

Gemeinde Bechtsrieth, Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab

Bebauungsplan „Weidener Straße“ 1. Änderung

Textliche Festsetzungen

Änderung des bestehenden Bebauungsplan als Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Änderung vom Mischgebiet (MI) zum allgemeinen Wohngebiet (WA).

(Betroffene Flurnummern: Fl. Nr. 331, 334, 347, 155/4 und Teilfläche von 348/4 der Gemarkung Bechtsrieth)

Vorhabenträger: Gregor Bau GmbH & Co.KG
Sailerstraße 19, 92637 Weiden

Bearbeitung: Architekturbüro Rita Würth, Dipl.Ing. (FH)
Scherreuth 11, 92665 Kirchendemenreuth

Inhalt:

Bauplanungsrechtliche und bauordnungsrechtliche Festsetzungen

1. Art der baulichen Nutzung	2
2. Maß der baulichen Nutzung	2
3. Bauweise	2
4. Baugrenzen, überbaubare Grundstückflächen	2
5. Stellung der baulichen Anlagen einschl. Nebenanlagen, Höhenlage der Gebäude	2
6. Verkehrsflächen und Stellplätze	3
7. Baukörper	3
7.1 Dachform, Dachneigung, Dachaufbauten, Dachüberstände, Dacheindeckung	3
7.2 Regelschnitte	4
8. Einfriedungen, Stützmauern	5
9. Schutzvorkehrungen bei schädlichen Umwelteinwirkungen	5
9.1 Schallschutzwand	5
9.2 Höhenlage der Gebäude	6
9.3 Orientierung der Grundrisse	7
9.4 Passive Schallschutzmaßnahmen	8
10. Abgrabungen, Anfüllungen	8
11. Sonstiges	8

Für das Gebiet 1 wird abweichend von Art. 6 Abs. 5 Satz 1 wird gemäß Art. 6 Abs. 7 (2) in Verbindung mit Art. 81 Abs. 1 (6) festgesetzt, dass die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 H, mindestens jedoch 3,0 m betragen müssen.

Die im Gebiet 3 vorgesehenen Winkelhofhäusern stellen eine Sonderbauweise dar. Die Grenzbebauung zueinander ist ausdrücklich vorgesehen. Aufgrund der sehr geringen Höhenentwicklung und der speziellen Grundrisskonzeption (Orientierung alle Wohn- und Aufenthaltsräume auf den Innenhof) sollen diese innerhalb des Baugrundstücks ohne eigene Abstandsflächen zugelassen werden. Die Giebelflächen dieser Gebäude weisen keine Fenster auf. Der Effekt der ohnehin geringen Höhenentwicklung dieses Gebäudetyps wird noch dadurch verstärkt, dass durch die leichte Hanglage nach Süden eine Abtreppe von mind. 50 cm gegenüber dem jeweils nördlichen Gebäude stattfindet. Die Verschattung der angrenzenden Gebäude und Freiflächen ist somit äußerst gering und mit der Verschattung durch üblicherweise in den Abstandsflächen und ohne eigene Abstandsflächen zugelassenen Gebäuden wie Garagen vergleichbar.

Zu angrenzenden Grundstücken gilt die Abstandsflächenregelung der BayBO. Die Bestimmungen zum Brandschutz und der sich daraus ergebenden Abstände nach Art. 26 bis Art. 28 BayBO bleiben unberührt.

Der Abstand zwischen Gebäuden, die nicht als Grenzbebauung vorgesehen sind (Winkelhofhaus zu einander) darf jedoch 5,0 m nicht unterschreiten.

Die im Bebauungsplan angegebenen NHN-Höhen setzen die maximale Höhenlage des fertigen Fußbodens im Erdgeschoss des jeweiligen Gebäudes fest.

6. Verkehrsflächen und Stellplätze

Die Erschließungsstraße wird für eine Befahrbarkeit mit Fahrzeugen bis 32 to und Kurvenradien von mind. 9 m erstellt. Somit ist die Befahrbarkeit mit Müllfahrzeugen sowie mit Rettungsfahrzeugen sichergestellt. An der Erschließungsstraße wird ein Überflurhydrant der eine Leistung von mind. 96 m³/h aufweist, errichtet. Die Lage des Überflurhydranten ist im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Die Müllgefäße müssen von den einzelnen Gebäuden bis zur Erschließungsstraße zu den im Bebauungsplan gekennzeichneten Flächen gebracht werden, da die Müllfahrzeuge nicht in die Stichstraßen einfahren können.

Es werden insgesamt 24 Stellplätze, teilweise als offene Stellplätze, teilweise als Carport an den im B-Plan eingetragenen Stellen errichtet. Die Stellplätze befinden sich teilweise neben der Erschließungsstraße, teilweise bei den Gebäuden. Es werden 2 Stellplätze mehr errichtet werden als gemäß der GaStellV vorgesehen.

7. Baukörper (Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 BayBO)

7.1 Dachform, Dachneigung, Dachüberstände, Dacheindeckung

Die Dachform und Dachneigung darf nur wie in den Regelschnitten dargestellt errichtet werden. Dachaufbauten sind nicht zugelassen. Dachliegefenster sind zulässig.

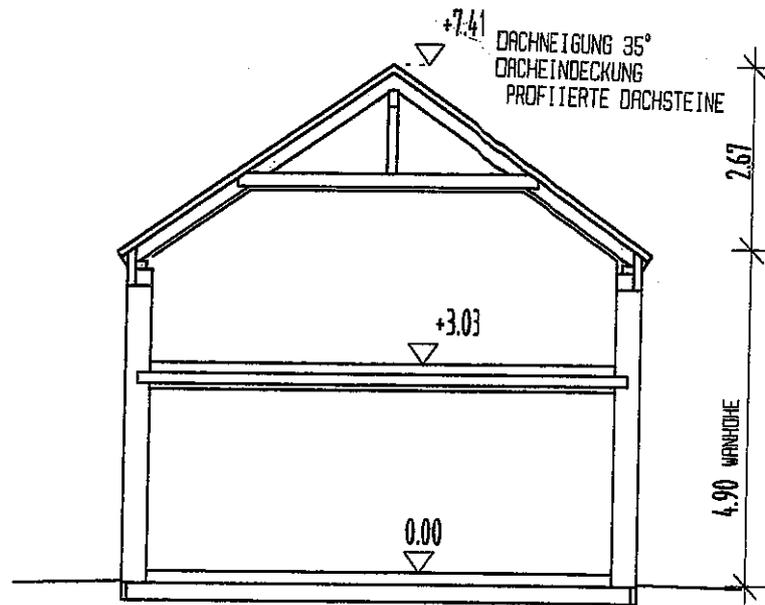
Glisanbauten (Wintergärten) sind bis zu einer Grundfläche von 8 m² zulässig, wenn sie mit einem Abstand von mindestens 6,0 m bis zur gegenüberliegenden Außenwand errichtet werden.

Der Dachüberstand am Ortgang darf maximal 10 cm betragen.

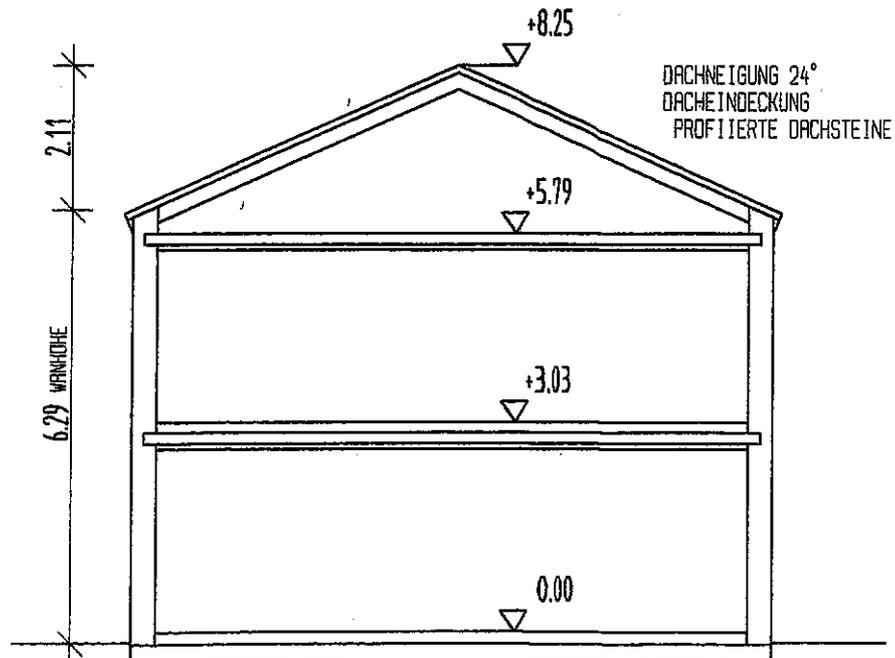
Der Dachüberstand an der Traufe und am Pultdachfirst darf maximal 60 cm betragen.

7.2. Regelschnitte

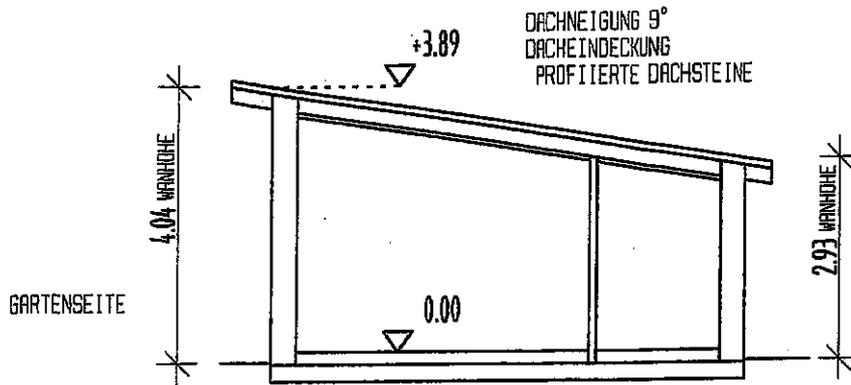
Gebäudetyp 1 (Einfamilienwohnhaus) Gebiet 1



Gebäudetyp 2 (Zweifamilienwohnhaus) Gebiet 2



Gebäudetyp 3 (Winkelhofhaus) Gebiet 3



8. Einfriedungen

Einfriedungen sind nur in Form von Hecken, Sträuchern und Zäunen ohne Sockel zulässig. Mauern sind als Stützmauern zum Hangausgleich innerhalb des Baugrundstücks mit einer maximalen Höhe von 70 cm zulässig. Die maximale Höhe von Zäunen darf maximal 1,10 m betragen.

9. Schutzvorkehrungen bei schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

9.1 Schallschutzwand

Entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs ist eine entsprechend der Richtlinie ZTV-Lsw 06 schalldämmende und zur Straße hin hochabsorbierende Lärmschutzwand zu errichten. Lagen und Höhe entsprechend der nachfolgenden Koordinatenangaben (ETRS-TMzn Europäische Transversal Mercator (UTM), geozentrisch, GR80, Streifen / Zone32):

x-Wert	y-Wert	Fußhöhe	Wandhöhe
731380,34	5504365,91	472,37	5,00
731378,64	5504365,76	472,29	5,00
731376,45	5504362,65	472,13	5,00
731398,31	5504316,80	469,61	5,00
731416,29	5504282,57	467,71	5,00
731432,01	5504254,90	465,81	5,00
731442,96	5504250,28	463,91	5,00

9.2 Höhenlage der Gebäude

Folgende Erdgeschoß-Fertig-Fußbodenhöhendürfen durch die zukünftigen Bebauungen nicht überschritten werden:

Parzelle	Höhe ü. NHN
1	470,48
2+3	471,04
4+5	470,16
6	470,49
7	469,69
8	469,35
9	468,54
10	468,73
11	467,88
12	467,32

Legende: NHN: Normalhöhennull

9.3 Orientierung der Grundrisse

Innerhalb des Geltungsbereiches dürfen Fenster von Haupträumen auf den folgenden Parzellen nicht an die nachfolgend aufgeführten Fassaden orientiert werden:

Parzelle	Wohn- und Aufenthaltsräume	Schlafräume und Kinderzimmer
1	1. OG	Nordwest
2+3	-	-
4+5	-	-
6	-	-
7	-	-
10	-	-
12	-	-

Parzelle	Wohn- und Aufenthaltsräume	Schlafräume und Kinderzimmer
1	1. OG	Nordwest
2+3	-	-
4+5	-	-
6	-	-
7	-	-
10	-	-
12	-	-

Legende:

EG: Erdgeschoß, 1.OG: 1. Obergeschoß od. Dachgeschoß als Vollgeschoß

Die Geschossigkeit für die Berechnung der Lärmimmissionen an den Gebäuden (Oberkante Fensteröffnung bezogen auf die EFOK = Fußbodenoberkante des Erdgeschosses) gilt dabei wie folgt:

Geschoß	Höhe in Meter (m)
EG	0,0 m – 2,8 m
1. OG	2,9 m – 6,0 m

9.4 Passive Schallschutzmaßnahmen

Wo eine Orientierung nach Ausschöpfung aller planerischen Möglichkeiten nicht in jedem Fall (z. B. bei Mehr-Personen-Haushalten) realisierbar ist, sind passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) entsprechend den Anforderungen der DIN 4109-1:2016-07 in Verbindung mit einer kontrollierten Wohnraum-Lüftungsanlage vorzusehen.

Die Berechnung der Straßenverkehrslärmimmissionen für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels für den Schallschutznachweis gegen Außenlärm nach DIN 4109-1:

10. Abgrabungen, Auffüllungen, Bodenschutz

Im nordwestlichen Grundstücksbereich wird im Kurvenbereich die Erschließungsstraße sowie das Gebäude 1 ca. 60 cm tiefer gelegt als das bestehende Gelände. Dadurch wird das Längsgefälle der Zufahrt (ca. 8 %) reduziert. Die Schallimmissionen werden durch diese Maßnahme zusätzlich günstig beeinflusst. Das anfallende Erdmaterial wird in die begrünte Lärmschutzwand eingebaut. Bei der Entsorgung von ggf. überschüssigen Material sind die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und ggf. des vorsorgenden Bodenschutzes zu beachten.

Im Bereich des Bebauungsplanes liegen keine Informationen über Altlasten oder Verdachtsflächen vor. Sollten bei Geländearbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlasten hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 1 Bayerisches Bodenschutzgesetz). Gleichzeitig sind die Arbeiten zu unterbrechen und ggf. bereits angefallener Aushub ist z.B. in dichten Containern mit Abdeckung zwischen zu lagern bis der Entsorgungsweg des Materials und das weitere Vorgehen geklärt sind. Gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen durch Verrichtungen auf den betroffenen Flächen sind Vorsorgemaßnahmen zu treffen.

11. Sonstiges

Es gelten die Bestimmungen des BayDSchG (Bayerisches Denkmalschutzgesetz).

Bechtsrieth, den 15.05.2019

.....
Gemeinde Bechtsrieth
Gerhard Scharl, 1. Bürgermeister

Scherreuth, den 15.05.2019

.....
Rita Würth, Dipl. Ing. (FH)
Architektin

Gemeinde Bechtsrieth, Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab

Bebauungsplan „Weidener Straße“ 1. Änderung

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Änderung des bestehenden Bebauungsplan als Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Änderung vom Mischgebiet (MI) zum allgemeinen Wohngebiet (WA).

(Betroffene Flurnummern: Fl. Nr. 331, 334, 347, 155/4 und Teilfläche von 348/4 Gemarkung Bechtsrieth.)

Vorhabenträger:	Gregor Bau GmbH & Co.KG Sailerstraße 19, 92637 Weiden
Bearbeitung:	Architekturbüro Rita Würth, Dipl. Ing. (FH) Scherreuth 11, 92665 Kirchendemenreuth
Schalltechnischer Bericht: (Anhang)	Ingenieurbüro für Akustik und Bauphysik abConsultants GmbH Altentreswitz 25, 92648 Vohenstrauß

Inhalt:

1. Rechtliche Grundlagen	2
Bisheriges Baurecht	2
Bebauungsplanverfahren	2
2. Räumlicher Geltungsbereich	2
3. Ausgangssituation	3
4. Ziele und Zweck der Planung	3
4.1 Verdichtete Bauweise	
4.2 Reduzierung des Flächenverbrauchs für Schallschutzmaßnahmen	
5. Erschließung	4
5.1 Verkehrserschließung	
5.2 Abwasserentsorgung	
6. Abwägung/Auswirkungen	5
7. Flächenbilanz	6
8. Kosten	6
9. Gegenüberstellung der Festsetzungen der Änderung zum best. B-Plan	6
Anhang -Schalltechnischer Bericht Nr. 1486_1	Seiten 1 - 59

1. Rechtliche Grundlagen

Die Änderung des Bebauungsplanes „Weidener Straße – südlicher Teil“ soll gemäß § 2 BauGB als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB erfolgen.

Bisheriges Baurecht

Der Bebauungsplan weist ein Mischgebiet (MI) aus und sieht maximal zwei Vollgeschosse (E+D), eine Dachneigung zwischen 42° und 48°, eine GRZ von 0,5 und eine GFZ von 0,8 vor. Die Ausweisung der Fläche als Mischgebiet steht insofern in Widerspruch zu den zeichnerischen Festsetzungen im Bebauungsplan, das hier Reihenhäuser mit einem vorgelagerten Garagenhof festgesetzt sind.

Der Gemeinderat hat am 06.11.2018 beschlossen, den Bebauungsplan „Weidener Straße“ der Gemeinde Bechtsrieth zu ändern.

Das unterzeichnende Büro erhielt vom Vorhabenträger, Gregor Bau GmbH & Co.KG, Sailerstraße 19, 92637 Weiden den Auftrag, die Unterlagen für die Bebauungsplanänderung anzufertigen. Mit der Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung wurde das Ingenieurbüro für Akustik und Bauphysik, abConsultants GmbH in Vohenstrauß beauftragt.

Bebauungsplanverfahren

Es soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden.

Da die am östlichen Rand des Baugebiets gelegene Baumhecke, auch bei der geplanten Änderung nicht berührt wird, da die Bäume auf sehr steilem Gelände deutlich tiefer stehen als die vorgesehene nicht unterkellerte Bebauung, ist eine neuerliche Umweltprüfung nicht erforderlich.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst die Grundstücke der Gemarkung Bechtsrieth Fl. Nr. 331 (im Eigentum des Antragstellers) und der im Eigentum der Gemeinde Bechtsrieth befindlichen Grundstücke 334, 347 und 155/4 sowie eine Teilfläche von Fl. Nr. 348/4 (Straßengrundstück Weidener Straße). Das Grundstück 334 ist bereits asphaltiert und dient als Zufahrt für das Grundstück 331, welches bislang landwirtschaftliche genutzt wurde. Das gesamte Gebiet grenzt an der Westseite unmittelbar an das Grundstück der Bundesstraße B 22.

Der gesamte Planbereich umfasst eine ca. 5.860 m² große Fläche.

3. Ausgangssituation

Das Plangebiet erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung westlich entlang der Bundesstraße B 22 und östlich entlang einer Baumhecke, die sich an einem starken Hanggelände befindet. Die im rechtskräftigen Bebauungsplan vorgesehene Bebauung ist aus unterschiedlichen Gründen nicht attraktiv. Zum Einen ist die geplante Bebauung mit nur 7 Wohneinheiten unwirtschaftlich. Zum Anderen aufgrund der Ausrichtung zur Bundesstraße B 22, Garagenanordnung, Erschließung mit einer Sackgasse zusätzlich unattraktiv. Deshalb ist bisher eine Bebauung, trotz der räumlichen Nähe zur Stadt Weiden, noch nicht erfolgt, obwohl das Areal als ausgewiesenes Bauland seit über 18 Jahren zur Verfügung steht.

Das Maß der baulichen Nutzung, war bisher mit einer GRZ von 0,5 und einer GFZ von 0,8 und zwei Vollgeschossen (E+D) mit einer Dachneigung zwischen 42° und 48° festgesetzt.

Die Anordnung der Häuser in der geplanten Änderung vermeidet weitgehend eine Ausrichtung von Wohnraumfenstern in den Obergeschossen nach Westen (zur Bundesstraße). Da die zulässigen Werte, besonders zur Nachtzeit, bei geöffneten Fenstern an verschiedenen Fassaden der geplanten Wohnhäuser überschritten werden, werden diese Räume mit Einrichtungen zur geregelten Wohnraumlüftung ausgestattet. Die Fenster (Schallschutzfenster Klasse 3) müssen dann zur Erreichung des erforderlichen Luftaustausches nicht mehr geöffnet werden und der Schallschutz ist somit gewährleistet.

Da der Schallschutz der Wohnbebauung für die Nutzung des Gebiets aufgrund der unmittelbaren Lage zur Bundesstraße B 22 eine zentrale Rolle spielt, sind erhebliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Auf diese wird in der Schalltechnischen Untersuchung mit Schalltechnischen Bericht (Anhang) im Einzelnen eingegangen.

4. Ziele und Zweck der Planung

Die Schaffung von Bauland wurde bereits im Jahre 2000 durch den Gemeinderat der Gemeinde Bechtsrieth beschlossen. Durch die Umplanung soll nun das Gebiet dieser Nutzung zugeführt werden.

Um dies zu erreichen ist es zwingend erforderlich die Grundstücks- und Erschließungskosten so gering zu halten, dass erschwinglicher Wohnraum, insbesondere für junge Familien, entstehen kann. Um dieses Ziel umzusetzen sind im wesentlichen 2 Maßnahmen notwendig:

4.1 Die Verdichtung der Bauweise

Für das Gebiet 1 wird abweichend von Art. 6 Abs. 5 Satz 1 wird gemäß Art. 6 Abs. 7 (2) in Verbindung mit Art. 81 Abs. 1 (6) festgesetzt, dass die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 H, mindestens jedoch 3,0 m betragen müssen.

Die im Gebiet 3 vorgesehenen Winkelhofhäusern stellen eine Sonderbauweise dar. Die Grenzbebauung zueinander ist ausdrücklich vorgesehen. Aufgrund der sehr geringen Höhenentwicklung und der speziellen Grundrisskonzeption (Orientierung alle Wohn- und Aufenthaltsräume auf den Innenhof) sollen diese innerhalb des Baugrundstücks ohne eigene

Abstandsflächen zugelassen werden. Die Giebelflächen dieser Gebäude weisen keine Fenster auf. Der Effekt der ohnehin geringen Höhenentwicklung dieses Gebäudetyps wird noch dadurch verstärkt, dass durch die leichte Hanglage nach Süden eine Abtreppung von mind. 50 cm gegenüber dem jeweils nördlichen Gebäude stattfindet. Die Verschattung der angrenzenden Gebäude und Freiflächen ist somit äußerst gering und mit der Verschattung durch üblicherweise in den Abstandsflächen und ohne eigene Abstandsflächen zugelassenen Gebäuden wie Garagen vergleichbar.

Zu angrenzenden Grundstücken gilt die Abstandsflächenregelung der BayBO. Die Bestimmungen zum Brandschutz und der sich daraus ergebenden Abstände nach Art. 26 bis Art. 28 BayBO bleiben unberührt.

Der Abstand zwischen Gebäuden, die nicht als Grenzbebauung vorgesehen sind (Winkelhofhaus zu einander) darf jedoch 5,0 m nicht unterschreiten.

Es entstehen insgesamt 12 Wohneinheiten. 8 als Einfamilienhäuser und 4 in Zweifamilienhäusern.

Die GRZ wird mit 0,4 und die GFZ 0,6 festgesetzt, liegt damit innerhalb des für Allgemeine Wohngebiete zulässigen Wertes und ist geringer als im rechtskräftigen Bebauungsplan. (GRZ 0,5, GFZ 0,8).

4.2 Die Reduzierung des Flächenverbrauchs für die notwendige Schallschutzmaßnahme

Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist ein Schallschutzwall mit 3,0 m Höhe vorgesehen woraus sich eine Konstruktionsbreite von 13,0 m ergibt. Um den Flächenverbrauch zu reduzieren, soll eine feinstaubreduzierende, hochabsorbierende Schallschutzwand als vollständig begrünte mit Bodenmaterial verfüllte Wand aus feuerverzinkten Stahlkörben, in 8,0 m Abstand zum Fahrbahnrand der Bundesstraße B 22, mit einer Höhe von 5,0 m errichtet werden. Durch die um 2,0 m höhere Ausführung im Vergleich zum Schallschutzwall, ergibt sich gegenüber der Situation des rechtskräftigen Bebauungsplanes zudem ein deutlich verbesserter Schallschutz.

5. Erschließung

5.1 Verkehrserschließung

Das Gebiet soll von Norden nach Süden durch eine Erschließungsstraße, mit 4,0 m Fahrbahnbreite und einem 2,0 m breiten Parkstreifen, der zur Verkehrsberuhigung mal links und mal rechts der Straße angeordnet ist, an die Weidener Straße angeschlossen werden. Die Erschließungsstraße soll als Einbahnstraße ausgeführt werden. Die Zufahrt erfolgt im nördlichen und die Ausfahrt im südlichen Grundstücksbereich. Das Einfahren in die Weidener Straße erfolgt somit im Süden an einer sehr übersichtlichen Stelle und ist gefahrlos möglich. Ein Ausfahren an der nördlichen Anschlussstelle, die unübersichtlich ist, wird somit vermieden. Der Ausbau der Erschließungsstraße erfolgt in einer Art und Weise, welche die Benutzbarkeit durch Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge sicher stellt. Die kurzen Stichstraßen zu den Häusern sind nur für PKW befahrbar und werden nicht öffentlich gewidmet.

Die Erschließungsstraße wird vom Vorhabensträger hergestellt und finanziert. Nach Abnahme durch die Gemeinde geht die Straße in das Eigentum der Gemeinde Bechtsrieth über. detaillierte Regelungen hierzu werden im Durchführungsvertrag geregelt.

Der ruhende Verkehr befindet sich teilweise zwischen der Wohnbebauung und teilweise an der Erschließungsstraße. Es werden insgesamt 24 Stellplätze errichtet. Eine Stellplatzsatzung welche eine andere Anzahl von Stellplätzen als aufgrund der GaStellV § 20, Anlage von erforderlichen 22 Stellplätzen begründen würde liegt in Bechtsrieth nicht vor.

5.2 Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung erfolgt bis zur Weidener Straße im Trennsystem und wird dort in den bestehenden Mischkanal eingeleitet. Bei einer späteren Trennung von Regen- und Schmutzwasser im öffentlichen Kanalsystem wäre hier die Vorbereitung bereits getroffen und ein getrennter Anschluss problemlos möglich.

6. Abwägung/Auswirkungen

Die Lärmbelastung durch den Verkehr der Bundesstraße B 22 wird durch die Errichtung einer 5,0 m hohen, vollbegrünten Schallschutzwand, abgemindert. Die Wand wirkt nach ca. 5 Jahren wie eine Hecke. Von der Wand ist nichts mehr zu sehen. Die Anordnung der Häuser vermeidet weitgehend eine Ausrichtung von Wohnraumfenstern in den Obergeschossen nach Westen (zur Bundesstraße). Dort wo die zulässigen Werte bei geöffneten Fenstern dennoch überschritten werden, werden diese Räume mit Einrichtungen zur geregelten Wohnraumlüftung ausgestattet. Die Fenster (Schallschutzfenster Klasse 3) müssen dann zur Erreichung des erforderlichen Luftaustausches nicht mehr geöffnet werden und der Schallschutz ist somit gewährleistet.

Durch die Änderung des Bebauungsplanes wird das Gebiet verdichtet bebaut und trägt damit zu einer Minderung der Wohnungsknappheit bei. Zudem trägt eine intensivere Ausnutzung des Baulandes dem Gebot des sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden Rechnung.

Eine Übernutzung ist ausgeschlossen, da das vorgesehene Maß der baulichen Nutzung die zulässigen Werte für Allgemeine Wohngebiete nicht überschreitet (GRZ) bzw. unterschreitet (GFZ).

Die Baumhecken bleiben erhalten. Die Wurzelbereiche der Bäume werden nicht tangiert, weil sich die Baumhecke auf einem stark abfallenden Hang befindet und alle Häuser ohne Keller errichtet werden.

Die Erschließung durch eine durchgängige Einbahnstraße bietet gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Sackgasse Vorteile, da der „Begegnungsfall“ vermieden wird. Im Notfall (z.B. Brandfall) ist ein Zugriff von zwei Seiten möglich. Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie Räumfahrzeuge können ungehindert durchfahren.

7. Flächenbilanz

Grundstücksfläche des zu bebauenden Grundstücks		4.748 m ²
davon Fläche für Erschließungsstraße mit Parkstreifen	-	791 m ²
Nettobauland (Grundstücksfläche)		<u>3.957 m²</u>
Grundfläche der Wohngebäude		1.077 m ²
Grundfläche der Nebenanlagen		1.107 m ²
Carports	104 m ²	
Geräteräume	28 m ²	
Befestigte Flächen für Parkplätze		
Zufahrten und Wege	578 m ²	
Fläche der Schallschutzwand	157 m ²	
Terrassen 12 x 20 m ²	240 m ²	
Grundfläche gesamt		<u>2.184 m²</u>
Grundflächenzahl GRZ	2.184 / 3.957	0,55
Geschossflächenzahl GFZ	1.388 / 3.957	0,35

8. Kosten

Die Bebauungsplanaufstellung verursacht für die Gemeinde Bechtsrieth keine Kosten. Die Kosten des Bauleitplanverfahrens werden durch den Vorhabenträger getragen.

Die Erstellung der Erschließungsstraße sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Anbindung der Erschließungsstraße an die Weidener Straße verursachen für die Gemeinde Bechtsrieth ebenfalls keine Kosten.

Hierzu wird zwischen der Gemeinde Bechtsrieth und dem Erschließungsträger ein Durchführungsvertrag geschlossen.

9. Gegenüberstellung der Festsetzungen des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplanes mit den Festsetzungen der geplanten Bebauungsplanänderung

	Festsetzungen im derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan	Festsetzungen in der geplanten Bebauungsplanänderung
Gebietsart	MI (Mischgebiet)	WA (Allgemeines Wohngebiet)
Maß der baulichen Nutzung	GRZ 0,5 GFZ 0,8	GRZ 0,4 GFZ 0,6

Bauweise	offene Bauweise	teilweise offene Bauweise (1+2) teilweise geschlossene Bauweise (3)
Zahl d. Vollgeschosse	II (E+D)	teilweise II (E+I) und (E+D) teilweise I (E)
Dachneigung	42° - 48° DN	bei E+I 24° bei E + D 35° bei I 9°
Lärmschutz	Erdwall H = 3,0 m	Lärmschutzwand H = 5,0 m

Bechtsrieth, den 15.05.2019

.....
Gemeinde Bechtsrieth
Gerhard Scharl, 1. Bürgermeister

Scherreuth, den 15.05.2019

.....
Rita Würth, Dipl. Ing. (FH)
Architektin



Schalltechnischer Bericht Nr. 1486_1

Vohenstrauß, 15.05.2019

1486 - Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan "Allgemeines Wohngebiet Weidener Straße, südlicher Teil", Bechtsrieth

Auftraggeber

Gregor Bau GmbH & Co. KG
Sailerstraße 19
92637 Weiden

**Sachbearbeiter:
Kontakt**

Dipl.-Ing. Wolfgang Grün
Tel.: 09656 - 914399-24
Email: wolfgang.gruen@abconsultants.info

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	3
1.1	Ergebnis	3
1.1.1	Verkehrslärm.....	3
1.1.2	Anlagenlärm	4
1.2	Festsetzungsvorschläge	4
2	Situation und Aufgabenstellung	8
3	Grundlagen	11
4	Anforderungen	13
4.1	Verkehrslärm.....	13
5	Berechnung der Lärmimmissionen.....	14
5.1	Straßenverkehr	14
5.2	Schallausbreitung Verkehrslärm	14
5.3	Qualität und Sicherheit der Prognose	15
6	Lärmschutzmaßnahmen.....	17
7	Passiver Lärmschutz.....	19
8	Nomenklatur.....	23
	Anlage 1: Ergebnisse	24
	Anlage 1.1: Fassadenabschnitte mit Überschreitungen inkl. LSW gemäß 16. BImSchV.....	24
	Anlage 1.2: Ergebnisse Beurteilung DIN 18005 ohne LSW Tag.....	25
	Anlage 1.3: Ergebnisse Beurteilung DIN 18005 ohne LSW Nacht.....	26
	Anlage 1.4: Ergebnisse Beurteilung 16. BImSchV ohne LSW Tag.....	27
	Anlage 1.5: Ergebnisse Beurteilung 16. BImSchV ohne LSW Nacht.....	28
	Anlage 1.6: Ergebnisse Beurteilung 16. BImSchV mit LSW Tag.....	29
	Anlage 1.7: Ergebnisse Beurteilung 16. BImSchV mit LSW Nacht	30
	Anlage 1.8: Ergebnisse Freibereiche Beurteilung 16. BImSchV mit LSW Tag.....	31
	Anlage 2: Ergebnisse tabellarisch.....	32
	Anlage 2.1: Vergleich Ergebnisse mit und ohne LSW gemäß DIN 18005.....	32
	Anlage 2.2: Vergleich Ergebnisse mit und ohne LSW gemäß 16. BImSchV.....	36
	Anlage 3: Emittentendaten	40
	Anlage 4: Informationen zu den Rechenläufen.....	43
	Anlage 5: Konformitätserklärungen	47

1 Zusammenfassung

Die Firma Gregor Bau GmbH & Co. KG plant die Bebauung des Grundstücks mit der Fl.-Nr. 331 mit mehreren Wohngebäuden. Zu diesem Zweck soll der Bebauungsplan "Allgemeines Wohngebiet Weidener Straße, südlicher Teil" aufgestellt werden. Auf das Bebauungsplangebiet wirken die Verkehrslärmimmissionen der Bundesstraße 22 und die Anlagenlärm-Immissionen einer benachbarten Kfz-Kleinwerkstatt ein.

Für unser beratendes Ingenieurbüro besteht die Aufgabe, die Verträglichkeit der Planung mit den umliegenden Nutzungen und den einwirkenden Lärmimmissionen zu untersuchen und zu bewerten.

1.1 Ergebnis

1.1.1 Verkehrslärm

Die Berechnungen haben an der zukünftigen Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet für die Verkehrslärmimmissionen Beurteilungspegel von bis zu $L_{r,Tag} = 67$ dB(A) und $L_{r,Nacht} = 60$ dB(A) ergeben. Damit werden die städtebaulichen Orientierungswerte aus dem Beiblatt 1 zur DIN 18005-1:2002-07 tagsüber um maximal 12 dB und nachts um maximal 15 dB überschritten. Die um 4 dB höheren Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden tagsüber um maximal 8 dB und nachts um maximal 11 dB überschritten.

Aufgrund der vorliegenden Verkehrslärm-Immissionssituation wurde ein Lärmschutzkonzept erarbeitet. Das Konzept sieht eine aktive Lärmschutzeinrichtung entlang der westlichen Grenze des Umfangs mit einer Höhe von $H = 5,0$ m über Geländeoberkante in Kombination mit baulichen und passiven Schallschutzmaßnahmen vor. Vorberechnungen haben ergeben, dass sich bei einer Höhe der Lärmschutzwand von 7,0 m Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ergeben.

Mit der vorgesehenen Maßnahme ergibt sich an der zukünftigen Bebauung jeweils mindestens eine Fassade - mit Ausnahme von Haus 1; hier ergeben sich im 1. Obergeschoss geringfügige Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - an welcher in allen Geschossen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung auftreten, so dass bei geeigneter Grundrissgestaltung auch Möglichkeiten zur Fensterlüftung über ruhige Gebäudeseiten bestehen.

Ein weiteres Abrücken der Bebauung von der maßgeblichen Schallquelle (Bundesstraße 22) so dass wenigstens die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung oder die niedrigeren Orientierungswerte aus dem Beiblatt 1 zur DIN 18005-1:2002-07 eingehalten werden, ist aufgrund der Geometrie und Lage des zu bebauenden Grundstücks nicht möglich. Der Außenwohnbereich (Gärten) wird so geschützt, dass mindestens die Grenzwerte der 16. BImSchV für den Tagzeitraum eingehalten bzw. unterschritten werden.

1.1.2 Anlagenlärm

Auf dem Grundstück mit der Fl.-Nr. 347/20 befindet sich eine Ein-Mann-Kfz-Kleinwerkstatt mit Stellplätzen. Laut Genehmigungsbescheid A0438/00 04 vom 31. Oktober 2000 /35/ muss der Betreiber die Mindestanforderung eines Mischgebiets im Sinne des § 6 BauNVO gewährleisten und darf somit die Wohnruhe an Arbeitstagen zwischen 19:00 Uhr und 22:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen nicht stören. Der von der Kleinwerkstatt ausgehende Beurteilungspegel darf bei der Bebauung auf dem Grundstück Fl.-Nr. 347/20 (eigenes Grundstück) den in Ziffer 6.1 der TA Lärm /6/ festgelegten Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) nicht überschreiten. Eine Nachtnutzung der Kfz-Werkstatt ist nicht zulässig. Die Erweiterung der Kfz-Werkstatt auf dem Grundstück mit der Fl.-Nr. 347/40 gemäß Genehmigung 42-B-236/2009(G) /36/ und der Erweiterung auf Fl.-Nr. 347/20 gemäß Az-B-252-2017 /37/ schreibt vor, dass die Lärm Immissionspegel von 55 dB(A) tags und nachts 40 dB(A) bezogen auf den nächstgelegenen Immissionsort von Fl.-Nr. 23/4 nicht überschritten werden dürfen.

Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung wurde die Einhaltung des Immissionsrichtwertes für das Grundstück 23/4 mit einer Punktschallquelle auf dem Grundstück Fl.-Nr. 347/40 mit einem Schalleistungspegel von $L_w = 90$ dB(A) für den Tagzeitraum ermittelt. Mit diesem Schalleistungspegel werden die Immissionsrichtwerte am nächstgelegenen Immissionsortes der geplanten Bebauung knapp unterschritten. Im Zuge der weiteren Untersuchung wird der Anlagenlärm nicht gesondert betrachtet, da davon auszugehen ist, dass durch den Betrieb der Kfz-Kleinwerkstatt keine Einschränkungen für das Plangebiet entstehen.

1.2 Festsetzungsvorschläge

Für die Beurteilung des vorliegenden Untersuchungsgebietes sind neben den schallschutz-technischen Aspekten auch städtebauliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Der Belang des Schallschutzes ist bei der, in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gemäß § 1 Abs. 6 BauGB ein wichtiger Planungs-grundsatz neben anderen Belangen. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.

Wo die Grenze für eine noch zumutbare Lärmbelastung liegt, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Dabei sind vor allem der Gebietscharakter und die tatsächlich vorhandene Vorbelastung zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass die Orientierungswerte lediglich als Anhalt für eine Beurteilung von Lärmimmissionen dienen, und dass von ihnen sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann.

In vorbelasteten Bereichen sind die Orientierungswerte oft nicht einzuhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (bauliche und passive Schallschutzmaßnahmen, geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissdarstellung) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden. Im vorliegenden Fall sind zum Schutz von Haupträumen auf allen Parzellen im allgemeinen Wohngebiet - außer 8, 9 und 11 - bauliche und passive Schallschutzmaßnahmen notwendig, wobei diese an Fassaden mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV erforderlich werden.

In der Satzung zum Bebauungsplan sind Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen in Form von abstrakten und konkreten Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 4 Nr. 2 und Abs. 9 BauNVO bzw. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB zu treffen.

Als Festsetzungen bieten sich hier konkrete Festsetzungen, welche auf aktive und bauliche Schallschutzmaßnahmen in Verbindung mit passiven Schallschutzmaßnahmen und sonstigen technischen Vorkehrungen abzielen, an.

Für die Bebauungsplansatzung werden folgende Festsetzungen (kursiv gedruckt) vorgeschlagen:

1. Entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs ist eine entsprechend der Richtlinie ZTV-Lsw 06 schalldämmende und zur Straße hin hochabsorbierende Lärmschutzwand zu errichten. Lagen und Höhe entsprechend der nachfolgenden Koordinatenangaben (ETRS-TMzn Europäische Transversal Mercator (UTM), geozentrisch, GR80, Streifen / Zone32):

x-Wert	y-Wert	Fußhöhe	Wandhöhe
731380,34	5504365,91	472,37	5,00
731378,64	5504365,76	472,29	5,00
731376,45	5504362,65	472,13	5,00
731398,31	5504316,80	469,61	5,00
731416,29	5504282,57	467,71	5,00
731432,01	5504254,90	465,81	5,00
731442,96	5504250,28	463,91	5,00

2. Folgende Erdgeschoß-Fertig-Fußbodenhöhendürfen durch die zukünftigen Bebauungen nicht überschritten werden:

Parzelle	Höhe ü. NHN
1	470,48
2+3	471,04
4+5	470,16
6	470,49
7	469,69
8	469,35
9	468,54
10	468,73
11	467,88
12	467,32

Legende: NHN: Normalhöhennull

3. Innerhalb des Geltungsbereiches dürfen Fenster von Haupträumen auf den folgenden Parzellen nicht an die nachfolgend aufgeführten Fassaden orientiert werden:

Parzelle	Wohn- und Aufenthaltsräume		Schlafräume und Kinderzimmer	
1	1. OG	Nordwest	EG	Nordwest, Südwest
			1. OG	Nordost, Nordwest, Südwest, Südost
2+3	-	-	EG, 1. OG	Nord, West
4+5	-	-	1. OG	West
6	-	-	EG	Südwest
			1. OG	Nordwest, Südwest
7	-	-	EG	-
			1. OG	Südwest
10	-	-	EG	-
			1. OG	Südwest
12	-	-	EG	Süd, Ost

Legende:

EG: Erdgeschoß, 1.OG: 1. Obergeschoß od. Dachgeschoß als Vollgeschoß

Die Geschossigkeit für die Berechnung der Lärmimmissionen an den Gebäuden (Oberkante Fensteröffnung bezogen auf die EFOK = Fußbodenoberkante des Erdgeschosses) gilt dabei wie folgt:

Geschoß	Höhe in Meter (m)
EG	0,0 m – 2,8 m
1. OG	2,9 m – 6,0 m

4. Wo eine Orientierung nach Ausschöpfung aller planerischen Möglichkeiten nicht in jedem Fall (z. B. bei Mehr-Personen-Haushalten) realisierbar ist, sind passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) entsprechend den Anforderungen der DIN 4109-1:2016-07 in Verbindung mit einer kontrollierten Wohnraum-Lüftungsanlage vorzusehen.

Die Berechnung der Straßenverkehrslärmimmissionen für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels für den Schallschutznachweis gegen Außenlärm nach DIN 4109-1:2016-07 hat nach dem Verfahren der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS 90 zu erfolgen. Dabei sind mindestens folgende Verkehrszahlen zugrunde zu legen:

B22:

Maßgebliche Verkehrsstärke Tag: $m = 488,8$ Kfz/h

Maßgebliche Verkehrsstärke Nacht: $m = 92$ Kfz/h

LKW-Anteil Tag: $p = 6,2$ %

LKW-Anteil Nacht: $p = 8,4$ %

Weidener Straße:

Maßgebliche Verkehrsstärke Tag: $m = 11,1$ Kfz/h

Maßgebliche Verkehrsstärke Nacht: $m = 2,1$ Kfz/h

LKW-Anteil Tag: $p = 9,4$ %

LKW-Anteil Nacht: $p = 3,0$ %

Am Hang:

Maßgebliche Verkehrsstärke Tag: $m = 28,5$ Kfz/h

Maßgebliche Verkehrsstärke Nacht: $m = 5,5$ Kfz/h

LKW-Anteil Tag: $p = 9,4$ %

LKW-Anteil Nacht: $p = 3,0$ %

Die Streckengeschwindigkeit auf der B 22 ist mit $v = 100$ km/h für PKW und 80 km/h für LKW anzusetzen. Auf der Weidener Straße und Am Hang gelten sowohl für Pkw als auch für Lkw eine Geschwindigkeit von $v = 30$ km/h.

Um beim Einbau von Schallschutzfenstern eine Belüftbarkeit der Räume zu gewährleisten, können offenbare Fenster an Fassadenseiten ohne Überschreitung der Immissionsgrenzwerte vorgesehen werden. Ist dies nicht möglich, so sind mechanische Belüftungseinrichtungen (z. B. Schalldämmlüfter) vorzusehen.

5. Genannte Vorschriften und Normen sind bei der Firma Beuth Verlag GmbH, Berlin zu beziehen. Sie sind beim Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt. Während der Öffnungszeiten können sie auch bei der Verwaltung eingesehen werden.

Vohenstrauß, 15.05.2019

Sachbearbeiter:



Dipl.-Ing. Wolfgang Grün

Eine auszugsweise Wiedergabe, Veröffentlichung oder Weitergabe dieses Berichtes ist nur mit Zustimmung des Autors zulässig. Ausgenommen hiervon sind Auslegungszwecke im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren.

- Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V. (DEGA) – Mitglied der Fachausschüsse „Bau- und Raumakustik“ sowie „Lärm: Wirkungen und Schutz“
- Verein deutscher Ingenieure (VDI) – Mitglied der Fachbereiche „Lärminderung“, „Bautechnik“ „Energiewandlung und -anwendung“ sowie „Value Management und Wertanalyse“
- Ingenieurkammer Hessen (IngKH) – Nachweisberechtigter für Schallschutz
- Eingetragen in der Liste der Beratenden Ingenieure der Bayerischen Ingenieurkammer Bau
- Mitglied im BUNDESVERBAND DEUTSCHER BAUSACHVERSTÄNDIGER e. V. - BBauSV

2 Situation und Aufgabenstellung

Die Firma Gregor Bau GmbH & Co. KG plant die Bebauung des Grundstücks mit der Fl.-Nr. 331 mit mehreren Wohngebäuden. Zu diesem Zweck soll der Bebauungsplan "Allgemeines Wohngebiet Weidener Straße, südlicher Teil" aufgestellt werden. Auf das Bebauungsplangebiet wirken die Verkehrslärmimmissionen der Bundesstraße 22 und die Anlagenlärm-Immissionen einer benachbarten Kfz-Kleinwerkstatt ein.

Für unser beratendes Ingenieurbüro besteht die Aufgabe, die Verträglichkeit der Planung mit den umliegenden Nutzungen und den einwirkenden Lärmimmissionen zu untersuchen und zu bewerten.



Abbildung 1: Lageplan ohne Maßstab /28/

Das geplante Vorhaben befindet auf dem Grundstück mit der Fl.-Nr. 331 in der Gemarkung Bechtsrieth.

Im Westen grenzt das künftige Allgemeine Wohngebiet direkt an die Bundesstraße 22. Die Flächen nördlich und östlich des Vorhabens sind im Flächennutzungsplan der Gemeinde Bechtsrieth /27/ als Mischgebiet ausgewiesen.

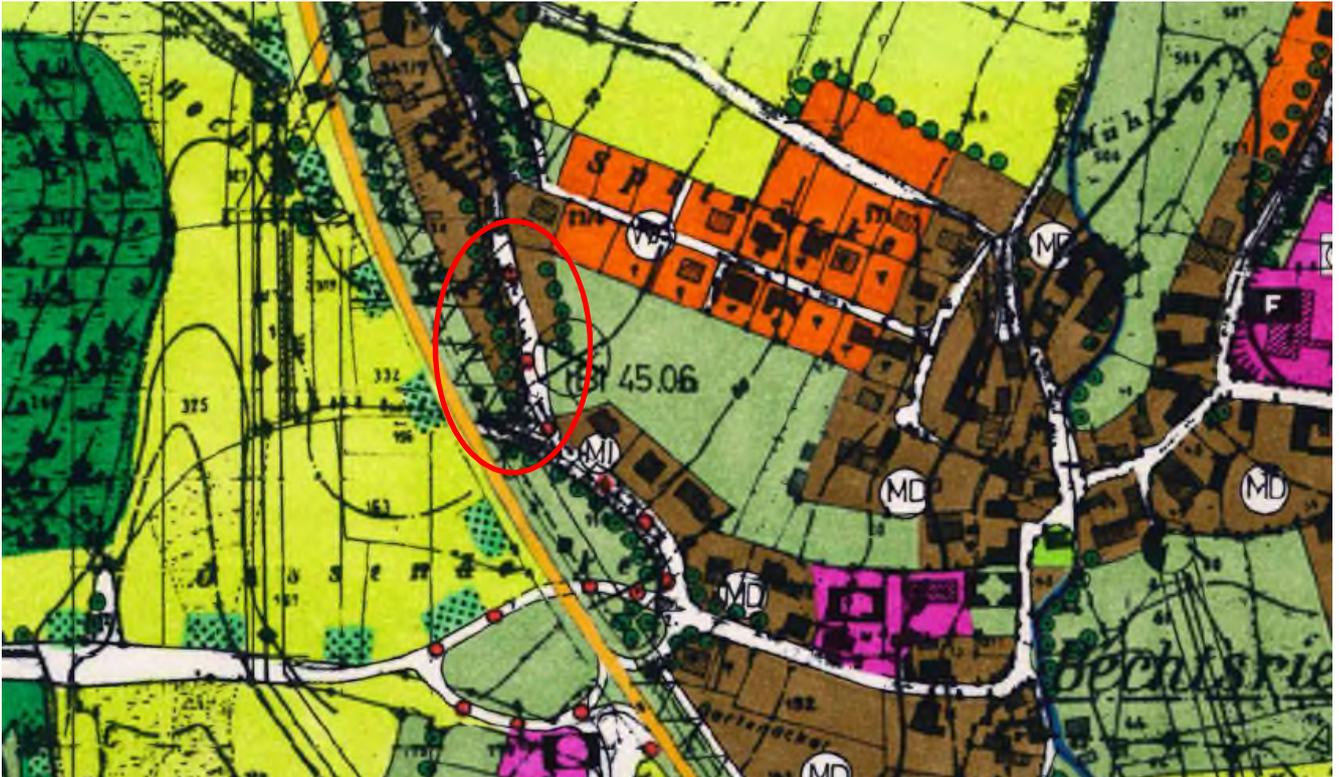


Abbildung 2: Auszug aus Flächennutzungsplan /27/, ohne Maßstab

Im Bebauungsplan /38/ ist das zu beplanende Gebiet momentan als Mischgebiet ausgewiesen:



Abbildung 3: Auszug aus B-Plan /38/, ohne Maßstab

Insgesamt entstehen auf dem geplanten Gebiet 12 Gebäude, denen 5 Grundriss- bzw. Haustypen zu Grunde liegen:

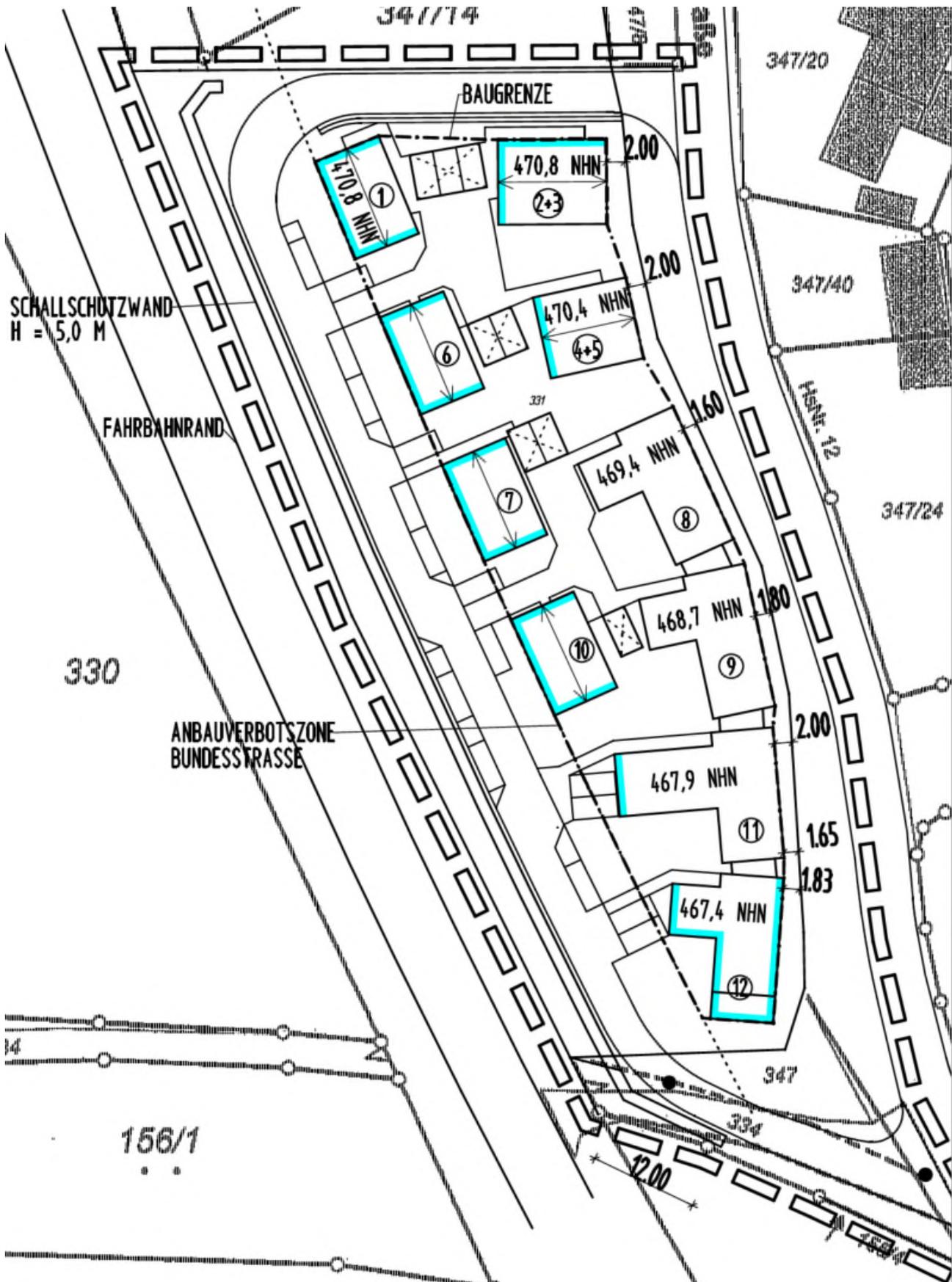


Abbildung 4: Auszug Lageplan mit Planbebauung, ohne Maßstab, Stand 14. Mai 2019

3 Grundlagen

- /1/ Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist
- /2/ Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren vom 03.08.1988, Nr. II B 8-4641.1-001/87 „Vollzug des Baugesetzbuches und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes; Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau - Einführung der DIN 18005 - Teil 1“
- /3/ Vollzug des Art. 81a Abs. 1 Satz 1 der Bayerischen Bauordnung; Bayerische Technische Baubestimmungen (BayTB), Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, vom 20. September 2018, Az. 29-4130-3-1
- /4/ Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Schreiben IIB5-4641-002/10, „Lärmschutz in der Bauleitplanung
- /5/ Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist
- /6/ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) Vom 28. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BANz AT 08.06.2017 B5) in Kraft getreten am 9. Juni 2017
- /7/ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)
- /8/ DIN ISO 9613-2, Dämpfung des Schalls bei Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren vom Oktober 1999
- /9/ DIN 18005-1, "Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung", 2002-07 (Ersatz für DIN 18005-1:1987-05) mit Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 vom Mai 1987
- /10/ Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 vom Mai 1987
- /11/ VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, Stand: August 1987
- /12/ DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" incl. deren Beiblätter 1 und 2 (November 1989), zurückgezogen
- /13/ DIN 4109-1:2016-07 Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen
- /14/ DIN 4109-2:2016-07 Schallschutz im Hochbau - Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen.
- /15/ DIN 4109-1:2018-01 "Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“
- /16/ DIN 4109-1:2018-02, „Schallschutz“ im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen
- /17/ E DIN 4109-1/A1:2017-01, Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen; Änderung 1
- /18/ DIN ISO 9613-2, Dämpfung des Schalls bei Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren vom Oktober 1999
- /19/ VDI 2714, „Schallausbreitung im Freien“, 01.1988, zurückgezogen 2006-10; der VDI empfiehlt die Anwendung der DIN ISO 9613-2(1999-10)

- /20/ Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- /21/ Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)
- /22/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS 90, Ausgabe 1990, Stand: April 1990
- /23/ DIN 1320:2009-12, „Akustik – Begriffe“
- /24/ Software SoundPLAN der Firma Braunstein und Berndt GmbH, Stand siehe Anlage 5
- /25/ Digitaler Katasterauszug, Vermessungsverwaltung Bayern
- /26/ Digitales Geländemodell, Vermessungsverwaltung Bayern
- /27/ Flächennutzungsplan der Gemeinde Bechtsrieth, Vorentwurf, Stand 18.12.2017
- /28/ <http://www.bayernatlas.de>
- /29/ Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010
- /30/ Lärmschutzbaukasten – Schiebeläden, Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- /31/ Verkehrsmengenkarte 2015, Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab, BAYSIS, heruntergeladen 6 Februar 2019
- /32/ BVerwG 4 CN 2.06, Urteil des 4. Senats vom 22.03.2007
- /33/ BVerwG, Beschl. vom 17.05.1995 4 NB 30/94
- /34/ Lageplan Bebauung, Architekturbüro Rita Würth, Kirchendemenreuth, Stand 14. Mai 2019
- /35/ Genehmigungsbescheid A0438/00 04 vom 31. Oktober 2000, Landratsamt Neustadt an der Waldnaab
- /36/ Genehmigungsbescheid 42-B-236/2009(G) vom 2. Juni 2009, Landratsamt Neustadt an der Waldnaab
- /37/ Genehmigungsbescheid Az-B-252-2017 vom 22. Mai 2017
- /38/ B-Plan "Weidener Straße" vom 11. Juni 1996 in der am 12.10.2000 überarbeiteten Fassung inkl. Satzungstext vom 20. Dezember 2000

4 Anforderungen

4.1 Verkehrslärm

Der Verkehrslärm (Emissions- und Beurteilungspegel) ist nach der DIN 18005 zu berechnen. Bei den Berechnungsmethoden des Straßenlärms verweist die DIN 18005 auf die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) /22/.

Im Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 /10/ sind schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung angegeben. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden schutzwürdigen Gebietes verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Es sind folgende Orientierungswerte für Verkehrslärmimmissionen angegeben:

Gebietseinstufung	Orientierungswert	
	Tag	Nacht
Allgemeines Wohngebiet (WA)	55 dB(A)	45 dB(A)
Misch/Dorfgebiet (MI/MD)	60 dB(A)	50 dB(A)
Gewerbegebiet (GE)	65 dB(A)	55 dB(A)

Tabelle 1: Orientierungswerte DIN 18005 (Auszug)

In diesem Zusammenhang gilt der Zeitraum von 6.00 Uhr – 22.00 Uhr als Tagzeit und der Zeitraum von 22.00 Uhr – 6.00 Uhr als Nachtzeit.

Als wichtiges Indiz für das Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärmimmissionen können die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) /7/ herangezogen werden. Anzuwenden ist die 16. BImSchV jedoch nicht, da sie nur für den Neubau bzw. die wesentliche Änderung von Verkehrswegen relevant ist.

Gebietseinstufung	Immissionsgrenzwert	
	Tag	Nacht
Allgemeines Wohngebiet (WA)	59 dB(A)	49 dB(A)
Misch/Dorfgebiet (MI/MD)	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet (GE)	69 dB(A)	59 dB(A)

Tabelle 2: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV /7/ (Auszug)

Analog zur TA Lärm /6/ gilt als Tagzeit der Zeitraum von 6.00 - 22.00 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum von 22.00 - 6.00 Uhr.

Welche Lärmbelastung einem Wohngebiet unterhalb der Grenze zu Gesundheitsgefahren zugemutet werden darf, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls. Die Orientierungswerte der DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ lassen sich zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebietes im Rahmen einer gerechten Abwägung lediglich als Orientierungshilfe heranziehen (Beschluss vom 18.12.1990 BVerwG – 4 N 6.88 Buchholz 406.11 §1 BauGB Nr. 50 = BRS 50 Nr. 25).

Je stärker die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden, desto gewichtiger müssen allerdings die für die Planung sprechenden städtebaulichen Argumente sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern (siehe auch /32/).

5 Berechnung der Lärmimmissionen

5.1 Straßenverkehr

Um die Verkehrszahlen beurteilen zu können, wurden für die Bundesstraße 22 folgende Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015 aus /31/ zugrunde gelegt und hinsichtlich der Verkehrsentwicklung bis 2030 mit 15% beaufschlagt:

TKZSTNR	Jahr	Straße	Von	Bis	FER	MT	PT	MN	PN	MD	PD	Bemerkung	DZ	LMT	LMN	LMD	LME	Abschnitt
33399104	2015	B 22	MEN 29 ostl. Weidener	NEW 28 (Micheldorf)	0,94	425	0,02406638554217	55	12,962902962903	472	0,50759219088937			35,328863891033	57,8737988287833	35,899140888063	33,042129486730	2020

Tabelle 3: Verkehrsbelastung B 22 (Ostmarkstraße)

Für die Weidener Straße und ie Straße Am Hang liegen keine Verkehrszahlen vor. Es wurde daher eine Verkehrsbelastung von 195 Kfz/24 h bzw. 500 Kfz/24h angenommen. Die Tag- / Nacht-Verteilung des Schwerlastverkehrs wird entsprechend Tabelle 3 der RLS 90 für Gemeindestraßen angesetzt (Details siehe **Anlage 2**).

5.2 Schallausbreitung Verkehrslärm

Für die Verkehrslärberechnungen wurden die Ausbreitungsbedingen entsprechend der jeweiligen Richtlinien (Schall03, RLS 90) angewandt, wobei im Fall der RLS90 abweichend von der Richtlinie Reflexionen bis zur 3. Ordnung berücksichtigt wurden.

5.3 Qualität und Sicherheit der Prognose

Qualität der Eingangsdaten und der Modellierung:

Der Unsicherheitsfaktor für die Prognose wird im Wesentlichen durch die Unsicherheit bei den Eingangsgrößen und bei der Schallausbreitung bestimmt:

- Unsicherheiten der Emission (Eingangsdaten)
- Unsicherheiten der Transmission (Ausbreitung und Berechnungsmodell)

Im vorliegenden Fall wurden die Eingangsdaten der Emission (Schallleistungspegel) aus aufgeführten Literaturangaben, vergleichbaren Projekten sowie eigenen Messungen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen abgeleitet.

Grundsätzlich wurden bei der Ermittlung der Schallemissionen konservative Ansätze im Hinblick einer oberen Abschätzung (worst case) berücksichtigt, z.B. Schallleistungspegel für die typisierende Vorbelastung, die nach dem derzeit praktizierten Stand der Lärminderungstechnik deutlich überschritten werden. Die Gesamtbelastung der untersuchten Geräusche, angegeben als A-bewertete Mittelungspegel an den Immissionsorten, sind daher „auf der sicheren Seite liegend“ berechnet.

Bei entsprechender baulicher Umsetzung der zugrundeliegenden Planung ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der o. g. Sicherheiten die hier herangezogenen Emissionskennwerte an der oberen Grenze der jeweiligen Vertrauensbereiche liegen.

Die Qualität der aus Literaturstudien, Herstellerangaben sowie früheren Untersuchungen übernommenen Daten lässt sich dabei nur schwer allgemein quantifizieren, da hierzu nicht in jedem Fall Daten vorliegen. Im Regelfall resultieren die schalltechnischen Daten jedoch aus einer Vielzahl von Emissions- und Immissionsmessungen, so dass die Genauigkeit der Daten mit wachsender Anzahl an Messdaten um den Faktor \sqrt{n} zunimmt.

Darüber hinaus wurden bei vergleichbaren Projekten immer wieder aus Emissionsmessungen mit anschließender Schallausbreitungsberechnung ermittelte Beurteilungspegel mit aus Immissionsmessungen ermittelten Beurteilungspegeln für ausgewählte Immissionsorte verglichen. Da diese Vergleiche eine gute Übereinstimmung ergaben, ist davon auszugehen, dass die Emissionsanteile und damit auch die Immissionsanteile der verschiedenen Anlagenteile mit vertretbar geringer Unsicherheit behaftet sind.

Statistische Sicherheit:

Die Gesamtstandardabweichung einer rechnerischen Immissionsprognose als statistisches Maß für die Qualität der Aussage lässt sich u. a. nach Veröffentlichungen des Landesumweltamtes Nordrheinwestfalen aus nachfolgenden Teilunsicherheiten ermitteln.

$$\sigma_{ges} = \sqrt{\sigma_t^2 + \sigma_{prog}^2} \quad \text{mit} \quad \sqrt{\sigma_R^2 + \sigma_P^2}$$

Dabei ist:

σ_{ges} Gesamtstandardabweichung

σ_t Standardabweichung der Unsicherheit der Eingabedaten

σ_{prog} Standardabweichung der Unsicherheit des schalltechnischen Ausbreitungs- bzw. Berechnungsmodells

σ_P Standardabweichung der Unsicherheit durch Produktionsstreuungen bei der Herstellung von Anlagen/Bauteilen etc.

σ_R Standardabweichung der Unsicherheit der Messverfahren zur Bestimmung der Emissionskennwerte

Die angegebenen Zusammenhänge gelten nur unter der Annahme normalverteilter Immissionspegel, die im Regelfall gerechtfertigt ist. Lage und Breite der Verteilungsfunktion wird dabei durch den ermittelten Beurteilungspegel L_r und σ_{ges} bestimmt.

Die Standardabweichung der Unsicherheit der Eingabedaten liegt häufig zwischen $\sigma_t = 1,3$ dB für Messverfahren der Genauigkeitsklasse 1 und zwischen $\sigma_t = 3,5$ dB für Messverfahren der Genauigkeitsklasse 2 und wird hier mit 2 dB angenommen, sofern in den zugrundeliegenden Quellen nicht anderes angegeben ist.

Hinsichtlich Schallausbreitungsrechnung werden in DIN ISO 9613-2 geschätzte Abweichungen als tatsächliche Schwankung der Immissionspegel bei näherungsweise freier Schallausbreitung angegeben. Daraus lassen sich die Standardabweichungen für σ_{prog} wie folgt ableiten:

Mittlere Höhe in m	Abstand	
	0 m – 100 m	100 m – 1000 m
0 m – 5 m	$\sigma_{prog} = 1,5 \text{ dB}$	$\sigma_{prog} = 1,5 \text{ dB}$
5 m – 30 m	$\sigma_{prog} = 0,5 \text{ dB}$	$\sigma_{prog} = 1,5 \text{ dB}$

Tabelle 4: Standardabweichung σ_{prog}

Für typische Fälle lässt sich daraus eine Gesamtstandardabweichung σ_{ges} von etwa 2 dB ableiten. Da eine Bodendämpfung auch bei der Berechnung der Vorbelastung für die Kontingenzierung nicht berücksichtigt wurde, ist davon auszugehen, dass die o. a. Standardabweichung minimiert werden kann.

In Fällen bei denen als Eingangsdaten lediglich Mittelwerte und keine oberen Grenzwerte bzw. Abschätzungen des Vertrauensbereiches herangezogen werden, lässt sich die Aussagesicherheit der Beurteilungspegel über die Gesamtstandardabweichung für maßgebliche Wahrscheinlichkeits-Quartile (Signifikanzniveau) angeben. Für den Immissionsschutz ist dabei die obere Vertrauensgrenze L_o , unterhalb derer mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit alle auftretenden Immissions- bzw. Beurteilungspegel liegen, maßgeblich. So liegen für normalverteilte Größen alle Pegel mit einer Wahrscheinlichkeit von 90 % unterhalb:

$$L_o = L_m + 1,28 \sigma_{ges} \text{ dB}$$

mit

L_o obere Vertrauensgrenze des Beurteilungspegels

L_m mittlerer Beurteilungspegel (als Prognose aus mittleren Emissionsdaten)

σ_{ges} Gesamtstandardabweichung

Für den Fall, dass bereits emissionsseitig jeweils obere Abschätzungen im Sinne einer konservativen oder worst case-Betrachtung angesetzt werden, entspricht der so prognostizierte Beurteilungspegel direkt der oberen Vertrauensgrenze L_o . Ein weiterer Zuschlag gemäß dem o. a. Zusammenhang ist somit nicht mehr erforderlich.

Im vorliegenden Fall kann unter Berücksichtigung der o. a. konservativen Ansätze und Voraussetzungen überschlägig eine Prognosesicherheit von +0/-2 dB(A) abgeschätzt werden.

6 Lärmschutzmaßnahmen

Die Berechnungen haben an der zukünftigen Bebauung im allgemeinen Wohngebiet für die Immissionen aus Straßenverkehr Beurteilungspegel von zu $L_{r,Tag} = 67 \text{ dB(A)}$ und $L_{r,Nacht} = 60 \text{ dB(A)}$ ergeben. Damit werden die städtebaulichen Orientierungswerte aus dem Beiblatt 1 zur DIN 18005-1:2002-07 tagsüber um maximal 12 dB und nachts um maximal 15 dB überschritten. Die um 4 dB höheren Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden tagsüber um maximal 8 dB und nachts um maximal 11 dB überschritten.

Gesunder, das heißt störungsfreier Schlaf ist nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung bis 30 dB(A) möglich /33/. Aus diesem Grund sollten bauliche Schallschutzmaßnahmen unabhängig vom Außenlärmpegel sicherstellen, dass ein Pegel von 30 dB(A) in Schlafräumen während der Nachtzeit nicht überschritten wird.

Da sich im Plangebiet unterschiedliche Pegel an den Gebäuden ergeben, werden in den Festsetzungsvorschlägen bauliche Schallschutzmaßnahmen gefordert, die Schallpegeldifferenzen zwischen den Pegeln vor der Fassade und dem Pegel im Schlafraum erreichen, die die Einhaltung eines Innenpegels (Mittelungspegel) von 30 dB(A) sicherstellen /33/.

Richtwerte für den Außenpegel wurden festgelegt, um den Schallschutz im Außenwohnbereich sicherzustellen. Sinnvollerweise ist dies für den Tagzeitraum anzuwenden. Für den Nachtzeitraum wurden ebenfalls Richtwerte festgelegt. Diese sind im Verkehrslärmfall um 10 dB(A) niedriger und sollen sicherstellen, dass bei gekipptem Fenster, für dessen Pegelminderung üblicherweise ca. 10 bis bestenfalls 15 dB(A) Pegelminderung anzusetzen sind, ein Pegel im Innenraum von 25 bis 30 dB(A) nicht überschritten wird. Über die Pegeldifferenz der baulichen Schallschutzmaßnahme „gekipptes Fenster“ wird somit sichergestellt, dass ein störungsfreier Schlaf bei ausreichender Belüftung des Raumes gewährleistet ist.

Aktuell geplante Gebäude, müssen den aktuellen Anforderungen an den Wärmeschutz entsprechen (EnEV) und deshalb über ein Lüftungskonzept verfügen, welches sicherstellt, dass auch bei geschlossenen Fenstern eine ausreichende Lüftung gewährleistet ist. Dies kann z. B. durch Fenster-Falzlüfter oder eine kontrollierte Be- und Entlüftung erreicht werden.

Das bedeutet im Umkehrschluss, dass eine ausschließliche Belüftbarkeit eines Gebäudes über zu öffnende Fenster nicht mehr den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht und den Anforderungen der Energieeinsparverordnung widerspricht.

Diese Entwicklung wurde auch von der Bayerischen Bauordnung aufgegriffen, wo der Art. 45 III 1 BayBO 1998 von „*Aufenthaltsräume müssen unmittelbar ins Freie führende und senkrecht stehende Fenster haben, und zwar in solcher Zahl, Größe und Beschaffenheit, dass die Räume ausreichend belichtet und gelüftet werden können (notwendige Fenster).*“ in Art. 45 II 1 BayBO 2008 in die folgende Formulierung geändert wurde: „*Aufenthaltsräume müssen ausreichend belüftet und mit Tageslicht belichtet werden können*“.

Damit entfällt die Verknüpfung der Lüftungsfunktion mit den Fenstern.

Es sei auch auf die 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) /21/ hingewiesen: „*Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle.*“

Aus diesem Grund empfehlen wir, für den Nachtzeitraum auf die Einhaltung des Innenraumpegels von 30 dB(A) abzustellen und, in Anlehnung an /29/ folgende Festsetzung aufzunehmen:

Soweit die Orientierung der Wohn- und Aufenthaltsräume bzw. der Schlafräume einschließlich Kinderzimmer zur lärmabgewandten Gebäudeseite auch durch die Ausschöpfung aller planerischen

Möglichkeiten nicht realisierbar ist, ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass insgesamt bei einem teilgeöffneten Fenster eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die gewährleistet dass bei gewährleiseter Belüftbarkeit in Schlafräumen und Kinderzimmern ein Innenraumpegel von $L_{p,in} = 30 \text{ dB(A)}$ während der Nachtzeit bzw. in Wohn- und Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von $L_{p,in} = 40 \text{ dB(A)}$ während der Tagzeit nicht überschritten wird. Der Nachweis des Schallschutzes gegen Außenlärm hat entsprechend der VDI Richtlinie 2719 Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen vom August 1987 unter Berücksichtigung der mittleren Maximalpegel zu erfolgen.

Mit dem maximalen Innenraumpegel (Mittelungspegel) von 30 dB(A) während der Nachtzeit ist sichergestellt, dass auch bei einzeln auftretenden Maximalpegeln eine Aufwachreaktion vermieden wird. Hierzu sei /29/ zitiert:

„Hinsichtlich der Höhe des Innenraumpegels sagt die Rechtsprechung: „Wichtiger hierfür ist, dass nach den Erkenntnissen der Lärmforschung dem durch § 5 Abs. 1 Nr.1 BImSchG gebotenen Schutz gegen unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen Genüge getan wird, wenn der Innenpegel in Wohnräumen 40 dB(A) und in Schlafräumen 30 dB(A) nicht übersteigt.“ (BVerwG, Beschl. vom 17.05.1995 4 NB 30/94)“, Quelle: Sellner u.a. Rechtsgutachten B-Plan Altona-Altstadt 21, 22.4.1997, Reg.-Nr. 4963636.

"Nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung (Ortscheid/Wende), ist ein ungestörter Nachtschlaf bei Mittelungspegeln zwischen 25 und 30 dB(A) (am Ohr des Schläfers) möglich. Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Amt für Landes- und Landschaftsplanung 23. Die Lärmwirkungsforschung stellt aber nicht nur auf Mittelungs-, sondern auch auf Maximalpegel ab. So kann es etwa zu Aufweckreaktionen bei Maximalpegeln von etwa 56 dB(A) kommen (siehe Griefahn zitiert in Guski: UVP-report 5/2002, S. 177). Guski beschreibt diesen Zusammenhang wie folgt: „Ein präventivmedizinisches Schutzziel bestehe eher darin, eine signifikante Zerstörung der Schlafstruktur durch nächtlichen Lärm zu verhindern, und diese beginne bei Maximalpegeln von 52 bis 53 dB(A) . In diesem Zusammenhang sei darin erinnert, dass sowohl Berglund & Lindvall (1995) als auch der Interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen (1982) empfehlen, einen nächtlichen äquivalenten Dauerschallpegel von 30 Dezibel (A) innen nicht zu überschreiten, um Schlafstörungen zu vermeiden.“ (Siehe Guski: UVP-report 5/2002, S. 177).“

7 Passiver Lärmschutz

Da mit den Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes die Lärmimmis- sionen nicht flächendeckend auf das Niveau der DIN 18005-1, Beiblatt 1 /10/ oder der Verkehrs- lärmschutzverordnung 0 reduziert werden können, ist auch der Schallschutznachweis gegen Außen- lärm nach DIN 4109 zu führen.

Die mittlerweile zurückgezogene DIN-Norm DIN 4109:1989-11 „Schallschutz im Hochbau“ /12/ war bis Ende September 2018 eine eingeführte technische Baubestimmung zum Schallschutz innerhalb von Gebäuden und zum Schutz von Aufenthaltsräumen gegen Außenlärm wie Verkehrslärm und Lärm aus Gewerbe- und Industriebetrieben, die in der Regel baulich nicht mit Aufenthaltsräumen verbunden sind.

Zwischenzeitlich liegt die DIN 4109-1:2018-01 /15/ bzw. DIN 4109-2:2018-01 /16/ vor. Bauord- nungsrechtlich eingeführt mit Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20. September 2018, Az. 29-4130-3-1 ist jedoch der zurückgezogene Norm- stand 2016-07 (/13/ und /14/).

Für die Festlegung der erforderlichen Luftschalldämmung von Außenbauteilen vor dem Außenlärm sind „maßgebliche Außenlärmpegel“ (= L_a) zu ermitteln.

Nach DIN 4109-1 ist die relevante Größe zur Darstellung der Schalldämmung zwischen dem Außen- bereich und Räumen in Gebäuden das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ der Außen- bauteile. Die vollständige Berechnung von $R'_{w,ges}$ unter Berücksichtigung der flankierenden Übertra- gung erfolgt in diesem Teil der DIN 4109 sinngemäß nach DIN EN 12354-3. Der Einfluss der Flanken- übertragung ist in vielen Fällen jedoch unbedeutend und muss deshalb nur in besonderen Fällen berechnet werden. In allen anderen Fällen bleibt die flankierende Übertragung unberücksichtigt. Näheres wird in /14/ 4.4.3 geregelt.

An der Bebauung im allgemeinen Wohngebiet ergeben sich Pegel von $L_r = 67$ dB(A) tagsüber und $L_r = 60$ dB(A) nachts. Für diese Beurteilungspegel ergibt sich je nach Richtlinie (DIN 4109, VDI 2719) maximal die Schallschutzfensterklasse 4 für übliche Raumgrundrisse und Bauweisen bei geschlosse- nen Fenstern mit geeigneten Lüftungseinrichtungen an den Fassaden.

La=Lr+ 3 dB(A)		Fensteranteil										Sanatorium: n														
		Wohnräume					Schlafräume					Büro: n														
Fläche Rolladen = 5%		Fensterfläche										VDI 2714				DIN 4109										
S(W+F)/SG: 0,8		Ant. Abs.: 0,8																								
Etage	Fas.	Lr(t)	Lr(n)	K	OW	OW	R'w		AW		R'w		AW		R'w		KL		R'w	KL	Be- reich	R'wres	erf.	R'w	KL	
							Wand	Roll	(t)	res	(n)	res	Fenster	Fenster												
Haus 1	E+IV	O	67	60	6,0	60	50	50	35	35	39	25	42	34,9	3	36,9	3	V	45	40,4	4					
Legende: Lr = Beurteilungspegel = Mittelungspegel La = Orientierungspegel S(W+F)/SG: = Verhältnis Außenwandfläche zu Grundfläche des Raumes Ant. Abs. = Faktor zur Ermittlung der äquivalenten Absorptionsfläche OW = Orientierungswert AW = Anhaltswert für Lärmpegel in Innenräumen nach VDI 2719 K = Korrektursummand für Verkehrssituationen nach VDI 2719 R'w = bewertetes Bauschalldämmmaß R'w.res = notwendiges, resultierendes Bauschalldämmmaß der Außenbauteile nach VDI 2719 Bereich = Lärmpegelbereich nach DIN 4109 R'w.res = erforderliches resultierendes Bauschalldämmmaß der Außenbauteile nach DIN 4109 KL = Schallschutzfensterklasse Fas. = Fasadenseite																										

Tabelle 5: Berechnung Lärmschutzfensterklassen für übliche Raumgrundrisse

Bei fachgerechtem Einbau erreichen aktuelle isolierverglaste Fenster die Schallschutzfensterklasse 3. Falls Lüftungskonzepte ohne schallgedämmte Nachströmöffnung oder kontrollierte Wohnraumlüftungsanlagen verwirklicht werden sollen, können auch Fensterkonstruktionen vorgesehen werden, welche im teilgeöffneten Zustand eine ausreichende Pegelreduzierung sicherstellen.

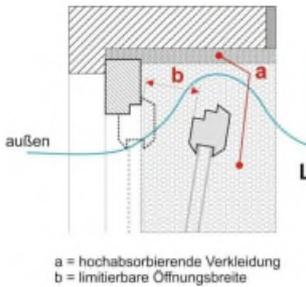


Abbildung 5: Fenster aus /29/ mit abs. Laibung u. Öffnungsbeschränkung

Fensterkonstruktionen mit absorbierenden Fensterlaibungen und einer Öffnungsbegrenzung auf eine Spaltbreite von 4 cm im gekippten Zustand möglich funktionieren i. d. R. nur bis zu Pegeln

von $L_r = 49 \text{ dB(A)}$.

Für höhere Pegel können z. B. Kastenfenster mit einem absorbierenden Innenraum eingesetzt werden. Dies sind jedoch individuell zu dimensionieren, da deren Wirksamkeit abhängig von der jeweiligen Raum- und Fenstergröße ist:

Fenster mit Öffnungsbeschränkung			
	Teilflächen	A	Rw
		[m ²]	dB
	Wand	7,5	50
	Fenster	1,9	17
	ges	9,4	24
		La,max	52 dB(A)
	K =	3	
	S W+F =	9,4	
	S G =	15	
	Li =	30	dB(A)

Legende:

Li	Innenpegel im Raum
K	Korrekturfaktor für Schienenverkehrswege
S W+F =	Aussenbauteilfläche des Raumes
S G =	Raumgrundfläche
La,max	maximal möglicher Aussenpegel ($L_r + 3 \text{ dB}$)
Rw	bewertetes Schalldämm-Maß
A	Fläche

Tabelle 6: Berechnung des Innenpegels in einem üblichen Raum (15 m²) für ein Fenster mit absorbierenden Laibungen und Öffnungsbeschränkung

		A in m ²	R'w	alpha	Si			A in m ²	R'w	alpha	Si
Aussenbauteile Kastenfenster:			in dB			Aussenbauteile Gebäudeseitig:			in dB		
Tiefe:	0,3 m		Rw aussen								
Höhe	1,38		45	alpha seitlich		Sg					
Breite	1,38		Grundfläche	0,7		12,3					
Öffnungsweite	0,05 m		18,55	m ²							
1 oben		0,41	45	0,7	0,3	1 Verglasung	1,90	24	0,05	0,1	
2 unten		0,41	45	0,7	0,3	2 Öffnung	0,14	0	1	0,1	
3 Links		0,41	45	0,7	0,3	3				0,0	
4 Öffnung m. Lamellen		0,00	5	0,9	0,0	4				0,0	
5 Rechts		0,41	45	0,7	0,3	5				0,0	
6 Verglasung		1,90	24	0,05	0,1	6				0,0	
7 Öffnung		0,14	0	1	0,1	7				0,0	
Sges		3,70			1,3924	Sges		2,04			0,2
											0,2
		Rw res =	14					Rw res =	11		
Innenpegel Kastenfenster:						Innenpegel Raum:					
							A =	14,84	m ²		
		K =	3				La =	51	dB(A)		
		La =	58	dB(A)			Li =	30	dB(A)		
		Li =	51	dB(A)							
Legende:											
R'w	bewertetes Schalldämm-Maß										
A	Bauteilfläche										
alpha	Absorptionsfaktor										
Si	äquivalente Absorptionsfläche										
T	Nachhallzeit										
K	Korrekturfaktor für Schienenverkehrswege										
Li	Innenpegel im Kastenfenster bzw. im Raum										
La	Aussenlärmpegel ($L_r + 3 \text{ dB(A)}$)										

Tabelle 7: Berechnung des Innenpegels in einem üblichen Raum im absorbierend ausgekleidetem Kastenfenster, Verkehrslärmpegel $L_r = 54 \text{ dB(A)}$

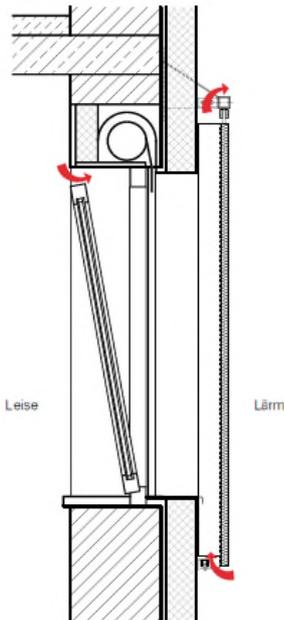


Abbildung 7: Schiebeladen /30/

chenden Außenlärmpegel von $L_a = 60 \text{ dB(A)}$ ein Innenpegel von $L_{p,in} = 30 \text{ dB(A)}$ und damit ein störungsfreier Nachtschlaf sichergestellt werden:

Vergleichbare bzw. höhere Pegelminderungen ergeben sich für verglaste Loggien oder vorge setzte Wintergärten.

Möglich sind auch akustisch wirksame Schiebeläden mit schallabsorbierender Innenseite in Verbindung mit einem öffnungsbeschränkten Fenster (z. B./30/).

Mit dieser Maßnahmenkombination kann abhängig von der Größe des Gesamtfensters, des Öffnungsflügels, der Spaltbegrenzung des Öffnungsflügels und des Spaltmaßes des Schiebeladens auch bei einem Beurteilungspegel von $L_r = 57 \text{ dB(A)}$ bzw. einem maßgeblichen

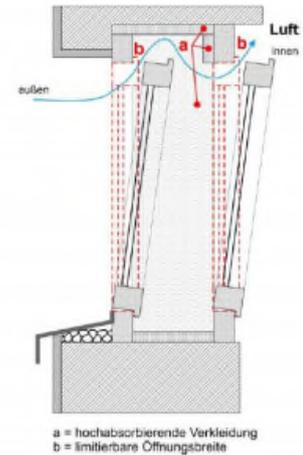


Abbildung 6: Kastenfenster aus /29/

Schiebeladen		Fläche [m ²]			
Bauteil:	b [m]		a	Si	
Wand 1	0,1	0,22	0,05	0,0110	0,0006
Öffnungsflügel	0,92667	2,0387	0,05	0,1019	0,0051
Wand 3	0,1	0,22	0,05	0,0110	0,0006
Fläche Laden	2,78	6,116	0,45	2,7522	1,2385
Boden		0,0927	0,05	0,0046	0,0002
Wand sonst.			0,05	0,0000	0,0000
Decke		0,0927	0,05	0,0046	0,0002

Fenster h = 2,20 m			
a	S0	V	h [m]
0,43	2,89	0,2	2,20
V/A = 2,2			

L0	La	K	Flächen im Zwischenraum				R'w				Li1
dB(A)	dB(A)		ges. Fensterfl.	davon teilgeöffn.	Wand	Absorptionsfl.	ges. Fensterfl.	gekippt	Wand	Fenster	
57,0	60,0	1	6,116	0,044	0,00	2,89	20	0	100	46,6	

L0	La	K	Flächen Gebäude				R'w				Li2
dB(A)	dB(A)		ges. Fensterfl.	davon gekippt	Wand	Absorptionsfl.	ges. Fensterfl.	gekippt	Wand	Fenster	
46,6	46,6	1	6,116	0,066	3,88	10,0	40	0	100	26	

Pegeldifferenz La - Li1:	10,4	dB(A)	Spaltbr. Schiebeladen	0,010	m
Pegeldifferenz La - Li2:	31,1	dB(A)	Spaltbegrenzung:	0,04	m

legende:

- L0 = Freifeld-Aussengeräuschpegel
- La = Maßgeblicher Außenlärmpegel
- a = mittlerer Absorptionskoeffizient
- S0 = Absorptionsfläche
- V = Volumen des Wintergartens
- h = Innenhöhe des Wintergartens
- Rw = bewertetes Schalldämmmaß
- Li = Innenpegel
- V/A = Verhältnis Volumen zu Grundfläche des Wintergartens
- Sg = Gesamte Aussenbauteilfläche (Wand & Fenster)
- D = Schallpegeldifferenz
- K = Korrektursummand nach Tabelle 7, VDI 2719
- A = Raumgrundfläche

Grundlage:
Schiebeladen, dreiseitig rundum dicht, Leckage, maximal entspr. Öffnungsfläche
Ein Flügel eines dreiteiligen Fensters gekippt

Korrektursummand für fugenoffene Fensterkonstruktionen K = 1 nach [Kötz, ZfL 1/2004, S.21]

Raum			Gesamtes Fenster:					
A	B	H	Sg	B	Drittel	H	Drittel	
[m ²]	[m]	[m]	[m ²]					
12	4	2,5	10	2,78	0,93	2,2	0,73	
Erf. Li =			30	dB(A)	Lüftungsfenster mit Schiebeladen:			
					D = 34,1			
Weitere Bauteile:					Rw = 32,0 dB(A)			
Fenster	Wand			Rw,res,erf	Rw,res,ist	Li		
S	Rw	S	Rw	K		[dB(A)]		
[m ²]	[dB]	[m ²]	[dB]	[dB]	[dB]			
4,077	35	3,884	45	3	31,1	33,6	29,4	

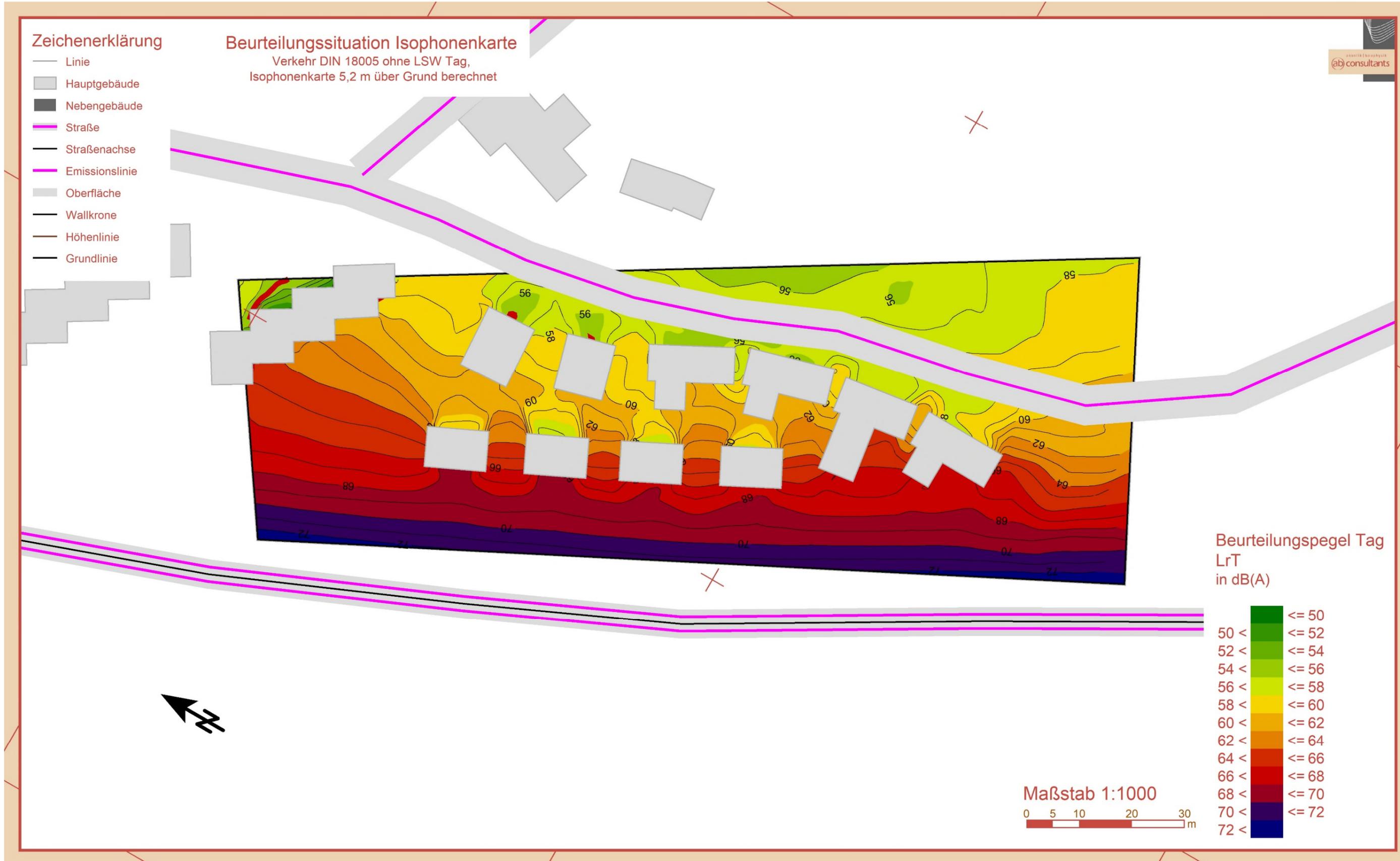
Abbildung 8: Berechnung innenseitig absorbierender Schiebeladen (z. B. Alu-Blech) mit umlaufendem Spalt von $D = 1$ cm. Absorptionskoeffizient der Innenseite $\alpha_w = 0,45$ (z. B. Fensterzugewandte Seite des Ladens aus Mineralwolleinlage mit Streckmetall- oder Lochblechabdeckung), Fläche des Öffnungsflügels $0,3 \times$ Fensterfläche, Öffnungsbeschränkung 4 cm.

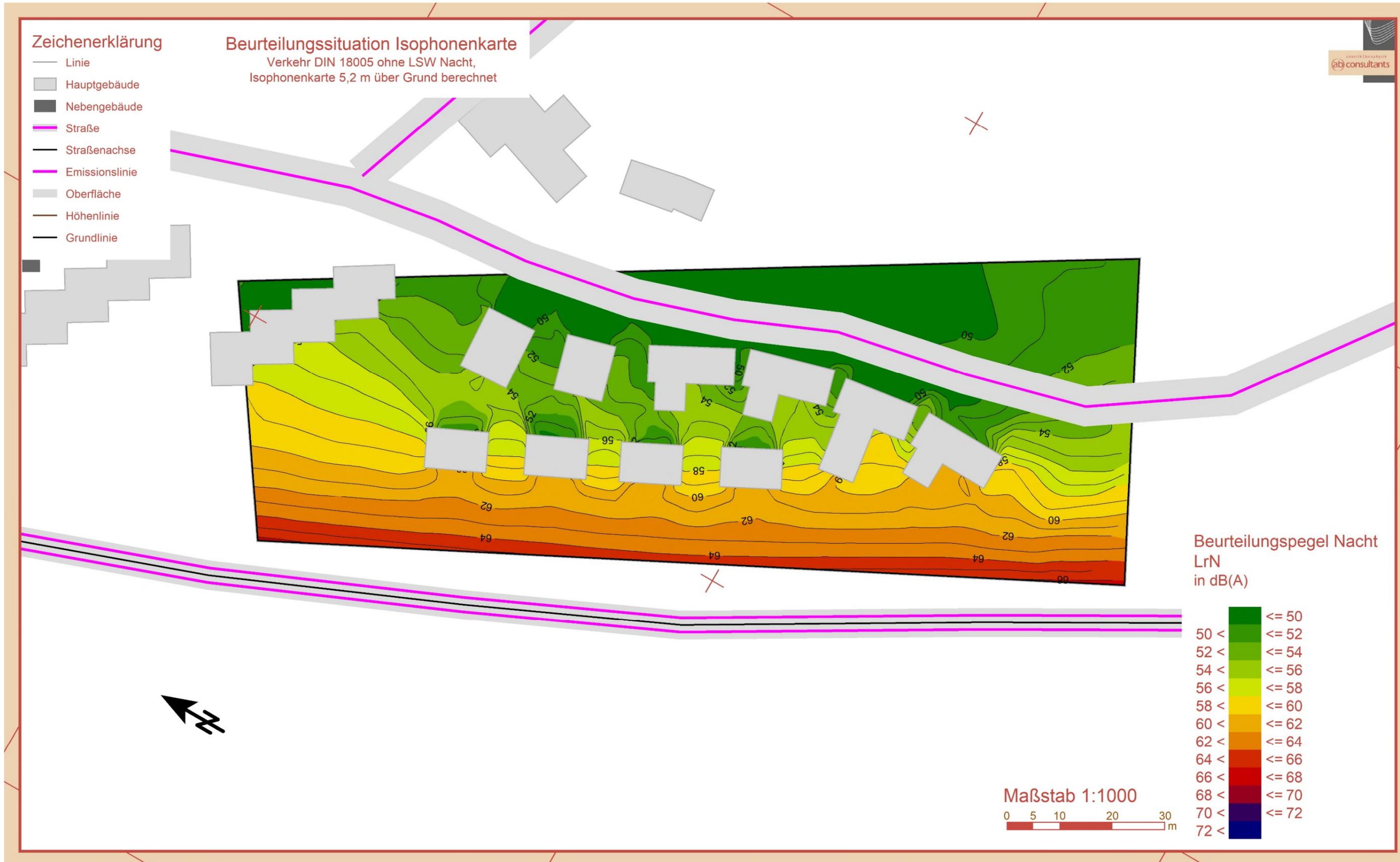
Die o. g. Varianten stellen nur beispielhaft mögliche Ausführungen dar, eine Innenraumpegelreduzierung bei gleichzeitiger natürlicher Belüftung vorzunehmen. Diese Aufstellung ist nicht als abschließend zu betrachten.

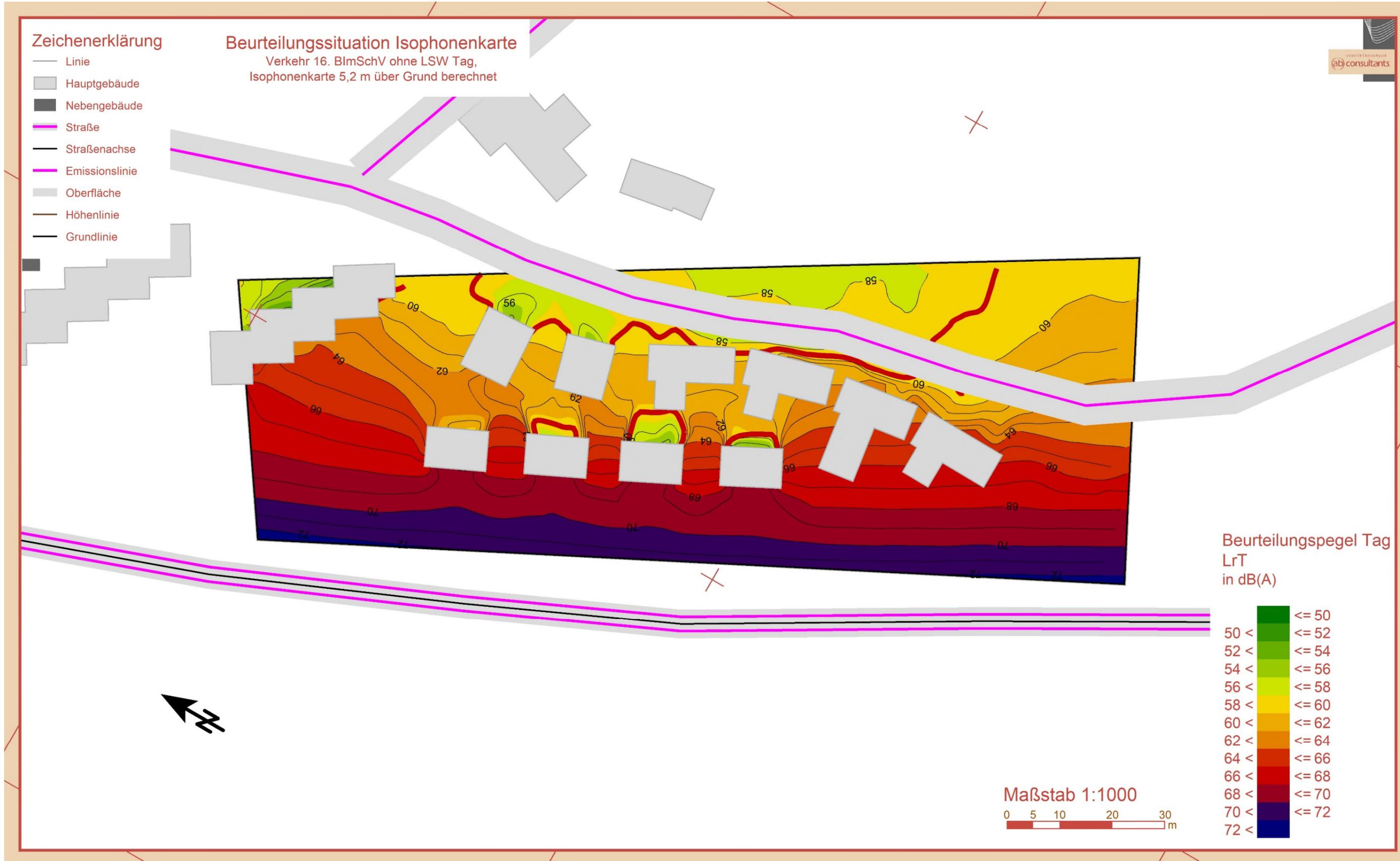
Soweit aus technischen Gründen unter Wahrung gesunder Wohnverhältnisse eine Pegelreduzierung auf 30 dB(A) in Schlafräumen bei Nacht durch die vorbezeichneten Maßnahmen oder den sonstigen beschriebenen passiven Schallschutzmaßnahmen nicht erreicht werden kann, wurde in der Satzung ein Ausnahmetatbestand formuliert, welcher dann den Einsatz einer kontrollierten Be- und Entlüftung erlaubt.

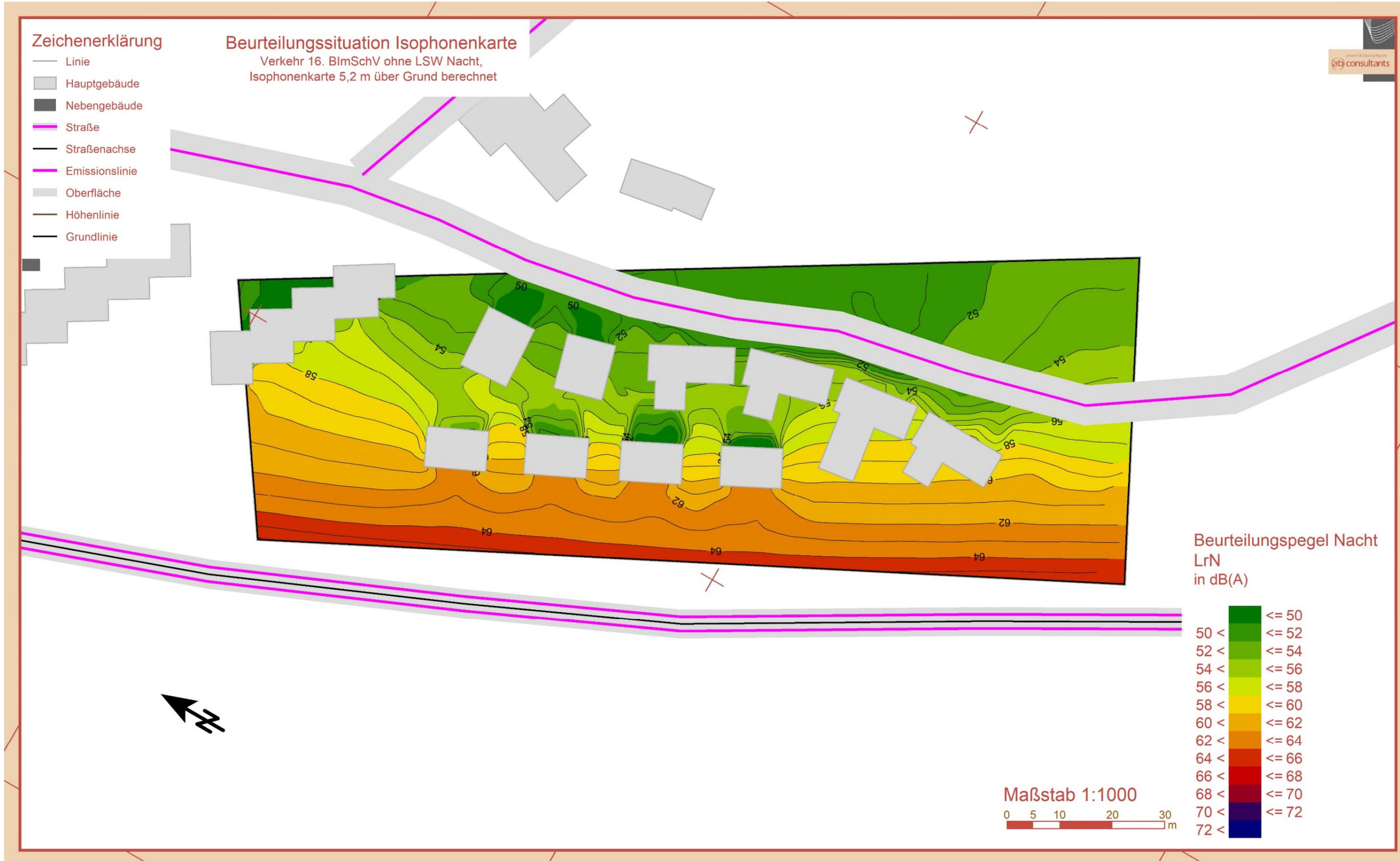
8 Nomenklatur

Pegel werden im vorliegenden Bericht in dB (Dezibel) angegeben. Entsprechend /23/ werden Frequenz- bzw. Zeitbewertungen der Pegel vorzugsweise im Index des jeweiligen Pegels angegeben (z. B. $L_{AFTm,5}$). Die Schreibweise mit dB(A) wird soweit als möglich vermieden und nach Möglichkeit nur angewandt, wenn kein Formelzeichen angegeben ist, bzw. wenn dies in Richtlinien (z. B. TA Lärm) oder Quellen (z. B. Bay. Parkplatzlärmstudie) angegeben ist.















Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktenummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	Station	Bau- oder Betriebskilometer
4	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
5	SW	Stockwerk
6	Nutz	Gebietsnutzung
7	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
8	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
9-10	ORW	Orientierungswert tags/nachts
11-12	Prognose oL	Beurteilungspegel Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts
13-14	Prognose mL	Tag
15-16	Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei aktivem Lärmschutz tags/nachts
17-18	Diff. PmL/PoL	Differenz von Prognose mit Lärmschutz zu Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts

Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
Immissionsorttabelle
Beurteilung DIN 18005 mit und ohne LSW

Lfd. Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	ORW		Prognose oL		Prognose mL		Überschr.		Diff. PmL/PoL	
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Prog. oL Tag max.: 67 dB(A) Nacht: 61 dB(A)		Prog. mL Tag max.: 62 dB(A) Nacht: 55 dB(A)		Überschr. Tag max.: 6,4 dB(A) Nacht: 9,6 dB(A)													
4	Haus 1	0+457	NW	EG	WA	39,93	4,47	55	45	63	56	59	52	3,2	6,4	-4,0	-4,0
4		0+457	NW	1.OG	WA	39,93	7,27	55	45	64	58	60	53	4,3	7,5	-4,5	-4,6
5		0+459	NO	EG	WA	34,37	4,59	55	45	57	50	55	48	-	2,9	-1,5	-1,6
5		0+459	NO	1.OG	WA	34,37	7,39	55	45	58	51	56	50	0,9	4,1	-1,6	-1,6
6		0+464	SO	EG	WA	36,57	4,78	55	45	63	56	53	46	-	0,6	-9,7	-9,8
6		0+464	SO	1.OG	WA	36,57	7,58	55	45	64	58	57	50	1,4	4,6	-7,5	-7,5
7		0+460	SW	EG	WA	41,72	4,60	55	45	66	59	57	50	1,2	4,4	-9,1	-9,1
7	0+460	SW	1.OG	WA	41,72	7,40	55	45	67	61	59	52	3,5	6,8	-8,5	-8,4	
8	Haus 2+3	0+459	W	EG	WA	23,31	5,15	55	45	60	53	57	51	1,9	5,1	-2,9	-2,9
8		0+459	W	1.OG	WA	23,31	7,95	55	45	62	55	58	52	3,0	6,2	-3,1	-3,1
9		0+464	S	EG	WA	17,89	5,34	55	45	58	51	53	46	-	0,4	-5,4	-5,5
9		0+464	S	1.OG	WA	17,89	8,14	55	45	59	52	53	46	-	0,6	-6,2	-6,4
10		0+460	O	EG	WA	11,21	5,19	55	45	53	46	53	45	-	-	-0,4	-0,6
10		0+460	O	1.OG	WA	11,21	7,99	55	45	54	46	53	45	-	-	-0,3	-0,4
11		0+457	N	EG	WA	17,01	5,00	55	45	58	51	57	50	1,1	4,2	-1,0	-1,0
11	0+457	N	1.OG	WA	17,01	7,80	55	45	58	51	57	50	1,7	4,8	-1,1	-1,1	
12	Haus 4+5	0+477	W	EG	WA	20,79	4,92	55	45	59	53	54	48	-	2,2	-5,0	-5,1
12		0+477	W	1.OG	WA	20,79	7,72	55	45	61	54	57	50	1,1	4,3	-4,2	-4,3
13		0+481	S	EG	WA	15,08	5,08	55	45	58	51	52	45	-	-	-6,3	-6,6
13		0+481	S	1.OG	WA	15,08	7,88	55	45	59	52	54	47	-	1,8	-5,0	-5,2
14		0+476	O	EG	WA	10,11	4,89	55	45	53	46	52	44	-	-	-1,0	-1,2
14		0+476	O	1.OG	WA	10,11	7,69	55	45	54	46	53	46	-	0,3	-0,4	-0,5
15		0+472	N	EG	WA	15,83	4,73	55	45	57	50	54	47	-	1,2	-3,6	-3,7
15	0+472	N	1.OG	WA	15,83	7,53	55	45	59	52	56	49	0,2	3,3	-3,1	-3,2	
16	Haus 6	0+471	NW	EG	WA	34,61	5,05	55	45	63	56	55	48	-	2,7	-7,9	-7,9
16		0+471	NW	1.OG	WA	34,61	7,85	55	45	65	58	58	51	2,8	6,0	-6,4	-6,4
17		0+476	NO	EG	WA	29,43	5,23	55	45	55	48	52	45	-	-	-3,1	-3,1
17		0+476	NO	1.OG	WA	29,43	8,03	55	45	57	50	54	47	-	1,4	-2,9	-3,0
18		0+481	SO	EG	WA	31,65	5,42	55	45	63	56	53	46	-	0,3	-10,3	-10,3
18		0+481	SO	1.OG	WA	31,65	8,22	55	45	64	57	54	47	-	2,0	-9,8	-9,9
19		0+478	SW	EG	WA	36,78	5,30	55	45	66	59	56	50	0,9	4,1	-9,9	-9,9
19	0+478	SW	1.OG	WA	36,78	8,10	55	45	67	61	59	52	3,1	6,3	-8,9	-9,0	
20	Haus 7	0+485	NW	EG	WA	30,73	4,84	55	45	63	56	53	46	-	0,3	-10,0	-10,1
20		0+485	NW	1.OG	WA	30,73	7,64	55	45	64	57	56	49	0,2	3,4	-8,6	-8,6
21		0+490	NO	EG	WA	26,13	5,15	55	45	56	50	52	45	-	-	-4,2	-4,3



Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
Immissionsorttabelle
Beurteilung DIN 18005 mit und ohne LSW

Lfd. Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	ORW		Prognose oL		Prognose mL		Überschr.		Diff. PmL/PoL	
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
21	Haus 7	0+490	NO	1.OG	WA	26,13	7,95	55	45	55	48	54	47	-	1,8	-0,7	-0,7
22		0+496	SO	EG	WA	28,98	5,53	55	45	63	56	52	46	-	0,2	-10,6	-10,6
22		0+496	SO	1.OG	WA	28,98	8,33	55	45	64	57	55	48	-	2,4	-9,3	-9,3
23		0+491	SW	EG	WA	33,59	5,22	55	45	66	59	56	49	0,6	3,9	-10,1	-10,1
23		0+491	SW	1.OG	WA	33,59	8,02	55	45	67	61	58	52	2,9	6,1	-9,1	-9,1
24	Haus 8	0+494	NO	EG	WA	6,65	5,03	55	45	54	47	54	46	-	0,2	-0,6	-0,9
25		0+502	SO	EG	WA	8,89	5,50	55	45	57	50	53	46	-	0,6	-3,3	-3,7
26		0+498	SW	EG	WA	12,97	5,31	55	45	60	53	54	47	-	1,8	-5,5	-5,5
27		0+494	SO	EG	WA	16,31	5,07	55	45	60	54	54	47	-	1,8	-6,2	-6,3
28		0+492	SW	EG	WA	19,39	4,93	55	45	60	53	55	48	-	2,8	-4,7	-4,7
29		0+489	NW	EG	WA	17,25	4,73	55	45	57	51	53	47	-	1,1	-4,0	-4,1
30		0+488	SW	EG	WA	14,77	4,66	55	45	58	51	52	45	-	-	-5,7	-5,8
31	0+486	NW	EG	WA	11,45	4,58	55	45	57	50	52	45	-	-	-4,4	-4,7	
32	Haus 9	0+512	O	EG	WA	6,21	5,41	55	45	55	47	55	47	-	1,3	-0,4	-0,6
33		0+522	S	EG	WA	10,56	6,09	55	45	59	52	54	47	-	1,4	-5,0	-5,3
34		0+515	W	EG	WA	13,68	5,59	55	45	61	54	55	48	-	2,4	-6,0	-6,1
35		0+510	S	EG	WA	15,73	5,26	55	45	60	53	54	47	-	1,4	-6,3	-6,3
36		0+507	W	EG	WA	18,02	5,05	55	45	59	53	54	47	-	1,8	-5,3	-5,3
37		0+504	N	EG	WA	14,99	4,89	55	45	59	52	53	47	-	1,1	-5,3	-5,5
38		0+504	W	EG	WA	12,24	4,86	55	45	59	52	52	46	-	0,2	-6,1	-6,1
39		0+504	N	EG	WA	8,66	4,84	55	45	57	49	53	45	-	-	-3,9	-4,3
40	Haus 10	0+501	NW	EG	WA	27,92	4,86	55	45	63	56	52	45	-	-	-10,6	-10,6
40		0+501	NW	1.OG	WA	27,92	7,66	55	45	64	57	55	48	-	2,6	-9,1	-9,1
41		0+507	NO	EG	WA	23,76	5,23	55	45	57	50	51	44	-	-	-5,8	-5,9
41		0+507	NO	1.OG	WA	23,76	8,03	55	45	54	47	53	47	-	1,1	-0,8	-0,7
42		0+513	SO	EG	WA	27,08	5,64	55	45	64	57	55	48	-	2,8	-8,7	-8,6
42		0+513	SO	1.OG	WA	27,08	8,44	55	45	64	57	56	50	1,0	4,2	-7,6	-7,6
43		0+507	SW	EG	WA	31,24	5,27	55	45	66	59	56	50	0,9	4,2	-9,7	-9,7
43	0+507	SW	1.OG	WA	31,24	8,07	55	45	67	61	58	52	2,9	6,2	-9,1	-9,0	
44	Haus 11	0+525	N	EG	WA	20,20	5,64	55	45	61	54	54	47	-	1,6	-6,9	-7,0
45		0+525	W	EG	WA	14,65	5,62	55	45	60	54	54	47	-	1,3	-6,7	-6,8
46		0+524	N	EG	WA	11,23	5,58	55	45	58	51	53	45	-	-	-4,9	-5,3
47		0+532	O	EG	WA	8,28	6,11	55	45	56	48	55	48	-	2,4	-0,4	-0,5
48		0+539	S	EG	WA	12,18	6,62	55	45	60	54	55	48	-	2,5	-5,3	-5,6
49		0+536	W	EG	WA	15,46	6,39	55	45	64	57	56	49	0,7	4,0	-7,4	-7,4
50		0+532	S	EG	WA	20,70	6,15	55	45	64	57	57	50	1,2	4,5	-7,2	-7,2



abConsultants GmbH
Altentreswitz 25, 92648 Vohenstrauß

1486
Blatt: 2 von 3
15.05.2019

**Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
 Immissionsorttabelle
 Beurteilung DIN 18005 mit und ohne LSW**

Lfd. Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	ORW in dB(A)		Prognose oL in dB(A)		Prognose mL in dB(A)		Überschr. in dB(A)		Diff. PmL/PoL in dB(A)	
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
51	Haus 11	0+528	W	EG	WA	25,94	5,87	55	45	65	58	57	50	1,3	4,5	-8,5	-8,5
52	Haus 12	0+549	O	EG	WA	10,95	6,73	55	45	57	50	57	50	1,4	4,2	-0,3	-0,4
53		0+556	S	EG	WA	16,53	7,14	55	45	65	58	62	55	6,4	9,6	-2,7	-2,7
54		0+550	W	EG	WA	18,69	6,82	55	45	66	59	61	54	5,4	8,6	-5,1	-5,2
55		0+546	S	EG	WA	20,05	6,57	55	45	66	59	60	53	4,4	7,7	-5,8	-5,7
56		0+543	W	EG	WA	22,06	6,35	55	45	66	59	58	52	3,0	6,2	-7,1	-7,1
57		0+541	N	EG	WA	18,81	6,20	55	45	63	56	55	48	-	3,0	-7,5	-7,6
58		0+541	W	EG	WA	16,03	6,19	55	45	63	56	55	48	-	2,8	-7,8	-7,8
59		0+541	N	EG	WA	12,46	6,19	55	45	59	53	54	47	-	1,1	-5,6	-6,0



Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktnummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	Station	Bau- oder Betriebskilometer
4	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
5	SW	Stockwerk
6	Nutz	Gebietsnutzung
7	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
8	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
9-10	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
11-12	Prognose oL	Beurteilungspegel Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts
13-14	Prognose mL	Tag
15-16	Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei aktivem Lärmschutz tags/nachts
17-18	Diff. PmL/PoL	Differenz von Prognose mit Lärmschutz zu Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts

Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
Immissionsorttabelle
Beurteilung 16. BImSchV mit und ohne LSW

Lfd. Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Prognose oL		Prognose mL		Überschr.		Diff. PmL/PoL	
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Prog. oL Tag max.: 67 dB(A) Nacht: 61 dB(A)		Prog. mL Tag max.: 60 dB(A) Nacht: 54 dB(A)		Überschr. Tag max.: 0,9 dB(A) Nacht: 4,2 dB(A)													
4	Haus 1	0+457	NW	EG	WA	39,93	4,47	59	49	63	56	59	53	-	3,1	-3,3	-3,3
4		0+457	NW	1.OG	WA	39,93	7,27	59	49	64	58	60	54	0,9	4,2	-3,9	-3,9
5		0+459	NO	EG	WA	34,37	4,59	59	49	57	50	55	49	-	-	-1,4	-1,4
5		0+459	NO	1.OG	WA	34,37	7,39	59	49	58	51	57	50	-	0,4	-1,3	-1,3
6		0+464	SO	EG	WA	36,57	4,78	59	49	63	56	53	46	-	-	-9,6	-9,7
6		0+464	SO	1.OG	WA	36,57	7,58	59	49	64	58	57	50	-	0,7	-7,4	-7,4
7		0+460	SW	EG	WA	41,72	4,60	59	49	66	59	58	51	-	1,3	-8,2	-8,2
7	0+460	SW	1.OG	WA	41,72	7,40	59	49	67	61	59	53	-	3,2	-8,0	-8,0	
8	Haus 2+3	0+459	W	EG	WA	23,31	5,15	59	49	60	53	58	51	-	1,3	-2,7	-2,7
8		0+459	W	1.OG	WA	23,31	7,95	59	49	62	55	59	52	-	2,4	-2,9	-2,9
9		0+464	S	EG	WA	17,89	5,34	59	49	58	51	53	46	-	-	-5,3	-5,4
9		0+464	S	1.OG	WA	17,89	8,14	59	49	59	52	53	46	-	-	-6,2	-6,4
10		0+460	O	EG	WA	11,21	5,19	59	49	53	46	53	45	-	-	-0,5	-0,6
10		0+460	O	1.OG	WA	11,21	7,99	59	49	54	46	53	45	-	-	-0,5	-0,6
11		0+457	N	EG	WA	17,01	5,00	59	49	58	51	57	50	-	0,4	-0,8	-0,8
11	0+457	N	1.OG	WA	17,01	7,80	59	49	58	51	57	51	-	1,1	-0,8	-0,8	
12	Haus 4+5	0+477	W	EG	WA	20,79	4,92	59	49	59	53	54	48	-	-	-5,1	-5,2
12		0+477	W	1.OG	WA	20,79	7,72	59	49	61	54	57	50	-	0,3	-4,2	-4,3
13		0+481	S	EG	WA	15,08	5,08	59	49	58	51	51	44	-	-	-6,7	-7,1
13		0+481	S	1.OG	WA	15,08	7,88	59	49	59	52	54	47	-	-	-5,7	-5,9
14		0+476	O	EG	WA	10,11	4,89	59	49	53	46	52	44	-	-	-1,0	-1,2
14		0+476	O	1.OG	WA	10,11	7,69	59	49	54	46	53	46	-	-	-0,4	-0,6
15		0+472	N	EG	WA	15,83	4,73	59	49	57	50	54	47	-	-	-3,6	-3,7
15	0+472	N	1.OG	WA	15,83	7,53	59	49	59	52	56	49	-	-	-3,1	-3,2	
16	Haus 6	0+471	NW	EG	WA	34,61	5,05	59	49	63	56	55	49	-	-	-7,5	-7,5
16		0+471	NW	1.OG	WA	34,61	7,85	59	49	65	58	58	52	-	2,2	-6,2	-6,2
17		0+476	NO	EG	WA	29,43	5,23	59	49	55	48	52	45	-	-	-3,5	-3,5
17		0+476	NO	1.OG	WA	29,43	8,03	59	49	57	50	54	47	-	-	-2,8	-2,9
18		0+481	SO	EG	WA	31,65	5,42	59	49	63	56	53	46	-	-	-10,3	-10,3
18		0+481	SO	1.OG	WA	31,65	8,22	59	49	64	57	55	48	-	-	-9,5	-9,6
19		0+478	SW	EG	WA	36,78	5,30	59	49	66	59	57	50	-	0,4	-9,6	-9,6
19	0+478	SW	1.OG	WA	36,78	8,10	59	49	67	61	59	52	-	2,7	-8,5	-8,6	
20	Haus 7	0+485	NW	EG	WA	30,73	4,84	59	49	63	56	52	46	-	-	-10,1	-10,2
20		0+485	NW	1.OG	WA	30,73	7,64	59	49	64	57	56	49	-	-	-8,4	-8,4
21		0+490	NO	EG	WA	26,13	5,15	59	49	56	50	52	45	-	-	-4,4	-4,5



Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
Immissionsorttabelle
Beurteilung 16. BImSchV mit und ohne LSW

Lfd. Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Prognose oL		Prognose mL		Überschr.		Diff. PmL/PoL	
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
21	Haus 7	0+490	NO	1.OG	WA	26,13	7,95	59	49	55	48	54	47	-	-	-0,7	-0,7
22		0+496	SO	EG	WA	28,98	5,53	59	49	63	56	52	45	-	-	-11,0	-11,0
22		0+496	SO	1.OG	WA	28,98	8,33	59	49	64	57	55	48	-	-	-9,3	-9,3
23		0+491	SW	EG	WA	33,59	5,22	59	49	66	59	56	49	-	-	-10,3	-10,3
23		0+491	SW	1.OG	WA	33,59	8,02	59	49	67	61	59	52	-	2,4	-8,8	-8,8
24	Haus 8	0+494	NO	EG	WA	6,65	5,03	59	49	54	47	54	46	-	-	-0,6	-0,9
25		0+502	SO	EG	WA	8,89	5,50	59	49	57	50	53	46	-	-	-3,7	-4,1
26		0+498	SW	EG	WA	12,97	5,31	59	49	60	53	53	46	-	-	-6,3	-6,3
27		0+494	SO	EG	WA	16,31	5,07	59	49	60	54	53	46	-	-	-7,4	-7,5
28		0+492	SW	EG	WA	19,39	4,93	59	49	60	53	55	48	-	-	-5,2	-5,2
29		0+489	NW	EG	WA	17,25	4,73	59	49	57	51	53	46	-	-	-4,1	-4,2
30		0+488	SW	EG	WA	14,77	4,66	59	49	58	51	52	45	-	-	-5,8	-5,8
31	0+486	NW	EG	WA	11,45	4,58	59	49	57	50	52	45	-	-	-4,5	-4,9	
32	Haus 9	0+512	O	EG	WA	6,21	5,41	59	49	55	47	55	47	-	-	-0,4	-0,7
33		0+522	S	EG	WA	10,56	6,09	59	49	59	52	53	46	-	-	-5,6	-5,9
34		0+515	W	EG	WA	13,68	5,59	59	49	61	54	54	47	-	-	-7,0	-7,1
35		0+510	S	EG	WA	15,73	5,26	59	49	60	53	52	46	-	-	-7,5	-7,5
36		0+507	W	EG	WA	18,02	5,05	59	49	59	53	53	47	-	-	-6,0	-6,0
37		0+504	N	EG	WA	14,99	4,89	59	49	59	52	53	46	-	-	-5,5	-5,7
38		0+504	W	EG	WA	12,24	4,86	59	49	59	52	52	46	-	-	-6,2	-6,2
39	0+504	N	EG	WA	8,66	4,84	59	49	57	49	53	45	-	-	-4,0	-4,4	
40	Haus 10	0+501	NW	EG	WA	27,92	4,86	59	49	63	56	52	45	-	-	-10,8	-10,8
40		0+501	NW	1.OG	WA	27,92	7,66	59	49	64	57	55	48	-	-	-9,0	-9,0
41		0+507	NO	EG	WA	23,76	5,23	59	49	57	50	50	43	-	-	-6,7	-6,7
41		0+507	NO	1.OG	WA	23,76	8,03	59	49	54	47	53	46	-	-	-1,1	-1,1
42		0+513	SO	EG	WA	27,08	5,64	59	49	64	57	53	46	-	-	-10,5	-10,6
42		0+513	SO	1.OG	WA	27,08	8,44	59	49	64	57	56	49	-	-	-8,5	-8,5
43		0+507	SW	EG	WA	31,24	5,27	59	49	66	59	56	49	-	-	-10,3	-10,4
43	0+507	SW	1.OG	WA	31,24	8,07	59	49	67	61	58	52	-	2,2	-9,0	-9,0	
44	Haus 11	0+525	N	EG	WA	20,20	5,64	59	49	61	54	53	46	-	-	-7,7	-7,8
45		0+525	W	EG	WA	14,65	5,62	59	49	60	54	53	46	-	-	-7,1	-7,2
46		0+524	N	EG	WA	11,23	5,58	59	49	58	51	52	45	-	-	-5,2	-5,6
47		0+532	O	EG	WA	8,28	6,11	59	49	56	48	55	48	-	-	-0,5	-0,5
48		0+539	S	EG	WA	12,18	6,62	59	49	60	54	54	47	-	-	-6,0	-6,3
49		0+536	W	EG	WA	15,46	6,39	59	49	64	57	54	48	-	-	-9,1	-9,2
50		0+532	S	EG	WA	20,70	6,15	59	49	64	57	53	47	-	-	-10,4	-10,5



**Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
 Immissionsorttabelle
 Beurteilung 16. BImSchV mit und ohne LSW**

Lfd. Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW in dB(A)		Prognose oL in dB(A)		Prognose mL in dB(A)		Überschr. in dB(A)		Diff. PmL/PoL in dB(A)	
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
51	Haus 11	0+528	W	EG	WA	25,94	5,87	59	49	65	58	54	47	-	-	-11,3	-11,3
52	Haus 12	0+549	O	EG	WA	10,95	6,73	59	49	57	50	57	50	-	0,2	-0,4	-0,4
53		0+556	S	EG	WA	16,53	7,14	59	49	64	58	59	52	-	2,6	-5,6	-5,7
54		0+550	W	EG	WA	18,69	6,82	59	49	66	59	56	49	-	-	-10,0	-10,1
55		0+546	S	EG	WA	20,05	6,57	59	49	66	59	56	49	-	-	-9,5	-9,5
56		0+543	W	EG	WA	22,06	6,35	59	49	66	59	55	48	-	-	-10,7	-10,7
57		0+541	N	EG	WA	18,81	6,20	59	49	63	56	54	47	-	-	-8,5	-8,6
58		0+541	W	EG	WA	16,03	6,19	59	49	63	56	54	48	-	-	-8,4	-8,4
59		0+541	N	EG	WA	12,46	6,19	59	49	59	53	53	46	-	-	-6,0	-6,4



Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße Emissionsberechnung Straße - Verkehr 16.BImSchV mit Lärmschutzwall 5m

Legende

Src-ObjID		Quellen-Objekt-ID
Straße		Straßenname
Abschnittsname		
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
vLkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
k Tag		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
k Nacht		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
p Tag	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
p Nacht	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
DStrO Tag	dB	Korrektur Straßenoberfläche in Zeitbereich
DStrO Nacht	dB	Korrektur Straßenoberfläche in Zeitbereich
Dv Tag	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Dv Nacht	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
DStg	dB	Zuschlag für Steigung
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
Lm25 Tag	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
Lm25 Nacht	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich



Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
Emissionsberechnung Straße - Verkehr 16.BImSchV mit Lärmschutzwall 5m

Sro-ObjID	Straße	Abschnittsname	DTV Kfz/24h	vPkw		vLkw		k		M		p		DStrO Tag dB	DStrO Nacht dB	Dv Tag dB	Dv Nacht dB	Steigung %	DStg dB	Drefl dB	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)
				Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag	Nacht	Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %									
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-3,9	0,0	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,4	0,2	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-6,2	0,7	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-6,2	0,7	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,1	0,1	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,5	0,3	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,9	0,5	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,5	0,3	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,6	0,3	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,9	0,5	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,7	0,4	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,7	0,4	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-5,4	0,2	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-6,2	0,7	0,0	66,0	59,2
106	B22	Zählstelle 63399106	8557	100	100	80	80	0,0571	0,0108	489	92	6,2	8,4	0,00	0,00	-0,06	-0,06	-3,4	0,0	0,0	66,0	59,2
107	Weidener Straße		100	30	30	30	30	0,0570	0,0110	6	1	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,2	0,7	0,0	47,3	38,7
107	Weidener Straße		100	30	30	30	30	0,0570	0,0110	6	1	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,5	0,3	0,0	47,3	38,7
107	Weidener Straße		100	30	30	30	30	0,0570	0,0110	6	1	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,2	0,1	0,0	47,3	38,7
107	Weidener Straße		100	30	30	30	30	0,0570	0,0110	6	1	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,5	0,3	0,0	47,3	38,7
107	Weidener Straße		100	30	30	30	30	0,0570	0,0110	6	1	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-4,2	0,0	0,0	47,3	38,7
107	Weidener Straße		100	30	30	30	30	0,0570	0,0110	6	1	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,6	0,3	0,0	47,3	38,7
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,3	0,2	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,0	0,6	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-7,2	1,3	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,3	0,8	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-7,4	1,4	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-7,4	1,4	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,6	0,3	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,1	0,7	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-7,0	1,2	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,2	0,1	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-3,8	0,0	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,0	0,6	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,7	1,0	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-7,2	1,3	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,0	0,6	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-6,7	1,0	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-9,3	2,6	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-5,2	0,1	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-8,2	1,9	0,0	50,2	41,6
107	Weidener Straße		195	30	30	30	30	0,0570	0,0110	11	2	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-7,0	1,2	0,0	50,2	41,6
116	Am Hang		500	30	30	30	30	0,0570	0,0110	29	6	9,4	3,0	0,00	0,00	-6,79	-7,75	-4,3	0,0	0,0	54,3	45,7



abConsultants GmbH
Altentreswitz 25, 92648 Vohenstrauß

1486
RGLK0012.res
Blatt: 2 von 3
15.05.2019

**Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
Emissionsberechnung Straße - Verkehr 16.BImSchV mit Lärmschutzwall 5m**

Src-ObjID	Straße	Abschnittsname	DTV Kfz/24h	vPkw		vLkw		k		M		p		DStrO Tag dB	DStrO Nacht dB	Dv Tag dB	Dv Nacht dB	Steigung %	DStg dB	Drefl dB	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)
				Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag %	Nacht %	Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %									
116	Am Hang		500	30	30	30	30	0,0570	0,0110	29	6	9,4	3,0	0,00	0,00	-8,79	-7,75	-7,5	1,5	0,0	54,3	45,7
116	Am Hang		500	30	30	30	30	0,0570	0,0110	29	6	9,4	3,0	0,00	0,00	-8,79	-7,75	-8,3	0,8	0,0	54,3	45,7
116	Am Hang		500	30	30	30	30	0,0570	0,0110	29	6	9,4	3,0	0,00	0,00	-8,79	-7,75	-4,8	0,0	0,0	54,3	45,7



Rechenlauf-Info - Verkehr DIN 18005 ohne Lärmschutzwall

Projektbeschreibung

Projekttitel: Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
 Projekt Nr.: 1486
 Projektbearbeiter: Wolfgang Grün
 Auftraggeber: Gregor Bau GmbH

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Gebäudelärmkarte
 Titel: Verkehr DIN 18005 ohne Lärmschutzwall
 Gruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 1
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 4):
 Berechnungsbeginn: 14.05.2019 16:26:01
 Berechnungsende: 14.05.2019 16:26:14
 Rechenzeit: 00:10:626 [ms/ms]
 Anzahl Punkte: 56
 Anzahl berechneter Punkte: 56
 Kanal Version: SoundPLAN 81 (21.12.2018) - 32bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 3
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50m
 Suchradius: 5000m
 Filter: dB(A)
 Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB
 Bodenreflektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

Richtlinien

Straße: FLS-90
 Rechtsverkehr:
 Emissionsberechnung nach: FLS-90
 Seitenbeugung: Verbesserte Methode (keine Seitenbeugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht) - ISO 17534-3 konform
 Minderung:
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert
 Bewertung: DIN 18005:1987 - Verkehr
 Gebäudelärmkarte:
 Emissionsort in der Mitte der Fassade
 Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

Verkehr.sit: 14.05.2019 16:25:52
 - enthält:
 Bebauung geplant Süd.geo: 14.05.2019 16:05:09
 Bebauung Baugrenze.geo: 13.05.2019 16:47:35
 Bebauung Bestand.geo: 14.05.2019 15:58:04
 DxF (Iurstueck).geo: 13.05.2019 16:08:59
 DxF (Iurstuecknummer).geo: 13.05.2019 16:08:59
 DxF gebäudeBauwerk_umring.geo: 13.05.2019 16:08:59
 DxF grenzpunkt_genau.geo: 25.04.2019 11:23:18
 DxF Hausnummer.geo: 13.05.2019 16:08:59
 HöherpunkteImport.geo: 13.05.2019 16:08:59
 Rechengebiet.geo: 14.05.2019 15:47:45
 Straßen.geo: 13.05.2019 16:08:59
 FDGM0089.dgm: 13.05.2019 16:05:22



Rechenlauf-Info - Verkehr 16.BlmSchV ohne Lärmschutzwall

Projektbeschreibung

Projekttitel: Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
 Projekt Nr.: 1486
 Projektbearbeiter: Wolfgang Grün
 Auftraggeber: Gregor Bau GmbH

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Gebäudelärmkarte
 Titel: Verkehr 16.BlmSchV ohne Lärmschutzwall
 Gruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 2
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 4):
 Berechnungsbeginn: 15.05.2019 15:08:26
 Berechnungsende: 15.05.2019 15:08:38
 Rechenzeit: 00:09:644 [ms/ms]
 Anzahl Punkte: 56
 Anzahl berechneter Punkte: 56
 Kanal Version: SoundPLAN 81 (21.12.2018) - 32bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 3
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50m
 Suchradius: 5000m
 Filter: dB(A)
 Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB
 Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

Richtlinien:
 Straße: FLS-90
 Rechtsverkehr:
 Emissionsberechnung nach: FLS-90
 Seitenabugung: Verbesserte Methode (keine Seitenabugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht) - ISO 17534-3 konform
 Mindeabugung:
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert

Bewertung: 16.BlmSchV 2014 / MLärmSchR 97 -Vorsorge
 Gebäudelärmkarte:
 Emissionen sortiert in der Mitte der Fassade
 Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

Verkehr.sit 15.05.2019 14:13:28
 - enthält:
 Bebauung geplant Süd.geo 14.05.2019 16:05:09
 Bebauung Baugrenze.geo 13.05.2019 16:47:35
 Bebauung Bestand.geo 14.05.2019 20:37:05
 DxF_Hurstueck.geo 13.05.2019 16:08:59
 DxF_Hurstuecknummer.geo 13.05.2019 16:08:59
 DxF_gebaudeBauwerk_umring.geo 14.05.2019 18:40:05
 DxF_grenzpunkt_genau.geo 25.04.2019 11:23:18
 DxF_Hausnummer.geo 13.05.2019 16:08:59
 HohepunkteImport.geo 13.05.2019 16:08:59
 Rechengebiet.geo 14.05.2019 15:47:45
 StraBen.geo 14.05.2019 19:33:22
 FDGM0099.dgm 13.05.2019 16:05:22



Rechenlauf-Info - Verkehr DIN 18005 mit Lärmschutzwall 5m**Projektbeschreibung**

Projekttitel: Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
 Projekt Nr.: 1486
 Projektbearbeiter: Wolfgang Grün
 Auftraggeber: Gregor Bau GmbH

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Gebäudelärmkarte
 Titel: Verkehr DIN 18005 mit Lärmschutzwall 5m
 Gruppe:
 Laufdatei: RunFile.run
 Ergebnisnummer: 11
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 4):
 Berechnungsbeginn: 15.05.2019 15:19:15
 Berechnungsende: 15.05.2019 15:19:30
 Rechenzeit: 00:13:525 [ms/ms)
 Anzahl Punkte: 56
 Anzahl berechneter Punkte: 56
 Kanal Version: SoundPLAN 81 (21.12.2018) - 32bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 3
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50m
 Suchradius: 5000m
 Filter: dB(A)
 Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB
 Bodenreflektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

Richtlinien

Straße: FLS-90
 Rechtsverkehr:
 Emissionsberechnung nach: FLS-90
 Seitenbeugung: Verbesserte Methode (keine Seitenbeugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht) - ISO 17534-3 konform
 Minderung:
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert
 Bewertung: DIN 18005:1987 - Verkehr
 Gebäudelärmkarte:
 Emissionsort in der Mitte der Fassade
 Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

LSW 5m mit Ecke.geo: 14.05.2019 20:37:05
 Verkehr.sit: 15.05.2019 14:13:28
 - enthält:
 Bebauung geplant Süd.geo: 14.05.2019 16:05:09
 Bebauung Baugrenze.geo: 13.05.2019 16:47:36
 Bebauung Bestand.geo: 14.05.2019 20:37:05
 D\F_Turstueck.geo: 13.05.2019 16:08:59
 D\F_Turstuecknummer.geo: 13.05.2019 16:08:59
 D\F_gebaudeBauwerk_umring.geo: 14.05.2019 18:40:05
 D\F_granpunkt_genaue.geo: 25.04.2019 11:23:18
 D\F_hausnummer.geo: 13.05.2019 16:08:59
 HohepunkteImport.geo: 13.05.2019 16:08:59
 Rechengebiet.geo: 14.05.2019 15:47:45
 Straßen.geo: 14.05.2019 19:33:22
 FDGM0089.dgm: 13.05.2019 16:05:22



Rechenlauf-Info - Verkehr 16.BlmSchV mit Lärmschutzwall 5m

Projektbeschreibung

Projekttitel: Bebauungsplanänderung Bechtsrieth, Südliche Weidener Straße
 Projekt Nr.: 1486
 Projektbearbeiter: Wolfgang Grün
 Auftraggeber: Gregor Bau GmbH

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Gebäudelärmkarte
 Titel: Verkehr 16.BlmSchV mit Lärmschutzwall 5m
 Gruppe:
 Laufdatei: RunFile.rnx
 Ergebnisnummer: 12
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 4):
 Berechnungsbeginn: 15.05.2019 15:08:39
 Berechnungsende: 15.05.2019 15:08:54
 Rechenzeit: 00:13:941 [ms/ms]
 Anzahl Punkte: 56
 Anzahl berechneter Punkte: 56
 Kanal Version: SoundPLAN 81 (21.12.2018) - 32bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 3
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50m
 Suchradius: 5000m
 Filter: dB(A)
 Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB
 Bodenreflektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

Richtlinien

Straße: FLS-90
 Rechtsverkehr:
 Emissionsberechnung nach: FLS-90
 Seitenbeugung: Verbesserte Methode (keine Seitenbeugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht) - ISO 17534-3 konform
 Minderung:
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert
 Bewertung: 16.BlmSchV 2014 / MLärmSchR 97 -Vorsorge
 Gebäudelärmkarte:
 Emissionen sortiert in der Mitte der Fassade
 Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

LSW 5m mit Ecke.geo: 14.05.2019 20:37:05
 Verkehr.sit: 15.05.2019 14:13:28
 - enthält:
 Bebauung geplant Süd.geo: 14.05.2019 16:05:09
 Bebauung Baugrenze.geo: 13.05.2019 16:47:36
 Bebauung Bestand.geo: 14.05.2019 20:37:05
 D\F_turstueck.geo: 13.05.2019 16:08:59
 D\F_turstuecknummer.geo: 13.05.2019 16:08:59
 D\F_gebaeudeBauwerk_umring.geo: 14.05.2019 18:40:05
 D\F_granpunkt_genaue.geo: 25.04.2019 11:23:18
 D\F_hausnummer.geo: 13.05.2019 16:08:59
 HohepunkteImport.geo: 13.05.2019 16:08:59
 Rechengebiet.geo: 14.05.2019 15:47:46
 Straßen.geo: 14.05.2019 19:33:22
 FDGM0089.dgm: 13.05.2019 16:05:22



Konformitätserklärung nach DIN 45687

Als Hersteller des Software-Produktes **SoundPLAN Version 8.1** erklären wir durch Ankreuzen auf dem folgenden QSI-Formblatt dessen Konformität mit dem vorstehend genannten Regelwerk. Einschränkungen sind erläutert.

Der Hersteller versichert, dass alle auf ein Regelwerk bezogenen Testaufgaben mit einer auf dieses Regelwerk bezogenen Referenzeinstellung des Programms innerhalb der zulässigen Toleranzgrenzen richtig gelöst werden.

Backnang, den 30.08.2018



Jochen Schaal
SoundPLAN GmbH

Inhalt

1	Tabelle - VDI 2714:1988-01	2
2	Tabelle - DIN ISO 9613-2:1999-10.....	3
3	Tabelle - Schall 03:1990.....	4
4	Tabelle - RLS-90:1990	6
5	Tabelle - VDI 2720 Blatt 1:1997-03	8
6	Tabelle - VBUSch:2006.....	9
7	Tabelle - VBUS:2006.....	10
8	Tabelle - VBUI:2006	11
9	Tabelle - Schall 03 (Fassung 01.01 2015) [1] & [2].....	12

1 Tabelle - VDI 2714:1988-01

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
mit			
A-Schallpegeln (Bezug 500 Hz),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallpegeln in Oktavbändern,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallpegeln in Terzbändern,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für			
Punktquellen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen horizontal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen vertikal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen beliebig orientiert,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen horizontal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen vertikal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen beliebig orientiert,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit automatischer Unterteilung von Linien oder Flächen unter Berücksichtigung			
des Abstands zum Immissionsort,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Aufteilung einer ausgedehnten Quelle in Teilquellen, von denen zum Immissionsort annähernd gleiche Ausbreitungsbedingungen vorliegen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Gl.(2) für die mittlere Mitwindwetterlage;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Richtwirkungsmaß für Punktquellen			
abhängig von einem Winkel,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
abhängig von zwei Winkeln;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit wählbarer Bezugsrichtung für jede Quelle;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Richtwirkungsmaß für Gebäude nach Bild 2;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Raumwinkelmaß nach Tabelle 2;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Raumwinkelmaß nach Gl.(16);	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Abstandsmaß nach Gl.(4);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftabsorptionsmaß nach Gl.(5) und Tabelle 3;	<input checked="" type="checkbox"/> ¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftabsorptionsmaß nach Gl.(5) und Anhang C;	<input checked="" type="checkbox"/> ¹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boden- und Meteorologiedämpfungsmaß nach Gl.(7);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boden- und Meteorologiedämpfungsmaß nach Anhang D;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bewuchsdämpfungsmaß			
unter Berücksichtigung einer Schallweglänge von höchstens 200 m nach Bild 5a,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Gl.(8) und (9),	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ²	<input type="checkbox"/>
pauschal mit 0,05 dB/m;	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ²	<input type="checkbox"/>
Bebauungsdämpfungsmaß			
unter Abzug des Boden- und Meteorologiedämpfungsmaßes,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
nach Gl.(11) unter Berücksichtigung von Bild 5b für quellennahe Industriebebauung,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit freier Eingabe eines Dämpfungswerts (bei vorliegender genauerer Erfahrung),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Gl.(1 2) für Einzelschallquellen und bei lockerer Bebauung,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bebauungsdämpfungsmaß mit Boden- und Meteorologiedämpfungsmaß beschränkt auf 15 d13;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einfügungsdämpfungsmaß von Hindernissen nach VDI 2720 Blatt 1 (siehe QSI-Blatt hierzu);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallpegelerhöhung durch einfache Reflexion gemäß Beitrag einer Spiegelquelle unter Berücksichtigung			
des Absorptionsgrads der reflektierenden Fläche,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Struktur der reflektierenden Fläche,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
des Reflexionsverlustes von Lärmschutzwänden,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Größe und Orientierung der reflektierenden Fläche nach Gl.(1 5),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ggf. einer Abschirmung der Spiegelquelle,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zusätzlicher Schallpegelerhöhung durch Mehrfachreflexion bei beiderseits geschlossener Bebauung an Linienquellen nach Gl.(1 7),	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Korrektur für den Langzeitmittlungspegel nach Gl.(1 8).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

2 Tabelle - DIN ISO 9613-2:1999-10

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
Mit			
A-Schallpegeln (Bezug 500 Hz),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallpegeln in Oktavbändern von 63 Hz bis 8 kHz;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit			
Punktquellen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen horizontal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen vertikal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen beliebig orientiert,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen horizontal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen vertikal,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen beliebig orientiert,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit automatischer Unterteilung von Linien oder Flächen unter Berücksichtigung			
des Abstands zum Immissionsort,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gleicher Ausbreitungsbedingungen von allen Teilen zum Immissionsort;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spiegelquellen, um die Reflexion von Schall an Wänden und Decken (aber nicht am Boden) zu beschreiben			
die nach Bild 8 konstruierbar sind,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
und an Oberflächen mit Abmaßen und Orientierungen nach Gl.(1-9) auftreten,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
erster Ordnung,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
höherer Ordnung vollständig bis $n = \text{beliebig}$	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Richtwirkungsmaß für Punktquellen			
abhängig von einem Winkel,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
abhängig von zwei Winkeln;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit wählbarer Bezugsrichtung für jede Quelle;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Berücksichtigung eines eingebaren Raumwinkelmaßes;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Gl (4) für die mittlere Mitwindwetterlage, mit			
Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung nach Gl.(7),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dämpfung aufgrund von Luftabsorption nach Gl (8) und Tabelle 2,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dämpfung aufgrund des Bodeneffekts in Oktavbändern nach Gl (9) und Tabelle 3,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dämpfung aufgrund des Bodeneffekts für A-Schalldruckpegel nach Gl.(10) unter Berücksichtigung einer Bodenreflexion nach Gl.(11),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dämpfung aufgrund von Abschirmung			
nach Gl.(12) bei Beugung über die Oberkante des Schirms,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Gl.(13) bei Beugung um eine senkrechte Kante herum,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wobei der Sonderfall zur Anwendung von Gleichung (13) für großflächige Industrieanlagen bei der Ermittlung des Langzeitmittlungspegels entsprechend Anmerkung 15 berücksichtigt wird,	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Berechnung des Abschirmmaßes auf jedem relevanten Ausbreitungsweg	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Einschluss von Bodenreflexionen mit $C_2 = 20$,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bei getrennter Berücksichtigung von Bodenreflexionen mit $C_2 = 40$	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung einer Abstandskomponente parallel zur Schirmkante nach Gl.(16),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bei Doppelbeugung mit C_3 nach Gl.(14),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
und z nach Gl.(17),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung eines Korrekturfaktors für meteorologische Einflüsse nach Gl (18),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Beachtung eines auf alle Beugungskanten eines Objekts oder mehrerer Objekte zusammen bezogenen Höchstwerts von 20 dB für Einfachbeugung und 25 dB für Doppelbeugung,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehrfachbeugung wird näherungsweise unter Berücksichtigung der beiden wirksamsten Schirmkanten gerechnet,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Mehrfachbeugung wird unter Berücksichtigung aller wirksamen Schirmkanten gerechnet,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Abzug einer meteorologischen Korrektur nach Gl (21) und (22) zur Bestimmung des Langzeitmittlungspegels aus dem äquivalenten Dauerschalldruckpegel bei Mitwind.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3 Tabelle - Schall 03:1990

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
der Beurteilungspegel von Schienenverkehrsgeräuschen			
getrennt für Tag und Nacht,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach dem Teilstückverfahren,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit der Teilstücklänge nach Gl.(5),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung annähernd gleichmäßiger Emission,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung annähernd gleichmäßiger Ausbreitungsbedingungen-,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Anhang, Gl.(A.1) für jedes Gleis eines Streckenabschnitts			
mit einer Mindestlänge nach Bild A.1,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
mit einem Mindestgleisbogenradius nach Bild A.1,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
mit gleichmäßigen Emissions- und Ausbreitungsbedingungen,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ohne Brücken und Bahnübergänge;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne Einflüsse von Gebäuden und Gehölz;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
aus dem Emissionspegel nach Gl.(1) mit Berücksichtigung			
der Fahrzeugart nach Tabelle 4,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Bremsbauart nach Gl.(2),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Zuglängen nach Gl.(3),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Geschwindigkeit nach Gl.(4),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Fahrbahnart nach Tabelle 5,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Brücken mit einem Zuschlag von 3 dB,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Bahnübergängen in einer Länge, die gleich der zweifachen Straßenbreite ist, mit einem Zuschlag von 5 dB ohne weitere Korrekturen nach Tabelle 5,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von technisch nicht ausgeschlossenen Kurvenquietschen durch einen Zuschlag nach Tabelle 6;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter der Annahme von Immissionsorten			
in 3,5 m Höhe über unbebautem Gelände,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
0,2 m über den Oberkanten von Fenstern in Gebäuden mit bekannter Geschosshöhe,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
in 3,5 m Höhe über Gelände für das Erdgeschoss in Gebäuden mit unbekannter Geschosshöhe,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
in 2,8 m zusätzlicher Höhe für jedes weitere Geschoss in solchen Gebäuden;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für jedes Teilstück aus Gl.(6) mit Berücksichtigung			
der Richtwirkung nach Gl.(7),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
des Abstands nach Gl.(8),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Luftabsorption nach Gl.(9),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Boden- und Meteorologiedämpfung nach Gl.(10),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Abschirmung durch	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallschutzwände nach Gl.(12) mit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweg über ein Hindernis nach Gl.(13) und Bild 3,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Witterungskorrektur zur Abschirmwirkung nach Gl.(14) oder (14a);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallschutzwälle nach Gl.(12) mit Umweg über ein Hindernis nach Gl.(15) und Bild 4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Witterungskorrektur zur Abschirmwirkung nach Abschnitt 7.2;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dammkante von Strecken in Hochlage nach Bild 5;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einschnittskante von Einschnitten mit geneigter Böschung nach Bild 6;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Abschirmung durch Gebäude,			
als lange geschlossene Häuserzeile nach Bild 7,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Lücken in der anlagennächsten Gebäudereihe nach Gl.(16) bis (18) und Bild 8,	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Gehölz nach Gl.(19);	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Berücksichtigung von Reflexionen			
an nicht schallabsorbierenden Hindernissen parallel zu einem Gleis auf der gegenüberliegenden, nicht abgeschirmten Seite durch einen Zuschlag von 2 dB,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
der 1. Reflexion des Schalls von Güterzügen im Fall mit Abschirmung auf der gegenüberliegenden Seite,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
von Mehrfachreflexion zwischen parallelen reflektierenden Stützmauern oder weitgehend geschlossenen Häuserzeilen nach Gl.(20);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Schienebonus von 5 dB;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
mit Zusammenfassung der Beurteilungspegel aller Teilstücke und Bereiche zum Gesamtbeurteilungspegel an einem Immissionsort nach Gl.(11);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für Personenbahnhöfe			
mit Emissionspegeln für Zug- und Rangierfahrten wie für die freie Strecke,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne Berücksichtigung von Abschirmungen an Bahnsteigkanten,	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ⁵	<input type="checkbox"/>
ohne zusätzliche Berücksichtigung von anderen Geräuschemissionen,	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ⁵	<input type="checkbox"/>
mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h für Rangierfahrten;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für Rangierbahnhöfe gesondert nach Akustik 04;			
für Umschlagbahnhöfe mit gesonderter Berechnung der Emission und Ausbreitungsdämpfung nach Akustik 04, deren Teilergebnisse nach Abschnitt 8.3 berücksichtigt werden;			
mit Darstellung der Ergebnisse			
in Tabellen ähnlich wie in Akustik 07 beschrieben,	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ⁶	<input type="checkbox"/>
in Lageplänen ähnlich Bild 10.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ⁶	<input type="checkbox"/>

4 Tabelle - RLS-90:1990

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
der Beurteilungspegel von Straßenverkehrsgläuschen			
getrennt für Tag und Nacht,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung mehrerer Quellen und Spiegelquellen nach Gl.(1),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit einem Zuschlag für lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen nach Gl. (2), Tabelle 2 und Bild 9,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von zwei rechtwinkligen Straßen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von zwei oder mehr Straßen unter beliebigen Winkeln,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter ausschließlicher Berücksichtigung der nächstgelegenen Kreuzungen und Einmündungen.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Referenzeinstellung nach dem Verfahren langer, gerader Fahrstreifen" kann gerechnet werden			
mit einem Mittelungspegel nach Gl (5),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit einem Emissionspegel nach Gl.(6),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit einem 25-m-Mittelungspegel nach Gl.(7),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Berücksichtigung			
einer Geschwindigkeitskorrektur nach Gl.(8),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Straßenoberfläche nach Tabelle 4,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Steigungen und Gefälle nach Gl.(9),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Abstand und Luftabsorption nach Gl.(10),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Boden- und Meteorologiedämpfung nach Gl.(11), sofern keine Abschirmung auftritt,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
topografischer und baulicher Gegebenheiten nach Gl.(11),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Mehrfachreflexionen zwischen parallelen Reflektoren mit einem Lückenanteil von weniger als 30% durch Gl.(13a),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Mehrfachreflexionen zwischen absorbierend bekleideten, parallelen Lärmschutzwänden oder Stützmauern durch Gl.(13b),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Schallschirmen konstanter Höhe parallel zu einem langen, geraden" Fahrstreifen, der nach beiden Seiten mindestens eine "Überstandslänge" nach Gl.(17) aufweist, durch ein Abschirmmaß nach Gl.(14) bis (16),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Überstandslängen an mehrstreifigen Fahrbahnen nach Gl.(18).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Referenzeinstellung zum Teilstückverfahren kann gerechnet werden			
mit Teilstücken für annähernd gleiche Emissions- und Ausbreitungsbedingungen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit maximaler Länge des halben Abstands von der Teilstückmitte zum Immissionsort,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Mittelungspegel aller Teilstücke nach Gl.(19),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Mittelungspegel einzelner Teilstücke nach Gl.(20),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit einem Emissionspegel nach Gl (6) bis (9),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Berücksichtigung			
von Abstand und Luftabsorption nach Gl (21),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Boden- und Meteorologiedämpfung nach Gl (22), sofern keine Abschirmung auftritt,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
topografischer und baulicher Gegebenheiten nach Gl.(23),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Mehrfachreflexionen zwischen parallelen Reflektoren mit einem Lückenanteil von weniger als 30% durch Gl.(24a),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Mehrfachreflexionen zwischen absorbierend bekleideten, parallelen Lärmschutzwänden oder Stützmauern durch Gl.(24b),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Abschirmung durch Gl.(25) bis (27),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für Parkplätze mit			
Zerlegung der Fläche in Einzelschallquellen nach Abschnitt 4.5,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beurteilungspegel der Gesamtfläche nach Gl (29),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beurteilungspegel von Einzelschallquellen nach Gl.(30),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Emissionspegel nach Gl (31) samt Tabelle 5 und 6,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Berücksichtigung topografischer und baulicher Gegebenheiten nach Gl.(32),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Berücksichtigung von			
Einfachreflexionen nach Abschnitt 4.6	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Spiegelungen nach Bild 20,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
und Bild 21,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Absorptionsberücksichtigung nach Tabelle 7;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden mit Darstellung der Ergebnisse	ja	eingeschränkt	nein
in einem Formblatt nach Beispiel Bild 22.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen nach Bild 23.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit unterschiedlicher Kennzeichnung von Lärmschutzwänden und -wällen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Angaben von Längen und Höhen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Kennzeichnung der abgeschirmten Gebiete als Wohngebiete, Mischgebiete usw.,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Kenntlichmachen von Gebäudeseiten und Stockwerken, an denen der Immissionsgrenzwert überschritten wird,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Angabe der berechneten Beurteilungspegel an den untersuchten Gebäuden (Tag- und Nachtwerte).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5 Tabelle - VDI 2720 Blatt 1:1997-03

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden in Ergänzung zu VDI 2714;	ja	eingeschränkt	nein
die Abschirmwirkung von			
Schallschutzwänden,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gebäuden,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
beliebig positionierten Hindernissen mit bis zu drei paarweise etwa orthogonale Beugungskanten, sofern deren Abmessungen nach VDI 2714 Gl.(15) zur Reflexion beitragen könnten,	<input checked="" type="checkbox"/> ⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bodenerhebungen;	<input checked="" type="checkbox"/> ⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für Einzelschallquellen, deren Ausdehnung			
parallel zur Schirmkante höchstens $\alpha_{q,0}/4$ ist,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
senkrecht zur Schirmkante höchstens $\alpha_{q,0}/8$ ist;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unter Berücksichtigung von Bewuchs-, Bebauungs- und Boden- und Meteorologieeinflüssen nach Gl.(2) bis (4),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung von Boden- und Meteorologieeinflüssen nach Gl.(5) für die oberen Schirmkanten,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne Berücksichtigung von Boden- und Meteorologieeinflüssen nach Gl.(6) für die seitlichen Schirmkanten,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wobei der Sonderfall zur Anwendung der Gl.(6) für großflächige Industrieanlagen entsprechend dem letzten Absatz auf Seite 6 berücksichtigt wird;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
mit Berücksichtigung reflektierender Flächen in der Nähe des Schallschirms durch Spiegelschallquellen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Berücksichtigung reflektierender Flächen in der Nähe des Schallschirms durch Spiegelschallquellen;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Berechnung des Abschirmmaßes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach Gl.(7),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Einschluss von Bodenreflexionen mit $C2 = 20$,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bei getrennter Berücksichtigung von Bodenreflexionen nach Anhang B mit $C2 = 40$,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für Mehrfachbeugung mit $C3$ nach Gl.(8),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit der Wegverlängerung z			
näherungsweise nach Gl.(10),	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
nach Anhang A,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
bei Mehrfachbeugung nach Gl.(11),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit der Witterungskorrektur nach Gl.(12);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Beachtung eines auf alle Beugungskanten eines Objekts oder mehrerer Objekte zusammen bezogenen Höchstwerts von 20 dB für Einfachbeugung und 25 dB für Doppelbeugung.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6 Tabelle - VBUSch:2006

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
der Beurteilungspegel von Schienenverkehrsgeräuschen getrennt für Tag, Abend, Nacht,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
aus dem Emissionspegel nach Gl.(2) und (3) mit Berücksichtigung			
der Fahrzeugart nach Tabelle 2,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Bremsbauart nach Gl.(4),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Zuglängen nach Gl.(5),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Geschwindigkeit nach Gl.(6),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Aerodynamik nach Gl.(7)			
der Fahrbahnart nach Tabelle 3,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Brücken mit einem Zuschlag von 3 dB,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Bahnübergängen in einer Länge, die gleich der zweifachen Straßenbreite ist, mit einem Zuschlag von 5 dB ohne weitere Korrekturen nach Tabelle 3,	<input checked="" type="checkbox"/> ⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von technisch nicht ausgeschlossenem Kurvenquietschen durch einen Zuschlag nach Tabelle 4;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter der Annahme von Immissionsorten			
in Höhe von 4,0 m über dem Boden,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für jedes Teilstück aus Gl.(9) und (10) mit Berücksichtigung			
der Richtwirkung nach Gl.(11),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
des Abstands nach Gl.(12),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Luftabsorption nach Gl.(13),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Boden- und Meteorologiedämpfung nach Gl.(14),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Witterungsbedingungen nach Gl.(15) und (16)			
der Abschirmung durch	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallschutzwände nach Gl.(18) mit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweg über ein Hindernis nach Gl.(19) und Bild 2,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Witterungskorrektur zur Abschirmwirkung nach Gl.(20) oder (20a);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehrfachbeugung nach Gl.(18) mit Umweg über ein Hindernis nach Gl.(21) und Bild 3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Witterungskorrektur zur Abschirmwirkung nach Abschnitt 7.1;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dammkante von Strecken in Hochlage nach Bild 4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einschnittskante von Einschnitten mit geneigter Böschung nach Bild 5;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Abschirmung durch Gebäude,			
als lange geschlossene Häuserzeile nach Bild 6,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Gehölz nach Gl.(22),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Berücksichtigung von Reflexionen nach Abschnitt 7.7			
mit Bedingung an die Höhe der reflektierenden Fläche,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Zuschlag durch Mehrfachreflexionen zwischen parallelen reflektierenden Stützmauern oder weitgehend geschlossenen Häuserzeilen nach Gl.(23);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Zusammenfassung der Beurteilungspegel aller Teilstücke und Bereiche zum Gesamtbeurteilungspegel an einem Immissionsort nach Gl.(17);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
für Personenbahnhöfe			
mit Emissionspegeln für Zug- und Rangierfahrten wie für die freie Strecke,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne Berücksichtigung von Abschirmungen an Bahnsteigkanten,	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ⁵	<input type="checkbox"/>
ohne zusätzliche Berücksichtigung von anderen Geräuschemissionen,	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> ⁵	<input type="checkbox"/>
mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h für Rangierfahrten,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7 Tabelle - VBUS:2006

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
der Mittelungspegel von Straßenverkehrsgerauschen			
getrennt für Tag, Abend und Nacht,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sowie der Tag-Abend-Nacht-Index,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung mehrerer Quellen und Spiegelquellen nach Gl.(3),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
einer mehrstreifigen Straße nach Gl.(4), sowie der Abbildung 1.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Referenzeinstellung nach dem Teilstückverfahren kann gerechnet werden			
mit Teilstücken für annähernd konstante Emissions- und Ausbreitungsbedingungen,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit maximaler Länge des halben Abstands vom Emissionsort (in der Mitte des Teilstücks in 0,5 m Höhe) zum Immissionsort,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Mittelungspegel aller Teilstücke nach Gl.(5),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Mittelungspegel einzelner Teilstücke nach Gl.(6),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit einem Emissionspegel nach Gl.(7),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit einem 25-m-Mittelungspegel nach Gl.(8), sowie der Tabelle 2,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Berücksichtigung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
einer Geschwindigkeitskorrektur nach Gl.(9),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Straßenoberfläche nach Tabelle 3,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Steigungen und Gefälle nach Abschnitt 3.5.4,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Abstand und Luftabsorption nach Gl. (10),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Boden- und Meteorologiedämpfung aufgrund topografischer und baulicher Gegebenheiten nach Gl.(11), sofern keine Abschirmung auftritt,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Mehrfachreflexionen zwischen parallelen Reflektoren mit einem Lückenanteil von weniger als 30% durch Gl.(13),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Mehrfachreflexionen zwischen absorbierend bekleideten, parallelen Lärmschutzwänden oder Stützmauern durch Gl.(14),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von Abschirmung durch ein oder mehrere Hindernisse zwischen Emissions- und Immissionsort nach Gl.(15) bis (19),	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
von unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen, je nach Tageszeit durch Gl. (20) mit den in Tabelle 6 angegebenen meteorologischen Korrektur Werten,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Von Einfachreflexionen nach Abschnitt 3.11,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Spiegelungen nach Abbildung 5,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
und Abbildung 6,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit Absorptionsberücksichtigung nach Tabelle 7.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8 Tabelle - VBUI:2006

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
Die Lärmindizes für Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe			
der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Nacht-Lärmindex L_{Night} (2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung der Bewertungszeiträume			
Tag (12 Stunden, 06.00-18.00 Uhr) (2.2, 2.6)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abend (4 Stunden, 18.00-22.00 Uhr) (2.2, 2.6)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nacht (8 Stunden, 22.00-06.00 Uhr) (2.2, 2.6)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter der Annahme von Immissionsorten			
in 4,0 m Höhe über Gelände (2.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung der meteorologischen Korrektur			
mit den Standardwerten $C0,Day = 2$ dB, $C0,Evening = 1$ dB, $C0,Night = 0$ dB (2.6)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit			
A-Schallpegeln (Bezug 500 Hz) (3.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schallpegeln in Oktavbändern von 63 Hz bis 8 kHz (3.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für			
Punktquellen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen, horizontal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen, vertikal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Linienquellen, beliebig orientiert	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen, horizontal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen, vertikal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenquellen, beliebig orientiert	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ermittlung des Mittelungspegels $L_{Aeq, i}$ (G2, 2.6) für die Bewertungszeiträume	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung der Schallausbreitung nach DIN ISO 9613-2:1999 (3.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schalldämpfung aufgrund Schallausbreitung durch Bewuchs, Industriegelände und Bebauungsflächen nach Anhang A, DIN ISO 9613-2:1999	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abschirmungen nach Abschnitt 7.4, DIN ISO 9613-2:1999	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reflexionen nach Abschnitt 7.5, DIN ISO 9613-2:1999	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bodeneffekt nach Abschnitt 7.3.2, DIN ISO 9613-2:1999	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung der Schallabstrahlung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nach VDI 2714:1988, Abschnitt 5 (3.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter Berücksichtigung von	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einwirkzeit TE in den Bewertungszeiträumen (3.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Richtwirkungskorrektur (3.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 1) Luftabsorptionskoeffizient α berechnet
- 2) Benutzer kann Koeffizient eingeben
- 3) Ohne Berücksichtigung der Abstandskomponente parallel zur Schirmkante (gemäß ISO 17534-1)
- 4) Ohne Beschränkung $D_G \geq -5$
- 5) Benutzereingabe
- 6) Berechnung nach ISO 9613 oder VDI 2714/20 nicht nach Schall 03
- 7) Einschränkung "bis zu drei paarweise etwa orthogonalen Beugungskanten" entfällt
- 8) Diese Eigenschaft kann vom Benutzer eingegeben werden

9 Tabelle - Schall 03 (Fassung 01.01 2015) [1] & [2]

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
der Schalleistungspegel für Eisenbahnen und Straßenbahnen für eine Fahrzeugeinheit nach Gl. 1 und Beiblatt 1 und 2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel für Eisenbahnen und Straßenbahnen für mehrere Fahrzeugeinheiten nach Gl. 2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel für punkt-, linien- und flächenförmige Quellen in Rangier- und Umschlagbahnhöfen nach Gl. 3, Gl. 4 bzw. Gl. 5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Bildung von Teilstücken so, dass bei Halbierung aller Teilstücke bzw. Teilflächen der Immissionsanteil nach Gl. 29 für alle Beiträge am jeweiligen Immissionsort sich um weniger als 0,1 dB verändert.	<input checked="" type="checkbox"/> ⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berechnung des Schalleistungspegels für Teilstücke ks bzw. Teilflächen kF nach Gl. 6 bzw. Gl. 7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
das Richtwirkungsmaß nach Kap. 3.5.1 und Gl. 8	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
das Raumwinkelmaß nach Kap. 3.5.2 und Gl. 9	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten und der Anzahl der Achsen von Eisenbahnen nach Tab. 3 sowie nach Beiblatt 1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 und Gl. 2 unter Berücksichtigung der Verkehrsdaten für Eisenbahnen nach Tab. 4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 in Abhängigkeit von der Schallquellenhöhe nach Tab. 5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit von Eisenbahnen nach Tab. 6	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Fahrbahnarten von Eisenbahnen nach Tab. 7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Schallminderungstechniken am Gleis nach Tab. 8;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Brücken nach Tab. 9	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel für Punktschallquellen in Rangier- und Umschlagbahnhöfen nach Gl. 3 unter Berücksichtigung der Schallquellen nach Tab. 10 und Beiblatt 3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel für Linienschallquellen in Rangier- und Umschlagbahnhöfen nach Gl. 4 unter Berücksichtigung der Schallquellen nach Tab. 10 und Beiblatt 3	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel für Eisenbahnen und Rangier- und Umschlagbahnhöfe nach Gl. 1, Gl. 3 und Gl. 4 unter Berücksichtigung der Auffälligkeiten von Geräuschen nach Tab. 11	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten und Anzahl der Achsen von Straßenbahnen nach Tab. 12 und sowie nach Beiblatt 2;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 in Abhängigkeit von der Schallquellenhöhe von Straßenbahnen nach Tab. 13;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit für Straßenbahnen nach Tab. 14;	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Fahrbahnarten von Straßenbahnen nach Tab. 15	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Schalleistungspegel nach Gl. 1 unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Brücken bei Straßenbahnen nach Tab. 16	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch geometrische Ausbreitung nach Gl. 11	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch Luftabsorption nach Gl. 12	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch Bodenabsorption über Boden nach Gl. 14 und Gl. 15	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Konformitätserklärung nach DIN 45687

In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden	ja	eingeschränkt	nein
die Dämpfung durch Reflexion über Wasser nach Gl. 16	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch Bodeneinfluss nach Gl. 13	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berücksichtigung von Hindernissen nach den Vorgaben der Gl. 17 und Bild 5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch seitliche Beugung nach Gl. 18 und Gl. 21 mit $C_2=20$ für flächenhafte Bahnanlagen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch seitliche Beugung nach Gl. 18 und Gl. 21 mit $C_2=40$ für Bahnstrecken	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch Beugung über ein Hindernis nach Gl. 19 und Gl. 21 mit $C_2=20$ für flächenhafte Bahnanlagen nach Bild 5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Dämpfung durch Beugung über ein Hindernis nach Gl. 19 und Gl. 21 mit $C_2=40$ für Bahnstrecken nach Bild 5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Abschirmung durch Hindernisse durch Berechnung von z entsprechend Gl. 26 in Verbindung mit Bild 7".	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Pegelkorrektur für reflektierende Schallschutzwände nach Gl. 20	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Abschirmung durch niedrige Schallschutzwände nach Kap. 6.5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Pegelerhöhung durch Reflexionen nach Kap. 6.6	<input checked="" type="checkbox"/> ¹⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berücksichtigung von Reflektoren nach der Bedingung gemäß Gl. 27	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berücksichtigung des Absorptionsverlustes an Wänden nach Tab. 18	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berücksichtigung von Reflexionen bis einschließlich der 3. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berechnung der Schallimmission an einem Immissionsort nach Gl. 29 und Gl. 30	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berechnung des äquivalenten Dauerschalldruckpegels für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht nach Gl. 31 und Gl. 32	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berechnung des Beurteilungspegels von Eisenbahnen nach Gl. 33 und Gl. 34	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berechnung des Beurteilungspegels von Rangier- und Umschlagbahnhöfen nach Gl. 35 und Gl. 36	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berechnung des Beurteilungspegels von Straßenbahnen nach Gl. 37 und Gl. 38	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
die Berücksichtigung der Regelung nach §43 Absatz 1, Satz 2 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02. Juli 2013	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 9) Der in SoundPLAN implementierte, dynamische Teilungsalgorithmus für Linien- und Flächenschallquellen berücksichtigt zusätzlich Parameter und geht somit über das in der Richtlinie [1] beschriebene Iterationsverfahren hinaus und erzielt damit mindestens die geforderte Genauigkeit.
- 10) Weder die Schall03 [1] noch der Erläuterungsbericht [2] enthalten eine Aussage wie mit gebeugten Reflexionen zu verfahren ist. In SoundPLAN tragen gebeugte Schallstrahlen zum Immissionspegel bei.

Literaturhinweise

- [1] Anlage 2 der 16. BImSchV in der Fassung vom 1.1.2015, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)¹⁾
- [2] Erläuterungen zur Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung — 16. BImSchV) Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03); Teil 1: Erläuterungsbericht, Stand 19. Dezember 2014 und Teil 2: Testaufgaben, Stand 17. April 2015²⁾

Y:\Büro\Bescheinigungen\QSI Konformitätserklärung.doc