
Obertal 033	WA	3.OG	NW	59	49	67,6	59,4	68,2	60	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Obertal 034	WA	EG	SO	59	49	71,6	63,4	72,2	64	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 034	WA	1.OG	SO	59	49	71,1	62,9	71,7	63,5	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 034	WA	2.OG	SO	59	49	70,4	62,2	71	62,8	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 034	WA	3.OG	SO	59	49	69,7	61,5	70,3	62,1	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 034	WA	4.OG	SO	59	49	69,1	60,9	69,7	61,5	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Obertal 035	WA	EG	NW	59	49	72,3	64,1	72,9	64,7	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 035	WA	1.OG	NW	59	49	71,6	63,4	72,2	64	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 035	WA	2.OG	NW	59	49	70,9	62,7	71,5	63,3	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Obertal 035	WA	3.OG	NW	59	49	70,3	62,2	70,9	62,7	0,6	0,5	nein	nein	ja	nein
Obertal 035	WA	4.OG	NW	59	49	69,8	61,6	70,4	62,2	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Pater-Fröhlich-Straße 021	WA	EG	NO	59	49	54,1	46,2	54,4	46,4	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Pater-Fröhlich-Straße 021	WA	1.OG	NO	59	49	54,8	46,9	55,2	47,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Pater-Fröhlich-Straße 021	WA	2.OG	NO	59	49	55,5	47,6	55,9	47,8	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Pater-Fröhlich-Straße 025	WA	EG	NO	59	49	54,6	46,8	55	47	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Pater-Fröhlich-Straße 025	WA	1.OG	NO	59	49	55,4	47,5	55,7	47,7	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 117a	WA	EG	N	59	49	56,8	49	57,4	49,3	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 117a	WA	1.OG	N	59	49	58,6	50,8	59,2	51,1	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 119b	WA	EG	N	59	49	57,4	49,6	57,9	49,9	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 119b	WA	1.OG	N	59	49	59,1	51,3	59,7	51,6	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 125a	WA	EG	N	59	49	58,4	50,6	59	50,9	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 125a	WA	1.OG	N	59	49	59,7	51,9	60,3	52,2	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 127e	WA	EG	NW	59	49	61,6	53,8	62,1	54,1	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 127e	WA	1.OG	NW	59	49	63	55,2	63,5	55,5	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 127e	WA	2.OG	NW	59	49	63,3	55,5	63,8	55,8	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 127f	WA	EG	NW	59	49	60,1	52,3	60,7	52,6	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 127f	WA	1.OG	NW	59	49	61,4	53,6	61,9	53,9	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 127f	WA	2.OG	NW	59	49	62	54,2	62,6	54,5	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 133	WA	EG	N	59	49	63,2	55,4	63,8	55,7	0,6	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 133	WA	1.OG	N	59	49	64,7	56,8	65,2	57,2	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 139	WA	EG	NW	59	49	62,5	54,7	63	55	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 139	WA	1.OG	NW	59	49	63,1	55,3	63,6	55,6	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 139	WA	2.OG	NW	59	49	63,4	55,6	63,9	55,9	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 152	MI	EG	NW	64	54	57,5	49,6	58	50	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 152	MI	1.OG	NW	64	54	58,5	50,6	58,9	51	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 152	MI	2.OG	NW	64	54	59,1	51,3	59,6	51,6	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 152a	MI	EG	NW	64	54	61,7	53,9	62,2	54,2	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 152a	MI	1.OG	NW	64	54	62,7	54,9	63,2	55,2	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 152a	MI	2.OG	NW	64	54	62,9	55,1	63,4	55,4	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 152a	MI	3.OG	NW	64	54	62,9	55,1	63,4	55,5	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 156	MI	EG	NW	64	54	59,7	51,8	60,1	52,2	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 156	MI	1.OG	NW	64	54	60,6	52,7	61	53,1	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 156	MI	2.OG	NW	64	54	61	53,2	61,5	53,6	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Pfarrer-Kraus-Straße 156	MI	3.OG	NW	64	54	61,2	53,3	61,6	53,7	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 003	WA	EG	W	59	49	53,3	45	53,6	45,2	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 003	WA	1.OG	W	59	49	54,6	46,3	55	46,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 003	WA	2.OG	W	59	49	55,7	47,4	56	47,6	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 005	WA	EG	NW	59	49	54,2	45,9	54,5	46,1	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 005	WA	1.OG	NW	59	49	55,4	47,1	55,7	47,3	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 005	WA	2.OG	NW	59	49	56,5	48,2	56,9	48,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 005a	WA	EG	NW	59	49	55,3	46,9	55,6	47,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 005a	WA	1.OG	NW	59	49	56,7	48,4	57,1	48,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 005a	WA	2.OG	NW	59	49	58,1	49,8	58,5	50,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 009	WA	EG	SW	59	49	60,4	52,1	60,8	52,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 009	WA	1.OG	SW	59	49	61,9	53,6	62,3	53,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 011	WA	EG	SW	59	49	61,6	53,3	62	53,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 011	WA	1.OG	SW	59	49	63,1	54,7	63,4	55	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 013	WA	EG	SW	59	49	61,2	52,9	61,6	53,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 013	WA	1.OG	SW	59	49	62,8	54,5	63,2	54,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 015	WA	EG	SW	59	49	59,2	50,9	59,6	51,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 015	WA	1.OG	SW	59	49	61,9	53,6	62,3	53,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 017	WA	EG	SW	59	49	59,1	50,8	59,5	51,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 017	WA	1.OG	SW	59	49	61,6	53,3	62	53,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019 A	WA	EG	SW	59	49	58,9	50,6	59,3	50,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019 A	WA	1.OG	SW	59	49	62	53,6	62,4	53,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019 B	WA	EG	SW	59	49	59,1	50,8	59,5	51,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019 B	WA	1.OG	SW	59	49	61,8	53,5	62,2	53,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019 C	WA	EG	SW	59	49	59,5	51,2	59,9	51,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019 C	WA	1.OG	SW	59	49	61,8	53,5	62,2	53,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019	WA	EG	SW	59	49	58,3	50	58,7	50,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 019	WA	1.OG	SW	59	49	62	53,7	62,4	54	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 021	WA	EG	SW	59	49	57,8	49,6	58,4	50	0,6	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 021	WA	1.OG	SW	59	49	61,6	53,3	62,1	53,7	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 021	WA	2.OG	SW	59	49	61,8	53,5	62,2	53,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 025	WA	EG	SW	59	49	53,5	45,4	54,2	46,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Hellengraben 025	WA	1.OG	SW	59	49	55,1	47,1	55,9	47,7	0,8	0,6	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Urbar_Am Hellengraben 025	WA	2.OG	SW	59	49	56,6	48,5	57,3	49,1	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 001	MI	EG	SO	64	54	65,8	57,6	65,8	57,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 001	MI	1.OG	SO	64	54	67,5	59,3	67,5	59,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 002	MI	EG	O	64	54	67	58,8	67	58,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 002	MI	1.OG	O	64	54	68,7	60,5	68,7	60,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 002	MI	2.OG	O	64	54	69,2	61	69,2	61	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 010	WA	EG	W	59	49	70	61,8	70	61,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 010	WA	1.OG	W	59	49	70,2	62	70,2	62	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Rheinufer 010	WA	2.OG	W	59	49	69,3	61,1	69,3	61,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 001	WA	EG	NO	59	49	63	54,7	63,4	55	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 001	WA	1.OG	NO	59	49	63,3	55	63,7	55,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 001	WA	2.OG	NO	59	49	63,2	54,9	63,6	55,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 002	WA	EG	NO	59	49	64,3	56	64,7	56,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 002	WA	1.OG	NO	59	49	64,4	56,1	64,8	56,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 002	WA	2.OG	NO	59	49	64,1	55,7	64,4	56	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 020 A	WA	EG	NO	59	49	65	56,7	65,4	56,9	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 020 A	WA	1.OG	NO	59	49	64,5	56,2	64,9	56,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 020 A	WA	2.OG	NO	59	49	64	55,6	64,4	55,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 020	WA	EG	NO	59	49	65,8	57,5	66,2	57,7	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Schützenplatz 020	WA	1.OG	NO	59	49	65,2	56,9	65,6	57,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Am Sportplatz 011	WA	EG	O	59	49	63	54,6	63,4	54,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 001	MI	EG	O	64	54	70,2	61,9	70,5	62,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 001	MI	1.OG	O	64	54	69,5	61,2	69,8	61,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 001	MI	2.OG	O	64	54	68,7	60,4	69	60,7	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 001a	MI	EG	O	64	54	67,3	59	67,7	59,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 001a	MI	1.OG	O	64	54	67	58,7	67,4	59	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 001a	MI	2.OG	O	64	54	66,5	58,3	66,9	58,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 002	WA	EG	NW	59	49	68,7	60,5	69	60,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 002	WA	1.OG	NW	59	49	68,4	60,2	68,7	60,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 002	WA	2.OG	NW	59	49	67,9	59,7	68,1	60	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 003	WA	EG	NO	59	49	67,2	58,9	67,6	59,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 003	WA	1.OG	NO	59	49	66,8	58,5	67,2	58,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 003	WA	2.OG	NO	59	49	66,3	58	66,6	58,3	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 003	WA	3.OG	NO	59	49	65,7	57,5	66,1	57,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 004	WA	EG	W	59	49	67,2	58,9	67,5	59,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 004	WA	1.OG	W	59	49	67,1	58,9	67,5	59,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 004	WA	2.OG	W	59	49	66,8	58,6	67,2	58,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 006	WA	EG	W	59	49	67,6	59,3	68	59,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 006	WA	1.OG	W	59	49	67	58,7	67,4	59	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 006	WA	2.OG	W	59	49	66,3	58	66,7	58,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 007_1	WA	EG	NO	59	49	69,4	61,1	69,8	61,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 007_1	WA	1.OG	NO	59	49	68	59,7	68,4	60,1	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 007_1	WA	2.OG	NO	59	49	66,9	58,7	67,3	59	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 007_2	WA	EG	NO	59	49	69,4	61,1	69,8	61,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 007_2	WA	1.OG	NO	59	49	68	59,7	68,4	60	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 009	WA	EG	NO	59	49	69,3	61	69,7	61,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 009	WA	1.OG	NO	59	49	67,8	59,6	68,2	59,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 009	WA	2.OG	NO	59	49	66,7	58,5	67,1	58,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 010	WA	EG	SW	59	49	67,3	59,1	67,7	59,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 010	WA	1.OG	SW	59	49	66,8	58,5	67,2	58,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 010	WA	2.OG	SW	59	49	66,1	57,8	66,5	58,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 011	WA	EG	NO	59	49	69	60,7	69,4	61	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 011	WA	1.OG	NO	59	49	67,6	59,4	68	59,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 011	WA	2.OG	NO	59	49	66,6	58,3	67	58,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 012	WA	EG	SW	59	49	66,8	58,6	67,2	58,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 012	WA	1.OG	SW	59	49	66,5	58,2	66,8	58,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 012	WA	2.OG	SW	59	49	65,9	57,6	66,3	57,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 013	WA	EG	O	59	49	69,5	61,3	69,9	61,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 013	WA	1.OG	O	59	49	67,7	59,5	68,1	59,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 013	WA	2.OG	O	59	49	66,5	58,2	66,8	58,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 014	WA	EG	W	59	49	67,3	59	67,7	59,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 014	WA	1.OG	W	59	49	66,8	58,6	67,2	58,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 014	WA	2.OG	W	59	49	66,2	57,9	66,5	58,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 014	WA	3.OG	W	59	49	65,6	57,3	66	57,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 015	WA	EG	O	59	49	69,2	60,9	69,6	61,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Urbar_Arenberger Straße 015	WA	1.OG	O	59	49	67,6	59,3	68	59,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 015	WA	2.OG	O	59	49	66,4	58,1	66,7	58,4	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 016	WA	EG	W	59	49	67,5	59,2	67,9	59,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 016	WA	1.OG	W	59	49	67,1	58,8	67,4	59,1	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 017	WA	EG	O	59	49	68,7	60,4	69,1	60,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 017	WA	1.OG	O	59	49	67,5	59,2	67,8	59,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 017	WA	2.OG	O	59	49	66,3	58	66,7	58,4	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 018	WA	EG	W	59	49	67	58,7	67,4	59	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 018	WA	1.OG	W	59	49	66,6	58,3	66,9	58,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 018	WA	2.OG	W	59	49	65,9	57,6	66,3	57,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 019	WA	EG	O	59	49	57,9	49,6	58,3	49,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 019	WA	1.OG	O	59	49	58,8	50,5	59,2	50,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 020	WA	EG	SW	59	49	66,6	58,3	67	58,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 020	WA	1.OG	SW	59	49	66,2	57,9	66,6	58,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 021	WA	EG	O	59	49	69,4	61,2	69,8	61,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 021	WA	1.OG	O	59	49	67,8	59,5	68,2	59,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 021	WA	2.OG	O	59	49	66,5	58,2	66,9	58,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 022	WA	EG	SW	59	49	66,3	58	66,7	58,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 022	WA	1.OG	SW	59	49	65,8	57,6	66,2	57,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 023	WA	EG	O	59	49	67,4	59,1	67,7	59,4	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 023	WA	1.OG	O	59	49	66,7	58,4	67,1	58,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 023	WA	2.OG	O	59	49	65,8	57,5	66,2	57,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 024	WA	EG	SW	59	49	65,9	57,7	66,3	58	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 024	WA	1.OG	SW	59	49	65,6	57,3	66	57,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 024	WA	2.OG	SW	59	49	65	56,7	65,4	57	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025	WA	EG	O	59	49	67,3	59,1	67,7	59,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025	WA	1.OG	O	59	49	66,8	58,5	67,2	58,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025	WA	2.OG	O	59	49	65,9	57,7	66,3	58	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025a	WA	EG	O	59	49	65,8	57,5	66,2	57,9	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025a	WA	1.OG	O	59	49	66,1	57,8	66,5	58,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025a	WA	2.OG	O	59	49	65,7	57,4	66,1	57,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025b	WA	EG	O	59	49	66,3	58	66,7	58,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025b	WA	1.OG	O	59	49	66,3	58	66,7	58,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 025b	WA	2.OG	O	59	49	65,8	57,5	66,2	57,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 026	WA	EG	SW	59	49	66,4	58,1	66,8	58,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 026	WA	1.OG	SW	59	49	66	57,7	66,4	58	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 027	WA	EG	O	59	49	67,7	59,4	68,1	59,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 027	WA	1.OG	O	59	49	67,5	59,2	67,8	59,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 027	WA	2.OG	O	59	49	66,7	58,4	67,1	58,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 027a	WA	EG	O	59	49	66,4	58,1	66,8	58,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 027a	WA	1.OG	O	59	49	66,3	58	66,7	58,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 027a	WA	2.OG	O	59	49	65,8	57,5	66,2	57,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 028	WA	EG	SW	59	49	66,8	58,5	67,2	58,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 028	WA	1.OG	SW	59	49	66,4	58,1	66,7	58,4	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 028	WA	2.OG	SW	59	49	65,7	57,4	66,1	57,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 029	MI	EG	NO	64	54	65,2	56,9	65,6	57,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 029	MI	1.OG	NO	64	54	65,2	56,8	65,5	57,1	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 029	MI	2.OG	NO	64	54	64,7	56,4	65,1	56,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 030	WA	EG	W	59	49	67,1	58,8	67,5	59,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 030	WA	1.OG	W	59	49	66,5	58,2	66,9	58,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 030	WA	2.OG	W	59	49	65,8	57,5	66,2	57,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 031	MI	EG	NO	64	54	63,8	55,5	64,2	55,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 031	MI	1.OG	NO	64	54	64,3	56	64,7	56,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 032	WA	EG	W	59	49	67,6	59,3	67,9	59,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 032	WA	1.OG	W	59	49	66,9	58,6	67,2	58,9	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 032	WA	2.OG	W	59	49	66,1	57,8	66,4	58,1	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033	MI	EG	NO	64	54	64,3	55,9	64,6	56,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033	MI	1.OG	NO	64	54	64,3	56	64,7	56,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033a	WA	1.OG	NO	59	49	64,6	56,3	65	56,5	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033b	WA	EG	NW	59	49	58,9	50,6	59,3	50,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033b	WA	1.OG	NW	59	49	60,2	51,9	60,6	52,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033b	WA	EG	SO	59	49	54,8	46,5	55,2	46,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033b	WA	1.OG	SO	59	49	59,5	51,2	59,9	51,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 033b	WA	1.OG	NO	59	49	64,7	56,3	65	56,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 034	WA	EG	W	59	49	68,2	59,9	68,6	60,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Urbar_Arenberger Straße 034	WA	1.OG	W	59	49	67,2	58,9	67,6	59,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 034	WA	2.OG	W	59	49	66,3	58	66,6	58,3	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 035	WA	EG	O	59	49	61	52,7	61,4	53	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 035	WA	1.OG	O	59	49	62,1	53,8	62,5	54,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 036	WA	EG	W	59	49	66,9	58,6	67,2	58,9	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 036	WA	1.OG	W	59	49	66,3	58	66,6	58,3	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 036	WA	2.OG	W	59	49	65,6	57,3	66	57,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 037	WA	EG	O	59	49	63,2	54,9	63,6	55,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 037	WA	1.OG	O	59	49	63,5	55,2	63,9	55,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 037	WA	2.OG	O	59	49	63,3	55	63,7	55,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 038	WA	EG	W	59	49	65,9	57,6	66,3	57,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 038	WA	1.OG	W	59	49	65,7	57,4	66,1	57,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 038	WA	2.OG	W	59	49	65,2	57	65,6	57,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 039	WA	EG	O	59	49	62,7	54,4	63,1	54,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 039	WA	1.OG	O	59	49	63,2	54,9	63,6	55,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 039	WA	2.OG	O	59	49	63	54,7	63,4	55	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 040	WA	EG	W	59	49	65,5	57,2	65,9	57,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 040	WA	1.OG	W	59	49	65,4	57,1	65,8	57,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 040	WA	2.OG	W	59	49	65	56,8	65,4	57,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 041	WA	EG	O	59	49	64,5	56,1	65	56,6	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 041	WA	1.OG	O	59	49	64,7	56,4	65,2	56,8	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 041	WA	2.OG	O	59	49	64,4	56	64,9	56,5	0,5	0,5	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 042	WA	EG	W	59	49	65,8	57,5	66,2	57,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 042	WA	1.OG	W	59	49	65,7	57,4	66	57,7	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 042	WA	2.OG	W	59	49	65,2	56,9	65,6	57,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 043	WA	EG	O	59	49	61,1	52,8	61,8	53,4	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 043	WA	1.OG	O	59	49	62,5	54,2	63	54,6	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 043	WA	2.OG	O	59	49	62,7	54,4	63,2	54,8	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 044	WA	EG	W	59	49	66,1	57,8	66,4	58,1	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 044	WA	1.OG	W	59	49	65,8	57,5	66,1	57,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 044	WA	2.OG	W	59	49	65,2	56,9	65,6	57,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 045	WA	EG	O	59	49	60,5	52,2	61,2	52,8	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 045	WA	1.OG	O	59	49	62,6	54,2	63	54,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 045	WA	2.OG	O	59	49	62,9	54,5	63,2	54,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 046	WA	EG	W	59	49	67,1	58,8	67,5	59,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 046	WA	1.OG	W	59	49	66,4	58,1	66,8	58,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 046	WA	2.OG	W	59	49	65,6	57,3	66	57,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 046a	WA	EG	W	59	49	62,6	54,3	63	54,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 046a	WA	1.OG	W	59	49	63	54,7	63,4	55	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 046a	WA	2.OG	W	59	49	63	54,7	63,4	55	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 047	WA	EG	O	59	49	60,4	52,1	60,9	52,4	0,5	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 047	WA	1.OG	O	59	49	61,8	53,4	62,1	53,7	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 047	WA	2.OG	O	59	49	61,9	53,6	62,2	53,8	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 048	WA	EG	SW	59	49	64,6	56,3	65	56,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 048	WA	1.OG	SW	59	49	64,7	56,4	65,1	56,6	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 048	WA	2.OG	SW	59	49	64,4	56	64,7	56,3	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 050	WA	EG	SW	59	49	64,6	56,3	65	56,5	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 050	WA	1.OG	SW	59	49	64,6	56,3	65	56,6	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 050	WA	2.OG	SW	59	49	64,4	56,1	64,8	56,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 052	WA	EG	SW	59	49	64,4	56,1	64,8	56,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 052	WA	1.OG	SW	59	49	64,4	56,1	64,8	56,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 053	WA	EG	SW	59	49	64	55,7	64,4	56	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 053	WA	1.OG	SW	59	49	64,2	55,9	64,6	56,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 054	WA	EG	SW	59	49	63,9	55,6	64,3	55,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 054	WA	1.OG	SW	59	49	64,1	55,8	64,5	56,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 054	WA	2.OG	SW	59	49	63,9	55,6	64,3	55,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 055	WA	EG	SW	59	49	64,1	55,8	64,5	56,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 055	WA	1.OG	SW	59	49	64,3	56	64,7	56,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 056	WA	EG	SW	59	49	64,2	55,9	64,6	56,2	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 056	WA	1.OG	SW	59	49	64,3	56	64,7	56,3	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 057	WA	EG	SW	59	49	64,1	55,8	64,5	56,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 057	WA	1.OG	SW	59	49	64,1	55,8	64,5	56,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 058	WA	EG	SW	59	49	65	56,7	65,4	57	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 058	WA	1.OG	SW	59	49	64,9	56,5	65,2	56,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 059	WA	EG	SW	59	49	64,4	56,1	64,8	56,4	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Urbar_Arenberger Straße 059	WA	1.OG	SW	59	49	64,5	56,2	64,9	56,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 059	WA	2.OG	SW	59	49	64,1	55,8	64,5	56,1	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 060	WA	EG	W	59	49	65,9	57,6	66,4	58	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 060	WA	1.OG	W	59	49	65,5	57,2	66	57,6	0,5	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 060	WA	2.OG	W	59	49	65	56,6	65,4	57	0,4	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 061	WA	EG	W	59	49	67	58,7	67,2	58,8	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 061	WA	1.OG	W	59	49	66,3	58	66,6	58,2	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 061	WA	2.OG	W	59	49	65,6	57,2	65,8	57,4	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 062	WA	EG	W	59	49	66,1	57,8	66,3	57,9	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 062	WA	1.OG	W	59	49	65,7	57,4	65,9	57,5	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Arenberger Straße 062	WA	2.OG	W	59	49	65,1	56,8	65,3	56,9	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 001	WA	EG	O	59	49	67,6	59,4	67,9	59,8	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 001	WA	1.OG	O	59	49	67,5	59,3	67,8	59,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 001	WA	2.OG	O	59	49	67,1	58,9	67,3	59,2	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 002	WA	EG	O	59	49	67,8	59,6	68,1	60	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 002	WA	1.OG	O	59	49	67,6	59,4	67,9	59,7	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 002	WA	2.OG	O	59	49	67,1	58,9	67,4	59,3	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 003	WA	EG	O	59	49	58,5	50,3	58,8	50,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 003	WA	1.OG	O	59	49	59,9	51,6	60,1	52	0,2	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 003	WA	2.OG	O	59	49	60,9	52,6	61,1	53	0,2	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 008	MI	EG	O	64	54	67,7	59,4	67,9	59,8	0,2	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 008	MI	1.OG	O	64	54	67,5	59,3	67,8	59,7	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 008	MI	2.OG	O	64	54	67,1	58,9	67,4	59,3	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Auf dem Sand 008	MI	3.OG	O	64	54	66,7	58,5	66,9	58,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Beginenstraße 002	WA	EG	W	59	49	64,2	56	64,5	56,4	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Beginenstraße 004a	WA	EG	W	59	49	57,3	49,1	57,6	49,4	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Beginenstraße 004a	WA	1.OG	W	59	49	64,2	56	64,5	56,4	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Beginenstraße 004a	WA	2.OG	W	59	49	65	56,7	65,2	57,1	0,2	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Beginenstraße 009	WA	EG	W	59	49	56,6	48,4	56,9	48,8	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Beginenstraße 009	WA	1.OG	W	59	49	64	55,8	64,2	56,1	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Bornstraße 024	WA	EG	O	59	49	61,9	53,6	62,3	53,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Bornstraße 024	WA	1.OG	O	59	49	62,5	54,2	62,9	54,5	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Friedrich-Ebert-Straße 008a	WA	EG	NO	59	49	49,2	41,1	49,2	41,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Friedrich-Ebert-Straße 008a	WA	1.OG	NO	59	49	53,7	45,7	53,8	45,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Gartenstraße 027a	MI	EG	W	64	54	64,6	56,2	64,7	56,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Gartenstraße 027a	MI	1.OG	W	64	54	64,1	55,8	64,3	55,8	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Gartenstraße 027a	MI	2.OG	W	64	54	63,4	55,1	63,5	55,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hammerstein 001	WA	EG	NW	59	49	62,7	54,6	62,7	54,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hammerstein 001	WA	1.OG	NW	59	49	62,3	54,2	62,3	54,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hammerstein 051	WA	EG	NW	59	49	67,1	59	67,2	59	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hammerstein 051	WA	1.OG	NW	59	49	65,6	57,5	65,6	57,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hammerstein 051	WA	2.OG	NW	59	49	64,5	56,3	64,5	56,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 002	WA	EG	NW	59	49	69,3	61,1	69,3	61,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 002	WA	1.OG	NW	59	49	69,1	60,9	69,1	60,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 002	WA	2.OG	NW	59	49	68,8	60,6	68,8	60,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 003	WA	EG	NW	59	49	65,8	57,6	65,8	57,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 003	WA	1.OG	NW	59	49	65,9	57,7	65,9	57,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 003	WA	2.OG	NW	59	49	65,8	57,6	65,8	57,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 005	WA	EG	NW	59	49	63,5	55,3	63,5	55,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 005	WA	1.OG	NW	59	49	63,8	55,6	63,8	55,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 005	WA	2.OG	NW	59	49	64	55,8	64	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 006	WA	EG	NW	59	49	63,2	55	63,2	55	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 006	WA	1.OG	NW	59	49	63,3	55,1	63,3	55,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 007	WA	EG	NW	59	49	65,2	57	65,2	57	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 007	WA	1.OG	NW	59	49	64,9	56,7	64,9	56,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 007	WA	2.OG	NW	59	49	64,6	56,4	64,6	56,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 007	WA	3.OG	NW	59	49	64,4	56,3	64,4	56,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 008	WA	EG	NW	59	49	61,1	52,9	61,1	52,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 008	WA	1.OG	NW	59	49	61,8	53,6	61,8	53,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 008	WA	2.OG	NW	59	49	62,1	54	62,1	54	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 010	WA	EG	NW	59	49	62,3	54,2	62,3	54,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 010	WA	1.OG	NW	59	49	62,3	54,1	62,3	54,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 010	WA	2.OG	NW	59	49	62,2	54	62,2	54	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 010	WA	3.OG	NW	59	49	62,1	53,9	62,1	53,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 011	WA	EG	NW	59	49	62,8	54,7	62,8	54,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Urbar_Hauptstraße 011	WA	1.OG	NW	59	49	62,9	54,8	62,9	54,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 011	WA	2.OG	NW	59	49	63	54,8	63	54,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 011	WA	3.OG	NW	59	49	63	54,8	63	54,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 012	WA	EG	O	59	49	64,5	56,4	64,5	56,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 012	WA	1.OG	O	59	49	64,3	56,1	64,3	56,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 012a	WA	EG	NW	59	49	59,5	51,3	59,5	51,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 012a	WA	1.OG	NW	59	49	60,7	52,5	60,7	52,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 012a	WA	2.OG	NW	59	49	62,3	54,1	62,3	54,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 012b	WA	EG	NW	59	49	60,8	52,6	60,8	52,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 012b	WA	1.OG	NW	59	49	61,7	53,5	61,7	53,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 014	WA	EG	SO	59	49	63,9	55,7	63,9	55,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 014	WA	1.OG	SO	59	49	63,7	55,6	63,7	55,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 014	WA	2.OG	SO	59	49	63,4	55,3	63,4	55,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 015	WA	EG	NW	59	49	63,9	55,8	63,9	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 015	WA	1.OG	NW	59	49	63,6	55,5	63,6	55,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 015	WA	2.OG	NW	59	49	63,2	55,1	63,2	55,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 016	WA	1.OG	SO	59	49	63,9	55,8	63,9	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 016	WA	2.OG	SO	59	49	64	55,9	64	55,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 016	WA	3.OG	SO	59	49	63,7	55,5	63,7	55,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 017	WA	EG	NW	59	49	65,3	57,2	65,3	57,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 017	WA	1.OG	NW	59	49	64,9	56,8	64,9	56,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 017	WA	2.OG	NW	59	49	64,2	56,1	64,2	56,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 018	WA	EG	SO	59	49	65,2	57,1	65,2	57,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 018	WA	1.OG	SO	59	49	65,3	57,2	65,3	57,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 018	WA	2.OG	SO	59	49	64,7	56,6	64,7	56,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 018	WA	3.OG	SO	59	49	64,1	56	64,1	56	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 021	WA	EG	NW	59	49	64,7	56,5	64,7	56,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 021	WA	1.OG	NW	59	49	64,3	56,2	64,3	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 021	WA	2.OG	NW	59	49	63,8	55,6	63,8	55,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 022	WA	1.OG	SO	59	49	64,5	56,3	64,5	56,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 022	WA	2.OG	SO	59	49	64,7	56,5	64,7	56,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 024	WA	EG	SO	59	49	53,8	45,7	53,8	45,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 024	WA	1.OG	SO	59	49	64,2	56,1	64,2	56,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 024	WA	2.OG	SO	59	49	64,1	56	64,1	56	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 025	WA	EG	NW	59	49	64,2	56	64,2	56	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 025	WA	1.OG	NW	59	49	64	55,9	64	55,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 025	WA	2.OG	NW	59	49	63,5	55,4	63,5	55,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 026	WA	EG	SO	59	49	63,3	55,1	63,3	55,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 026	WA	1.OG	SO	59	49	64,3	56,2	64,3	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 026	WA	2.OG	SO	59	49	64	55,9	64	55,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 028	WA	EG	SO	59	49	64	55,9	64	55,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 028	WA	1.OG	SO	59	49	64,3	56,2	64,3	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 028	WA	2.OG	SO	59	49	63,9	55,8	63,9	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 029	WA	EG	NW	59	49	63,8	55,7	63,8	55,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 029	WA	1.OG	NW	59	49	63,5	55,4	63,5	55,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 029	WA	2.OG	NW	59	49	63,2	55,1	63,2	55,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 030	WA	EG	SO	59	49	63,5	55,4	63,5	55,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 030	WA	1.OG	SO	59	49	64,3	56,2	64,3	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 030	WA	2.OG	SO	59	49	63,9	55,8	63,9	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 031	WA	EG	NW	59	49	64,3	56,2	64,3	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 031	WA	1.OG	NW	59	49	63,9	55,8	63,9	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 031	WA	2.OG	NW	59	49	63,4	55,3	63,4	55,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 031	WA	3.OG	NW	59	49	62,9	54,7	62,9	54,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 032	WA	EG	SO	59	49	63,8	55,7	63,8	55,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 032	WA	1.OG	SO	59	49	64	55,8	64	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 032	WA	2.OG	SO	59	49	63,5	55,4	63,5	55,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 033	WA	EG	NW	59	49	62,3	54,2	62,3	54,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 033	WA	1.OG	NW	59	49	62,3	54,1	62,3	54,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 033	WA	2.OG	NW	59	49	62,2	54,1	62,2	54,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 034	WA	EG	SO	59	49	67,7	59,6	67,7	59,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 034	WA	1.OG	SO	59	49	66,8	58,7	66,8	58,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 034	WA	2.OG	SO	59	49	65,3	57,2	65,3	57,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 035	WA	EG	NW	59	49	62,2	54,1	62,2	54,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 035	WA	1.OG	NW	59	49	62,3	54,2	62,3	54,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 035	WA	2.OG	NW	59	49	62,1	53,9	62,1	53,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Urbar_Hauptstraße 037	WA	EG	NW	59	49	64,5	56,4	64,5	56,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 037	WA	1.OG	NW	59	49	64,1	56	64,1	56	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 037	WA	2.OG	NW	59	49	63,6	55,5	63,6	55,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 037	WA	3.OG	NW	59	49	63	54,8	63	54,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 038	WA	EG	SO	59	49	68	59,9	68	59,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 038	WA	1.OG	SO	59	49	66,6	58,5	66,6	58,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 038	WA	2.OG	SO	59	49	65,1	57	65,1	57	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 041	WA	EG	NW	59	49	63,5	55,4	63,5	55,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 041	WA	1.OG	NW	59	49	63,1	54,9	63,1	54,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 041	WA	2.OG	NW	59	49	62,6	54,5	62,6	54,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 041	WA	3.OG	NW	59	49	62,1	53,9	62,1	53,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 043	WA	EG	NW	59	49	64,5	56,3	64,5	56,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 043	WA	1.OG	NW	59	49	63,8	55,7	63,8	55,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 043	WA	2.OG	NW	59	49	63,2	55,1	63,2	55,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 043	WA	3.OG	NW	59	49	62,6	54,4	62,6	54,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 045	WA	EG	NW	59	49	64,6	56,5	64,6	56,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 045	WA	1.OG	NW	59	49	64	55,8	64	55,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 045	WA	2.OG	NW	59	49	63,4	55,3	63,4	55,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 046	WA	EG	SO	59	49	66,5	58,3	66,5	58,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 046	WA	1.OG	SO	59	49	65,9	57,7	65,9	57,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 046	WA	2.OG	SO	59	49	64,9	56,8	64,9	56,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 047	WA	EG	NW	59	49	63,5	55,4	63,5	55,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 047	WA	1.OG	NW	59	49	63,2	55,1	63,2	55,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 049	WA	EG	NW	59	49	66,7	58,6	66,7	58,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 049	WA	1.OG	NW	59	49	65,1	56,9	65,1	56,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 050	WA	EG	SO	59	49	67,3	59,1	67,3	59,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 050	WA	1.OG	SO	59	49	65,8	57,7	65,8	57,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 050	WA	2.OG	SO	59	49	64,5	56,4	64,5	56,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 052	WA	EG	SO	59	49	60,9	52,8	60,9	52,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 052	WA	1.OG	SO	59	49	61,7	53,6	61,7	53,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 052a	WA	EG	SO	59	49	61,9	53,7	61,9	53,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 052a	WA	1.OG	SO	59	49	62	53,9	62	53,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 052a	WA	2.OG	SO	59	49	61,8	53,7	61,8	53,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 052a	WA	3.OG	SO	59	49	60,6	52,5	60,6	52,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 054	WA	EG	SO	59	49	62,4	54,3	62,4	54,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 054	WA	1.OG	SO	59	49	63,3	55,2	63,3	55,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 054	WA	2.OG	SO	59	49	63,1	55	63,1	55	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 055	MI	EG	NW	64	54	67,4	59	67,5	59	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 055	MI	1.OG	NW	64	54	65	56,6	65,1	56,6	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 055	MI	2.OG	NW	64	54	63,4	55,1	63,5	55,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 055	MI	3.OG	NW	64	54	62,1	53,8	62,2	53,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 056	WA	EG	SO	59	49	66,8	58,7	66,8	58,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 056	WA	1.OG	SO	59	49	65,9	57,8	65,9	57,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 057	MI	EG	NW	64	54	66,2	57,8	66,3	57,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 057	MI	1.OG	NW	64	54	65,2	56,8	65,3	56,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 057	MI	2.OG	NW	64	54	64,4	56	64,5	56	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 057	MI	3.OG	NW	64	54	63,7	55,4	63,9	55,4	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 059	MI	EG	W	64	54	66,7	58,3	66,8	58,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 059	MI	1.OG	W	64	54	65,6	57,2	65,7	57,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 059	MI	2.OG	W	64	54	64,6	56,3	64,8	56,3	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 059	MI	3.OG	W	64	54	63,9	55,5	64	55,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 060	WA	EG	SO	59	49	66,3	58,1	66,3	58,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 060	WA	1.OG	SO	59	49	64,8	56,7	64,8	56,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 060a	WA	EG	SO	59	49	63,2	55,1	63,2	55,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 060a	WA	1.OG	SO	59	49	63,1	55	63,1	55	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 060a	WA	2.OG	SO	59	49	62,5	54,4	62,5	54,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 061	MI	EG	W	64	54	66,5	58,1	66,6	58,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 061	MI	1.OG	W	64	54	65,4	57	65,5	57	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 062	WA	EG	S	59	49	53,6	45,4	53,6	45,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 062	WA	1.OG	S	59	49	55	46,9	55	46,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 063	MI	EG	W	64	54	65,7	57,3	65,8	57,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 063	MI	1.OG	W	64	54	64,6	56,3	64,8	56,3	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 063	MI	2.OG	W	64	54	63,8	55,4	63,9	55,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 064	MI	EG	O	64	54	66,3	58	66,5	58	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 064	MI	1.OG	O	64	54	65,6	57,2	65,7	57,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Urbar_Hauptstraße 064	MI	2.OG	O	64	54	64,6	56,2	64,7	56,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 064	MI	3.OG	O	64	54	63,7	55,4	63,9	55,4	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 065	MI	EG	NW	64	54	65,6	57,2	65,7	57,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 065	MI	1.OG	NW	64	54	64,5	56,2	64,7	56,2	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 065	MI	2.OG	NW	64	54	63,7	55,4	63,9	55,4	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 066	MI	EG	SO	64	54	66,9	58,5	67	58,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 066	MI	1.OG	SO	64	54	65,9	57,5	66	57,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 066	MI	2.OG	SO	64	54	64,8	56,4	64,9	56,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 066	MI	3.OG	SO	64	54	63,9	55,5	64	55,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 066a	MI	EG	O	64	54	52	43,7	52,1	43,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 066a	MI	1.OG	O	64	54	54,6	46,3	54,8	46,3	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 067	MI	EG	W	64	54	65,6	57,3	65,8	57,3	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 067	MI	1.OG	W	64	54	64,6	56,2	64,7	56,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 067	MI	2.OG	W	64	54	63,7	55,4	63,8	55,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 068	MI	EG	SO	64	54	60,4	52	60,5	52	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 068	MI	1.OG	SO	64	54	61,8	53,5	62	53,5	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 068	MI	2.OG	SO	64	54	61,9	53,6	62,1	53,6	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 069	MI	EG	NW	64	54	65,8	57,5	66	57,5	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 069	MI	1.OG	NW	64	54	64,6	56,2	64,7	56,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 069	MI	2.OG	NW	64	54	63,7	55,3	63,8	55,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 070	MI	EG	SO	64	54	59,7	51,3	59,8	51,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 070	MI	1.OG	SO	64	54	61,9	53,6	62,1	53,6	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 070	MI	2.OG	SO	64	54	62,1	53,7	62,2	53,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 070	MI	3.OG	SO	64	54	62	53,6	62,1	53,6	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 071	MI	EG	NW	64	54	66,8	58,4	66,9	58,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 071	MI	1.OG	NW	64	54	65,2	56,8	65,3	56,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 071	MI	2.OG	NW	64	54	64,2	55,8	64,3	55,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 072	MI	EG	O	64	54	63,8	55,4	63,9	55,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 072	MI	1.OG	O	64	54	64,1	55,8	64,3	55,8	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 072	MI	2.OG	O	64	54	63,6	55,3	63,8	55,3	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 074	MI	EG	SO	64	54	66,1	57,8	66,3	57,8	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 074	MI	1.OG	SO	64	54	65,3	57	65,5	57	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 074	MI	2.OG	SO	64	54	64,1	55,7	64,2	55,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 075	MI	EG	W	64	54	67,5	59,1	67,6	59,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 075	MI	1.OG	W	64	54	65,6	57,3	65,8	57,3	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 075	MI	2.OG	W	64	54	64,3	55,9	64,4	55,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 076	WA	1.OG	O	59	49	65,3	56,9	65,4	57	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 077	MI	EG	NW	64	54	66,8	58,5	66,9	58,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 077	MI	1.OG	NW	64	54	65,3	56,9	65,4	56,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 077	MI	2.OG	NW	64	54	64	55,7	64,2	55,7	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 078	MI	1.OG	O	64	54	66,2	57,8	66,3	57,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 078	MI	2.OG	O	64	54	65,1	56,7	65,2	56,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 079	MI	EG	W	64	54	64,9	56,6	65,1	56,6	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 079	MI	1.OG	W	64	54	64,2	55,8	64,3	55,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 079	MI	2.OG	W	64	54	63,4	55,1	63,6	55,1	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 081	MI	EG	W	64	54	66,9	58,5	67	58,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 081	MI	1.OG	W	64	54	65	56,6	65,1	56,6	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 082	MI	EG	O	64	54	66,3	58	66,4	58	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 082	MI	1.OG	O	64	54	65,5	57,1	65,6	57,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 082	MI	2.OG	O	64	54	64,3	56	64,5	56	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 084	MI	EG	O	64	54	59,8	51,5	60	51,5	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 084	MI	1.OG	O	64	54	61,3	53	61,5	53	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 084	MI	2.OG	O	64	54	61,4	53,1	61,5	53,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 085	MI	EG	W	64	54	67	58,7	67,2	58,7	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 085	MI	1.OG	W	64	54	65	56,6	65,1	56,6	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 085	MI	2.OG	W	64	54	63,7	55,3	63,8	55,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 086	MI	1.OG	NO	64	54	61,8	53,5	62	53,5	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 086	MI	2.OG	NO	64	54	61,7	53,3	61,8	53,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 086	MI	3.OG	NO	64	54	61,3	52,9	61,4	52,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 087	MI	EG	W	64	54	67,3	59	67,5	59	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 087	MI	1.OG	W	64	54	65,1	56,7	65,2	56,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 087	MI	2.OG	W	64	54	63,7	55,4	63,9	55,4	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 089	MI	EG	W	64	54	67,9	59,5	68	59,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 089	MI	1.OG	W	64	54	65,8	57,4	65,9	57,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 091	MI	EG	W	64	54	66,9	58,5	67	58,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Urbar_Hauptstraße 091	MI	1.OG	W	64	54	65,1	56,7	65,2	56,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 092	MI	EG	O	64	54	60,2	51,8	60,3	51,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 092	MI	1.OG	O	64	54	62,3	53,9	62,4	53,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 092	MI	2.OG	O	64	54	62,3	53,9	62,4	53,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 094	MI	EG	O	64	54	68,1	59,8	68,3	59,8	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 094	MI	1.OG	O	64	54	66,3	57,9	66,4	57,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 094	MI	2.OG	O	64	54	64,9	56,5	65	56,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 096	MI	EG	SO	64	54	66,3	58	66,5	58	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 096	MI	1.OG	SO	64	54	65,2	56,9	65,4	56,9	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 096	MI	2.OG	SO	64	54	64,1	55,7	64,2	55,8	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 097	MI	EG	W	64	54	62,8	54,4	62,9	54,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 097	MI	1.OG	W	64	54	62,5	54,1	62,6	54,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 098	MI	EG	O	64	54	51,9	43,5	52	43,6	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 098	MI	1.OG	O	64	54	55,2	46,8	55,3	46,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 098	MI	2.OG	O	64	54	56	47,7	56,2	47,7	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_1	MI	EG	W	64	54	67,7	59,3	67,9	59,3	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_1	MI	1.OG	W	64	54	65,6	57,2	65,7	57,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_1	MI	EG	N	64	54	62	53,6	62,1	53,6	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_1	MI	1.OG	N	64	54	61,7	53,3	61,9	53,4	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_2	MI	EG	W	64	54	67,2	58,9	67,4	58,9	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_2	MI	1.OG	W	64	54	65,3	56,9	65,4	56,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_2	MI	EG	S	64	54	61,5	53,1	61,6	53,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 099_2	MI	1.OG	S	64	54	61,2	52,9	61,4	52,9	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 100	MI	EG	O	64	54	67,1	58,7	67,2	58,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 100	MI	1.OG	O	64	54	65,4	57	65,5	57	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 100	MI	2.OG	O	64	54	64	55,6	64,1	55,6	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 102	WA	EG	O	59	49	63,6	55,2	63,7	55,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 102	WA	1.OG	O	59	49	63,5	55,1	63,6	55,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 102	WA	2.OG	O	59	49	62,9	54,5	63	54,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 102	WA	3.OG	O	59	49	62,3	53,9	62,4	54	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 103	MI	EG	W	64	54	66,5	58,1	66,6	58,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 103	MI	1.OG	W	64	54	65	56,6	65,2	56,6	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 104	MI	EG	O	64	54	66,3	58	66,5	58	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 104	MI	1.OG	O	64	54	65,2	56,8	65,3	56,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 104	MI	2.OG	O	64	54	64,1	55,7	64,2	55,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 105_1	MI	EG	NW	64	54	66,4	58	66,6	58	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 105_1	MI	1.OG	NW	64	54	65,1	56,7	65,2	56,7	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 105_1	MI	2.OG	NW	64	54	63,8	55,4	64	55,5	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 105_2	MI	EG	NW	64	54	66,8	58,4	66,9	58,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 105_2	MI	1.OG	NW	64	54	64,8	56,3	64,9	56,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 105_2	MI	2.OG	NW	64	54	63,2	54,8	63,3	54,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 107	MI	EG	NW	64	54	65,9	57,5	66,1	57,6	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 107	MI	1.OG	NW	64	54	64,9	56,5	65,1	56,6	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 108	MI	EG	O	64	54	63,9	55,5	64	55,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 108	MI	1.OG	O	64	54	63,4	55	63,5	55	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 109	MI	EG	NW	64	54	66,6	58,2	66,7	58,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 109	MI	1.OG	NW	64	54	65,6	57,2	65,8	57,3	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 109	MI	2.OG	NW	64	54	64,8	56,5	65	56,5	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 110	WA	EG	O	59	49	58	49,7	58,2	49,7	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 110	WA	1.OG	O	59	49	58,6	50,2	58,8	50,3	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 110	WA	2.OG	O	59	49	58,9	50,5	59	50,5	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 110	WA	3.OG	O	59	49	59,2	50,8	59,3	50,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 111	MI	EG	N	64	54	65,6	57,3	65,8	57,4	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 111	MI	1.OG	N	64	54	65,6	57,2	65,8	57,4	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 111	MI	2.OG	N	64	54	65,2	56,9	65,4	57,1	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 111	MI	3.OG	N	64	54	64,8	56,5	65	56,7	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 113_1	MI	EG	W	64	54	68,6	60,4	68,9	60,7	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 113_2	MI	EG	W	64	54	65,6	57,4	65,9	57,8	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 113_2	MI	1.OG	W	64	54	66,6	58,4	66,9	58,8	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 113_2	MI	2.OG	W	64	54	66,7	58,5	67	58,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 116	MI	EG	S	64	54	64,2	55,8	64,3	55,8	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 116	MI	1.OG	S	64	54	64	55,6	64,2	55,6	0,2	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 116	MI	2.OG	S	64	54	63,6	55,2	63,7	55,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 120	MI	EG	SO	64	54	66,2	57,8	66,4	57,9	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 120	MI	1.OG	SO	64	54	65,5	57,1	65,6	57,2	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein

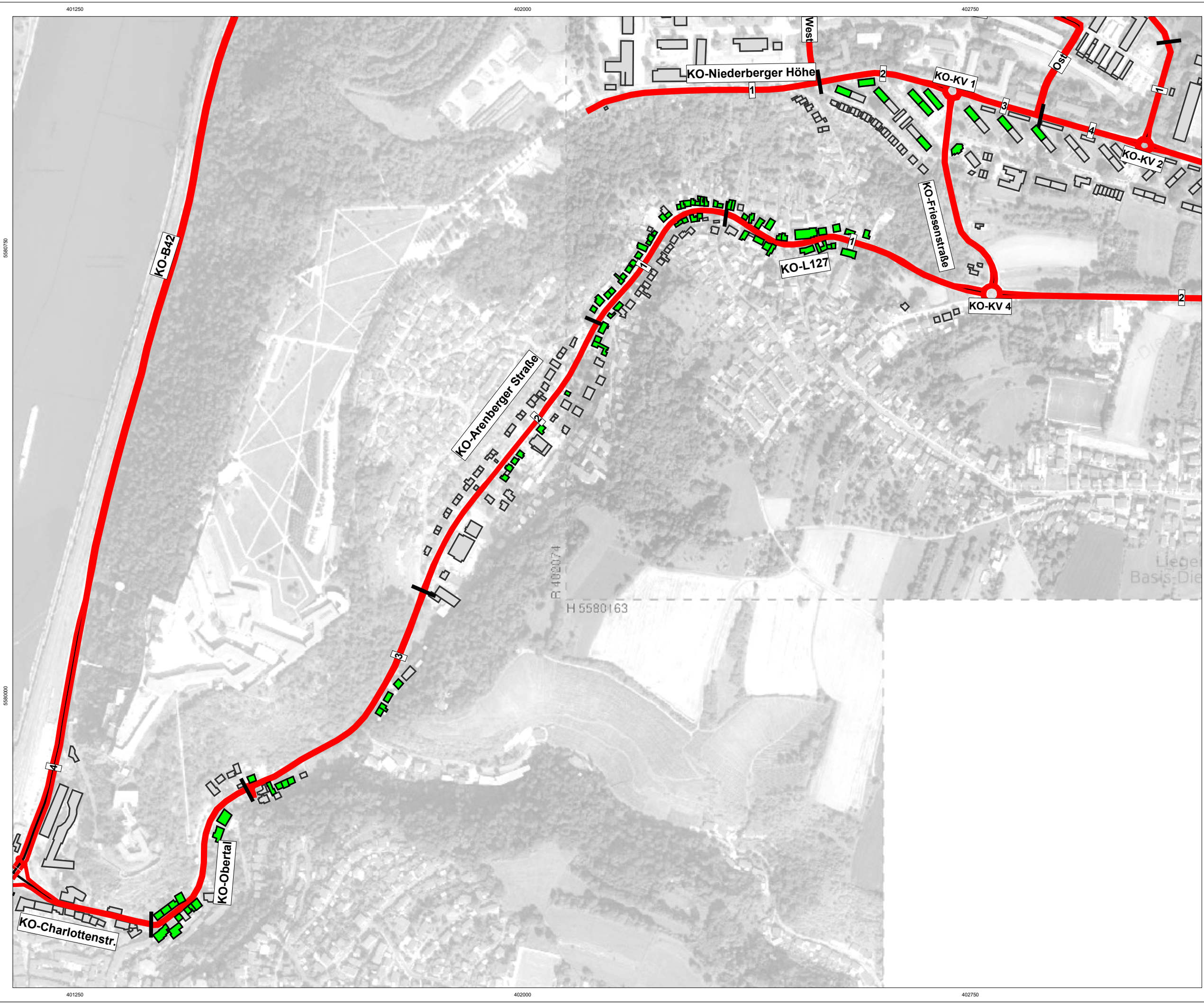
Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Urbar_Hauptstraße 120	MI	2.OG	SO	64	54	64,9	56,6	65,1	56,7	0,2	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 122	MI	EG	O	64	54	71,4	63,2	71,7	63,5	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 122	MI	1.OG	O	64	54	70,5	62,3	70,8	62,7	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 122	MI	2.OG	O	64	54	69,6	61,5	69,9	61,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 124	MI	EG	O	64	54	71,7	63,5	72	63,9	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 124	MI	1.OG	O	64	54	70,5	62,3	70,8	62,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hauptstraße 124	MI	2.OG	O	64	54	69,4	61,2	69,7	61,6	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 009	WA	EG	W	59	49	56,2	48	56,5	48,4	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 009	WA	1.OG	W	59	49	63,1	54,9	63,4	55,3	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 009	WA	2.OG	W	59	49	65	56,8	65,3	57,1	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 013a	WA	EG	S	59	49	52,7	44,5	53	44,9	0,3	0,4	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 013a	WA	1.OG	S	59	49	58,1	49,9	58,4	50,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 013a	WA	2.OG	S	59	49	62,1	53,9	62,4	54,2	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 015	WA	EG	W	59	49	55,5	47,3	55,8	47,6	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 015	WA	1.OG	W	59	49	63	54,8	63,2	55,1	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 015	WA	2.OG	W	59	49	65,1	56,9	65,3	57,2	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 026	WA	EG	S	59	49	54,3	46,2	54,4	46,3	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 026	WA	1.OG	S	59	49	57,9	49,8	58	49,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 028	WA	EG	S	59	49	54,6	46,5	54,7	46,6	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 028	WA	1.OG	S	59	49	58,8	50,8	58,9	50,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 030	WA	EG	S	59	49	54,1	46	54,2	46,1	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 030	WA	1.OG	S	59	49	58,9	50,9	58,9	50,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 030	WA	2.OG	S	59	49	61,5	53,4	61,5	53,5	0,0	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 032	WA	EG	S	59	49	53,7	45,7	53,8	45,8	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 032	WA	1.OG	S	59	49	58,2	50,2	58,3	50,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034	WA	EG	S	59	49	54,3	46,3	54,4	46,4	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034	WA	1.OG	S	59	49	60,6	52,6	60,6	52,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034	WA	2.OG	S	59	49	61,8	53,8	61,9	53,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034a	WA	EG	S	59	49	53,9	45,8	54	45,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034a	WA	1.OG	S	59	49	59,1	51,1	59,1	51,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034a	WA	2.OG	S	59	49	61,6	53,5	61,6	53,6	0,0	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034b	WA	EG	S	59	49	53,4	45,3	53,5	45,4	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034b	WA	1.OG	S	59	49	57,6	49,6	57,6	49,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 034b	WA	2.OG	S	59	49	61,2	53,2	61,2	53,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 036	WA	EG	S	59	49	52,5	44,4	52,6	44,5	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 036	WA	1.OG	S	59	49	55,9	47,9	56	47,9	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 036a	WA	EG	S	59	49	52,3	44,2	52,4	44,4	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Helfensteinstraße 036a	WA	1.OG	S	59	49	55,3	47,3	55,4	47,3	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hilda-von-Stedman-Straße 028	WA	EG	S	59	49	51,5	43,4	51,6	43,5	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hilda-von-Stedman-Straße 028	WA	1.OG	S	59	49	55,6	47,5	55,6	47,6	0,0	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hilda-von-Stedman-Straße 028	WA	2.OG	S	59	49	60,1	52,1	60,1	52,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hilda-von-Stedman-Straße 028a	WA	EG	S	59	49	53,6	45,6	53,7	45,7	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hilda-von-Stedman-Straße 028a	WA	1.OG	S	59	49	57,3	49,3	57,4	49,4	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Hilda-von-Stedman-Straße 028a	WA	2.OG	S	59	49	61,3	53,3	61,3	53,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Im Monzentl 001	WA	EG	NO	59	49	60,7	52,4	61,1	52,7	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Im Monzentl 001	WA	1.OG	NO	59	49	62,2	53,9	62,5	54,1	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Im Monzentl 001	WA	2.OG	NO	59	49	62,4	54,1	62,7	54,3	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 001	WA	EG	O	59	49	60,3	52	60,5	52,3	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 001	WA	1.OG	O	59	49	63,9	55,6	64,1	55,8	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 001	WA	2.OG	O	59	49	64,5	56,2	64,7	56,5	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 001	WA	3.OG	O	59	49	64,6	56,3	64,8	56,5	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 002	WA	EG	O	59	49	63,8	55,5	64	55,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 002	WA	1.OG	O	59	49	64,7	56,4	64,9	56,7	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 002	WA	2.OG	O	59	49	64,8	56,6	65	56,8	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klosterfeld 002	WA	3.OG	O	59	49	64,7	56,5	65	56,8	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klostergut Besselich 001	MI	EG	NO	64	54	59,6	51,3	59,8	51,6	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Klostergut Besselich 001	MI	1.OG	NO	64	54	64,5	56,2	64,7	56,5	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Mallendarer Bachtal 001	WA	EG	N	59	49	64,5	56,5	64,5	56,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Mallendarer Bachtal 001	WA	1.OG	N	59	49	64,2	56,2	64,2	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Mallendarer Bachtal 001a	WA	EG	N	59	49	64,2	56,2	64,2	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Mallendarer Bachtal 001a	WA	1.OG	N	59	49	64,2	56,2	64,2	56,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Mallendarer Bachtal 001a	WA	2.OG	N	59	49	63,8	55,8	63,9	55,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Urbar_Mallendarer Bachtal 001a	WA	3.OG	N	59	49	63,5	55,5	63,5	55,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 001	WA	EG	W	59	49	70,6	62,3	70,6	62,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 001	WA	1.OG	W	59	49	70,5	62,3	70,5	62,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Urbar_Provinzialstraße 001	WA	2.OG	W	59	49	70,3	62,1	70,3	62,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 003	WA	EG	NW	59	49	69,2	61	69,2	61	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 003	WA	1.OG	NW	59	49	69,5	61,2	69,5	61,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 004	WA	EG	NW	59	49	72,1	63,8	72,1	63,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 004	WA	1.OG	NW	59	49	71,7	63,5	71,7	63,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 005	WA	EG	NW	59	49	69,1	60,8	69	60,8	-0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 005	WA	1.OG	NW	59	49	69,2	61	69,2	61	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 005	WA	2.OG	NW	59	49	69	60,8	69	60,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 006	WA	EG	W	59	49	71,1	62,8	71,1	62,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 006	WA	1.OG	W	59	49	71	62,8	71	62,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 007	WA	EG	W	59	49	68,3	60,1	68,3	60,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 007	WA	1.OG	W	59	49	68,7	60,5	68,7	60,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 007	WA	2.OG	W	59	49	68,6	60,3	68,6	60,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 011	WA	EG	NW	59	49	71,6	63,4	71,6	63,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 011	WA	1.OG	NW	59	49	71,4	63,2	71,4	63,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 011	WA	2.OG	NW	59	49	70,9	62,7	70,9	62,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 012	WA	EG	W	59	49	71,8	63,5	71,8	63,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 012	WA	1.OG	W	59	49	71,5	63,3	71,5	63,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 012	WA	2.OG	W	59	49	71	62,7	71	62,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 013	WA	EG	W	59	49	72,5	64,3	72,5	64,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 013	WA	1.OG	W	59	49	72	63,8	72	63,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 013	WA	2.OG	W	59	49	71,3	63,1	71,4	63,1	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 014	WA	EG	NW	59	49	72,6	64,4	72,6	64,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 014	WA	1.OG	NW	59	49	72,2	64	72,2	64	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 014	WA	2.OG	NW	59	49	71,5	63,3	71,5	63,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 018	WA	EG	W	59	49	70,1	61,9	70,1	61,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 018	WA	1.OG	W	59	49	70,2	62	70,2	62	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 019	WA	EG	W	59	49	70,8	62,6	70,8	62,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 020	WA	EG	W	59	49	72,6	64,4	72,6	64,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 020	WA	1.OG	W	59	49	72,2	64	72,2	64	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 021	WA	EG	W	59	49	72,8	64,6	72,8	64,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 021	WA	1.OG	W	59	49	72,5	64,2	72,5	64,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 021	WA	2.OG	W	59	49	71,8	63,6	71,8	63,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 022	WA	EG	NW	59	49	72,2	64	72,2	64	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 022	WA	1.OG	NW	59	49	72	63,8	72	63,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 023	WA	EG	NW	59	49	72,1	63,9	72,1	63,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 023	WA	1.OG	NW	59	49	72	63,8	72	63,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 024	WA	EG	W	59	49	73,3	65	73,3	65	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 024	WA	1.OG	W	59	49	72,9	64,6	72,9	64,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 025	WA	EG	W	59	49	72,4	64,2	72,5	64,2	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 025	WA	1.OG	W	59	49	72,2	64	72,2	64	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 025	WA	2.OG	W	59	49	71,7	63,5	71,7	63,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 026	WA	EG	W	59	49	63,8	55,6	63,8	55,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 026	WA	1.OG	W	59	49	65,5	57,2	65,5	57,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 026a	WA	EG	W	59	49	66,4	58,2	66,4	58,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 026a	WA	1.OG	W	59	49	67	58,8	67	58,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 026a	WA	2.OG	W	59	49	67,2	59	67,2	59	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 028	WA	EG	W	59	49	71,6	63,4	71,6	63,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 028	WA	1.OG	W	59	49	71,5	63,2	71,5	63,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 028	WA	2.OG	W	59	49	71	62,8	71	62,8	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 029	WA	EG	NW	59	49	69,5	61,3	69,5	61,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 029	WA	1.OG	NW	59	49	69,8	61,6	69,8	61,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 029	WA	2.OG	NW	59	49	69,7	61,5	69,7	61,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 030	WA	EG	W	59	49	66,7	58,5	66,7	58,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 030	WA	1.OG	W	59	49	67,6	59,4	67,6	59,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 030	WA	2.OG	W	59	49	67,8	59,6	67,8	59,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 031	WA	EG	W	59	49	68,2	60	68,2	60	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 031	WA	1.OG	W	59	49	68,6	60,4	68,6	60,4	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 031	WA	2.OG	W	59	49	68,6	60,4	68,7	60,4	0,1	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 032	WA	EG	W	59	49	67,7	59,5	67,7	59,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 032	WA	1.OG	W	59	49	68,2	60	68,2	60	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße 032	WA	2.OG	W	59	49	68,3	60,1	68,3	60,1	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße_002	WA	EG	W	59	49	71,9	63,6	71,9	63,6	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße_002	WA	1.OG	W	59	49	71,5	63,2	71,5	63,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Urbar_Provinzialstraße_002	WA	2.OG	W	59	49	70,9	62,7	70,9	62,7	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Urbar_Remigiusstraße 009a	WA	EG	W	59	49	56,5	48,3	56,7	48,5	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 009a	WA	1.OG	W	59	49	62,7	54,4	62,9	54,7	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 017	WA	EG	W	59	49	56,7	48,4	56,9	48,7	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 017	WA	1.OG	W	59	49	61,6	53,4	61,9	53,7	0,3	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 022	WA	EG	W	59	49	55,3	47	55,5	47,3	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 022	WA	1.OG	W	59	49	58,5	50,2	58,7	50,5	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 029	WA	EG	W	59	49	56,9	48,7	57,1	48,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 029	WA	1.OG	W	59	49	63,7	55,5	63,9	55,7	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 041	WA	EG	W	59	49	59,6	51,3	59,8	51,6	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbar_Remigiusstraße 041	WA	1.OG	W	59	49	63,2	54,9	63,4	55,1	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 011	WA	EG	NO	59	49	57,1	49,3	57,5	49,5	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 011	WA	1.OG	NO	59	49	58,3	50,5	58,7	50,8	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 012	WA	EG	NO	59	49	63,3	55,5	63,7	55,7	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 012	WA	1.OG	NO	59	49	63,6	55,9	64	56,1	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 021	WA	EG	NO	59	49	62,6	54,8	63	55	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 021	WA	1.OG	NO	59	49	63,4	55,6	63,8	55,9	0,4	0,3	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 021	WA	2.OG	NO	59	49	63,6	55,8	64	56	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Urbarer Straße 021	WA	3.OG	NO	59	49	63,6	55,8	64	56	0,4	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 002	MI	EG	SW	64	54	74,8	66,5	75	66,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 002	MI	1.OG	SW	64	54	74,1	65,8	74,3	66,1	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 002	MI	2.OG	SW	64	54	73,1	64,9	73,3	65,1	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 002	MI	3.OG	SW	64	54	72,4	64,1	72,6	64,3	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 003	MI	EG	SW	64	54	63,1	54,9	63,2	55	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 003	MI	1.OG	SW	64	54	64	55,8	64,1	55,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 003	MI	2.OG	SW	64	54	65	56,8	65,1	56,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 003	MI	3.OG	SW	64	54	65,5	57,2	65,6	57,4	0,1	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 006	WA	EG	SW	59	49	72,3	64	72,5	64,2	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Deutschherrenstraße 006	WA	1.OG	SW	59	49	72,2	63,9	72,4	64,1	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 001	MI	EG	W	64	54	68,7	60,5	68,7	60,5	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 001	MI	1.OG	W	64	54	69,2	61	69,2	61	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 001	MI	2.OG	W	64	54	69,4	61,2	69,4	61,2	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 001	MI	3.OG	W	64	54	69,5	61,3	69,5	61,3	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 002	MI	EG	O	64	54	72,2	63,9	72,4	64,1	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 005	MI	EG	W	64	54	62,4	54,2	62,5	54,3	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 005	MI	1.OG	W	64	54	63,3	55,1	63,4	55,2	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 005	MI	2.OG	W	64	54	64,2	56	64,3	56,1	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 010	MI	EG	W	64	54	67,6	59,4	67,7	59,5	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 010	MI	1.OG	W	64	54	68,7	60,5	68,8	60,6	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 011	MI	EG	W	64	54	68	59,8	68,1	59,9	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 011	MI	1.OG	W	64	54	68,6	60,4	68,7	60,5	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 012	MI	EG	W	64	54	67,6	59,4	67,7	59,5	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 012	MI	1.OG	W	64	54	68,3	60,1	68,4	60,2	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 012	MI	2.OG	W	64	54	68,5	60,3	68,6	60,4	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 012	MI	3.OG	W	64	54	68,5	60,3	68,6	60,4	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 014	MI	EG	W	64	54	66,8	58,6	66,9	58,7	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 014	MI	1.OG	W	64	54	68,1	59,9	68,2	60	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 014	MI	2.OG	W	64	54	68,4	60,2	68,5	60,3	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Rheinstraße 014	MI	3.OG	W	64	54	68,4	60,2	68,5	60,3	0,1	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 001	MI	EG	S	64	54	73,9	65,7	74,1	65,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 001	MI	1.OG	S	64	54	73,4	65,2	73,6	65,4	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 002	MI	EG	W	64	54	66,6	58,3	66,6	58,4	0,0	0,1	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 002	MI	1.OG	W	64	54	68,1	59,9	68,1	59,9	0,0	0,0	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 004	MI	EG	SW	64	54	74,4	66,1	74,6	66,4	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 004	MI	1.OG	SW	64	54	73,9	65,6	74,1	65,9	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 004	MI	2.OG	SW	64	54	72,9	64,6	73,1	64,9	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 004a	MI	EG	SW	64	54	70,1	61,8	70,3	62	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 004a	MI	1.OG	SW	64	54	71,2	62,9	71,4	63,2	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 005	MI	EG	SW	64	54	70,9	62,6	71,1	62,8	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 005	MI	1.OG	SW	64	54	70,6	62,3	70,8	62,5	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 006	WA	EG	SW	59	49	69,3	61	69,5	61,2	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 006	WA	1.OG	SW	59	49	69,6	61,2	69,8	61,5	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 007	MI	EG	SW	64	54	72,3	64	72,5	64,3	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 007	MI	1.OG	SW	64	54	71,4	63,1	71,6	63,4	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 007	MI	2.OG	SW	64	54	70,4	62	70,6	62,3	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 008	MI	EG	SW	64	54	69,7	61,4	69,9	61,6	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Vallendar_Urbarer Straße 008	MI	1.OG	SW	64	54	69,6	61,3	69,8	61,6	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 008	MI	2.OG	SW	64	54	69,1	60,8	69,3	61,1	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 009	MI	EG	SW	64	54	69,6	61,3	69,8	61,6	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 009	MI	1.OG	SW	64	54	69,7	61,4	69,9	61,6	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 009	MI	2.OG	SW	64	54	69,2	60,9	69,4	61,2	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 010	MI	EG	SW	64	54	68,9	60,6	69,1	60,8	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 010	MI	1.OG	SW	64	54	69,3	61	69,5	61,3	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 010	MI	2.OG	SW	64	54	69	60,7	69,2	61	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 011	MI	EG	SW	64	54	68,7	60,4	68,9	60,6	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 011	MI	1.OG	SW	64	54	69,1	60,8	69,3	61	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 011	MI	2.OG	SW	64	54	68,8	60,5	69	60,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 012	MI	EG	SW	64	54	68,4	60,1	68,6	60,4	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 012	MI	1.OG	SW	64	54	68,8	60,5	69	60,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 012	MI	2.OG	SW	64	54	68,6	60,3	68,8	60,5	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 013	WA	EG	SW	59	49	67,7	59,4	67,9	59,6	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 013	WA	1.OG	SW	59	49	68,4	60,1	68,6	60,4	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 013	WA	2.OG	SW	59	49	68,3	60	68,5	60,3	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 013	WA	3.OG	SW	59	49	68	59,7	68,2	59,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 015	WA	EG	SW	59	49	67,1	58,8	67,3	59	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 015	WA	1.OG	SW	59	49	68	59,7	68,2	59,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 015	WA	2.OG	SW	59	49	67,9	59,6	68,1	59,9	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 016	WA	EG	SW	59	49	65,6	57,3	65,8	57,6	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 016	WA	1.OG	SW	59	49	68,1	59,8	68,3	60,1	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 016	WA	2.OG	SW	59	49	68,2	59,9	68,4	60,2	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 016	WA	3.OG	SW	59	49	68	59,7	68,2	60	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 017	WA	EG	SW	59	49	68,9	60,6	69,1	60,9	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 017	WA	1.OG	SW	59	49	69,7	61,4	69,9	61,7	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 017	WA	2.OG	SW	59	49	69,4	61,1	69,6	61,4	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 019	WA	EG	W	59	49	68,4	60,1	68,6	60,4	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 019	WA	1.OG	W	59	49	68,1	59,8	68,3	60,1	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 019	WA	2.OG	W	59	49	67,6	59,3	67,8	59,6	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 019a	WA	EG	W	59	49	66,9	58,6	67,1	58,9	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 019a	WA	1.OG	W	59	49	66,8	58,5	67	58,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 025	WA	EG	SW	59	49	68	59,8	68,3	60	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 025	WA	1.OG	SW	59	49	68,1	59,8	68,3	60	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 025a	WA	EG	SW	59	49	67	58,7	67,2	58,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 025a	WA	1.OG	SW	59	49	67	58,7	67,2	59	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 025a	WA	2.OG	SW	59	49	66,8	58,5	67	58,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 026	WA	EG	SW	59	49	65,6	57,3	65,8	57,6	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 026	WA	1.OG	SW	59	49	66	57,7	66,2	57,9	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 026	WA	2.OG	SW	59	49	65,8	57,5	66	57,8	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 027	WA	EG	SW	59	49	64,5	56,2	64,7	56,5	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 027	WA	1.OG	SW	59	49	65,3	57	65,5	57,2	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 027	WA	2.OG	SW	59	49	65,3	57	65,5	57,2	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 027	WA	3.OG	SW	59	49	65,2	56,9	65,4	57,2	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 028	WA	EG	SW	59	49	63,9	55,6	64,1	55,8	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 028	WA	1.OG	SW	59	49	64,8	56,5	65	56,7	0,2	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 028	WA	2.OG	SW	59	49	64,9	56,7	65,2	56,9	0,3	0,2	nein	nein	nein	nein
Vallendar_Urbarer Straße 028	WA	3.OG	SW	59	49	64,9	56,6	65,1	56,9	0,2	0,3	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 001	WA	EG	NW	59	49	64,6	56,5	65,3	57,2	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 001	WA	1.OG	NW	59	49	65,9	57,8	66,6	58,5	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 001	WA	2.OG	NW	59	49	65,9	57,8	66,6	58,5	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 003	WA	EG	NW	59	49	67,5	59,4	68,2	60,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 003	WA	1.OG	NW	59	49	67,6	59,5	68,3	60,2	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 003	WA	2.OG	NW	59	49	67,4	59,2	68,1	59,9	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 003	WA	3.OG	NW	59	49	67,1	58,9	67,7	59,6	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 003	WA	4.OG	NW	59	49	66,7	58,6	67,4	59,3	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 003a	WA	EG	NW	59	49	68,5	60,3	69,2	61,1	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 003a	WA	1.OG	NW	59	49	68,3	60,2	69	60,9	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 003a	WA	2.OG	NW	59	49	68	59,8	68,7	60,5	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 003a	WA	3.OG	NW	59	49	67,6	59,4	68,3	60,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 003a	WA	4.OG	NW	59	49	67,3	59,1	68	59,8	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 005	WA	EG	NW	59	49	68,9	60,8	69,6	61,5	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 005	WA	1.OG	NW	59	49	68,8	60,6	69,5	61,4	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 005	WA	2.OG	NW	59	49	68,4	60,2	69,1	61	0,7	0,8	nein	nein	nein	ja

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	IGW,T dB(A)	IGW,N dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	LrT dB(A)	LrN dB(A)	Überschreitung IGW + Pegelerhöhung >2 dB(A)		Erhöhung über 70/60dB(A) im Planfall + Pegelerhöhung > 0,5	
												Tag	Nacht	Tag	Nacht
						Bestand	Bestand	Planfall	Planfall	Differenz	Differenz				
Vor dem Sauerwassertor 005	WA	3.OG	NW	59	49	68	59,9	68,7	60,6	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 006	MI	EG	S	64	54	74,2	66	74,9	66,7	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 006	MI	1.OG	S	64	54	73,3	65,1	74	65,8	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 006	MI	2.OG	S	64	54	72,3	64,1	73	64,8	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 006	MI	3.OG	S	64	54	71,3	63,1	72	63,8	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 006	MI	4.OG	S	64	54	70,2	62,1	70,9	62,8	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 006a	MI	EG	S	64	54	63,4	55,2	64	55,9	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 006a	MI	1.OG	S	64	54	64,1	56	64,8	56,6	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 006a	MI	2.OG	S	64	54	64,7	56,5	65,4	57,2	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 007	MI	EG	N	64	54	73,4	65,3	74,1	66	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 007	MI	1.OG	N	64	54	72,1	64	72,8	64,7	0,7	0,7	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 008	MI	EG	S	64	54	61,7	53,6	62,4	54,2	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 008	MI	1.OG	S	64	54	63,6	55,4	64,3	56,1	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 008	MI	2.OG	S	64	54	64,6	56,4	65,2	57,1	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 010	MI	EG	SO	64	54	59,7	51,5	60,3	52,2	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 010	MI	1.OG	SO	64	54	61,7	53,5	62,4	54,2	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 010	MI	2.OG	SO	64	54	63,7	55,5	64,3	56,1	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 010	MI	3.OG	SO	64	54	64,7	56,5	65,3	57,2	0,6	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 012	MI	EG	SO	64	54	65,3	57,2	66	57,8	0,7	0,6	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 012	MI	1.OG	SO	64	54	67,3	59,1	67,9	59,7	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 012	MI	2.OG	SO	64	54	67,2	59	67,9	59,7	0,7	0,7	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 012	MI	3.OG	SO	64	54	67	58,8	67,6	59,4	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 012	MI	4.OG	SO	64	54	66,7	58,5	67,3	59,1	0,6	0,6	nein	nein	nein	nein
Vor dem Sauerwassertor 013	MI	EG	NW	64	54	70,5	62,4	71,2	63	0,7	0,6	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 013	MI	1.OG	NW	64	54	70	61,8	70,6	62,4	0,6	0,6	nein	nein	ja	ja
Vor dem Sauerwassertor 013	MI	2.OG	NW	64	54	69,2	61	69,8	61,6	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 013	MI	3.OG	NW	64	54	68,4	60,2	69,1	60,9	0,7	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 015	MI	EG	W	64	54	68,8	60,6	69,4	61,2	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 015	MI	1.OG	W	64	54	68,6	60,4	69,2	61,1	0,6	0,7	nein	nein	nein	ja
Vor dem Sauerwassertor 015	MI	2.OG	W	64	54	68,2	60	68,8	60,6	0,6	0,6	nein	nein	nein	ja



Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplan Nr. 293
"Quartier Festungspark -
ehem. Fritsch-Kaserne"
Stadt Koblenz

Anhang F
Karte:
Übersicht der von wesentlichen
Verkehrslärmpegelerhöhungen
betroffenen Gebäude

Kriterien 16. BImSchV

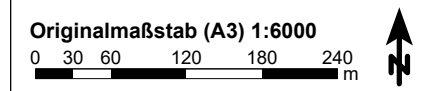
- Überschreitung IGW
+ Pegelerhöhung >2 dB(A)

- Erhöhung über 70/60dB(A)
+ Pegelerhöhung >0,5 dB(A)

Kartenhintergrund:
© Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz,
Geobasisdaten: © Kataster- und
Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

(2024-01-23)

- Legende**
- Emission Straße
 - Straßenachse
 - ▭ Hauptgebäude
 - Knotenpunkt
 - betroffene Gebäude



Gfi
Gesellschaft für Immissionsschutz
Richard-Wagner-Straße 20-22
67655 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 36245-11
Telefax: 0631 / 36245-15
E-Mail: info@firu-gfi.de
Internet: www.firu-gfi.de