

Schalltechnischer Bericht Nr. 2088_2

Vohenstrauß, 04.05.2023

5. Änderung des Flächennutzungsplanes Speinshart und Aufstellung des Bebauungsplanes "Gewerbegebiet Klingen" in Tremmersdorf, Gemeinde Speinshart Planstand 18.07.2022

Auftraggeber

Gemeinde Speinshart
Gereon-Motyka-Siedlung 7
92676 Speinshart

Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing. (FH) Alfred Bartl

Kontakt:

Tel.: +49 9656 914399-20

E-Mail: alfred.bartl@abconsultants.info

Umfang des Berichts:

58 Seiten

Ersetzt Bericht:

2088_1 u. ID:171039/10

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|---------|---|----|
| 1 | Zusammenfassung | 3 |
| 1.1 | Ergebnis | 3 |
| 1.1.1 | Anlagenlärm | 3 |
| 1.1.2 | Verkehrslärm..... | 4 |
| 1.1.3 | Festsetzungsvorschläge | 4 |
| 1.1.4 | Vorschläge für die Begründung zum Bebauungsplan..... | 6 |
| 1.1.4.1 | Anlagenlärm..... | 6 |
| 1.1.4.2 | Verkehrslärm..... | 8 |
| 1.1.5 | Hinweise an die Gemeinde Speinshart und an den Planer | 8 |
| 2 | Situation und Aufgabenstellung | 9 |
| 3 | Grundlagen | 11 |
| 3.1 | Rechtliche Grundlagen | 11 |
| 3.2 | Normative Grundlagen | 11 |
| 3.3 | Richtlinien und Berechnungsgrundlagen | 11 |
| 3.4 | Planerische Grundlagen..... | 12 |
| 3.5 | Sonstige Grundlagen..... | 12 |
| 4 | Anforderungen | 13 |
| 4.1 | Gewerbelärm..... | 13 |
| 4.1.1 | Anlagenlärm | 13 |
| 4.1.1.1 | Gliederung der Baugebiete..... | 13 |
| 4.1.1.2 | Kontingentierung (DIN 45691:2006-12) | 13 |
| 4.1.1.3 | DIN 18005 | 15 |
| 4.1.1.4 | Tatsächliche Vorbelastung (TA Lärm)..... | 16 |
| 4.2 | Verkehrslärm..... | 17 |
| 4.2.1 | DIN 18005 | 17 |
| 4.2.2 | Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV | 18 |
| 4.3 | Immissionsorte | 19 |
| 5 | Berechnungen..... | 20 |
| 5.1 | Berechnung des Immissionskontingentes | 20 |
| 5.2 | Berechnung des Zusatzkontingentes..... | 21 |
| 5.3 | Vorbelastung..... | 21 |
| 5.4 | Verkehrslärm..... | 22 |
| 5.5 | Schallausbreitung | 23 |
| 6 | Qualität und Sicherheit der Prognose | 23 |
| 7 | Nomenklatur..... | 25 |
| | Anlage 1: Kontingentierung | 26 |
| | Anlage 2: Pläne mit Berechnungsergebnissen, Lageplan | 31 |
| | Anlage 3: Emittentendaten | 35 |
| | Anlage 4: Information zu den Rechenläufen..... | 38 |
| | Anlage 5: Konformitätserklärungen | 43 |
| | Anlage 5: Änderungsdienst | 58 |

1 Zusammenfassung

Die Gemeinde Speinshart beabsichtigt die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes Speinshart und Aufstellung des Bebauungsplanes "Gewerbegebiet Klingen" in Tremmersdorf. Der Bebauungsplan soll ein Gewerbegebiet ausweisen.

Für unser beratendes Ingenieurbüro bestand die Aufgabe, die Verträglichkeit der Planung mit den schutzbedürftigen Nutzungen in der Umgebung zu untersuchen und zu bewerten und geeignete Festsetzungen für den zukünftigen Bebauungsplan zu erarbeiten.

1.1 Ergebnis

1.1.1 Anlagenlärm

Um an den, dem Plangebiet benachbarten Immissionsorten gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können, wurde für die Teilflächen im Gewerbegebiet eine sog. „Kontingentierung“ der Lärmemissionen entsprechend des Verfahrens der DIN 45691:2006-12 zur Festlegung der maximal zulässigen Lärmimmissionen aus dem Gewerbegebiet durchgeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass sich bei Berücksichtigung der Vorbelastung aus dem Anlagenlärm an den maßgeblichen Immissionsorten in der Umgebung des Plangebietes durch die Planung keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der städtebaulichen Orientierungswerte aus dem Beiblatt zur DIN 18005-1 ergeben können.

Grundsätzlich ergibt sich folgende Situation:

Die Kontingentierung wurde so angelegt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den Immissionsorten mit einer Ausnahme um mindestens 6 dB unterschritten werden und damit im Sinne von 3.2.1 der TA Lärm nicht relevant zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte beitragen können. Für die Immissionsorte in größerer Entfernung wurden die Randbedingungen so gewählt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 10 dB unterschritten werden.

Am Immissionsort Fl.-Nr. 406/1 der Gemarkung Tremmersdorf wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm für die Nachtzeit von 40 dB(A) nur um 5,1 dB unterschritten. Dies ist jedoch zu vernachlässigen, da an diesem Immissionsort von einer nicht relevanten Vorbelastung aus Anlagenlärm ausgegangen werden kann.

Innerhalb des Umgriffes ist auf dem Grundstück Fl.-Nr. 499/3, Gmk. Tremmersdorf der Betrieb der Fa. TMG situiert. Im Genehmigungsbescheid /29/ sind Immissionsrichtwertanteile festgelegt, die durch die Lärmimmissionen aus dem Betrieb an den festgelegten Immissionsorten einzuhalten sind. Die Kontingentierung wurde daher so angelegt, dass sich aus der Kontingentierung Immissionskontingente ergeben, die mit den bescheidsgemäßen Immissionsrichtwertanteilen korrelieren.

13. Lärmschutz

Die Beurteilungspegel der vom Vorhaben ausgehenden Geräusche, einschließlich der

Seite: 3

zurechenbaren Fahr- und Ladegeräusche, dürfen 0,5 m vor dem geöffneten, am vom Lärm am stärksten betroffenen Fenster, hier wegen der Summenwirkung aus mehreren Betrieben,

- an dem in westlicher Richtung in ca. 350 m Entfernung gelegenen Wohnhaus auf dem Grundstück Fl.Nr. 5/1 (Tremmersdorf 61) die reduzierten Immissionsrichtwerte eines Dorfgebietes von tags 50 dB(A) und nachts 35 dB(A) sowie
- an den in nordwestlicher Richtung in ca. 400 m Entfernung gelegenen Wohnhäusern Parzellen 3, 4, 15 und 27 des Bebauungsplanes "Kellerbergsiedlung", die reduzierten Immissionsrichtwerte eines Allgemeinen Wohngebietes von tags 45 dB(A) und nachts 30 dB(A)

nicht überschreiten.

Abbildung 1: Auszug aus Genehmigungsbescheid /29/

Gewerbegebietsflächen mit einem Emissionskontingent ab $L_{WA} = 60 \text{ dB/m}^2$ können in der Regel als nahezu uneingeschränkte Flächen gelten (s. nachstehende Tabelle). Dies trifft für die alle Teilflächen tagsüber zu, da deren Emissionskontingente für den Tagzeitraum diesen Pegel mindestens erreichen bzw. deutlich um 7 dB überschreiten.

Zusätzlich können in Richtung Nordwesten tagsüber Zusatzkontingente von bis 1 dB bis 4 dB an den Immissionsorten angerechnet werden.

Zur Nachtzeit sind alle Teilflächen aufgrund der um 15 dB niedrigeren Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den Immissionsorten in der Umgebung (Dorfgebiet, allgemeine Wohngebiete) entsprechend eingeschränkt. Diese Einschränkung kann jedoch als übliche Gegebenheit angesehen werden und kann durch organisatorische Maßnahmen und Planung z. B. entsprechender Pufferkapazitäten zur Reduzierung nächtlicher lärmintensiver Fahrbewegungen auf den Freiflächen und Abschirmungen durch geeignete Gebäudestellung kompensiert werden.

In Richtung Osten kann zudem ein Zusatzkontingent von 10 dB angerechnet werden, so dass sich hier für die Teilflächen GE 1, GE 2, GE 3 und GE 7.N effektiv ein Emissionskontingent von $L_{EK} = 59 \text{ dB}$ bis $L_{EK} = 62 \text{ dB}$ ergibt, so dass diese Teilflächen im Sinne der DIN 18005-1 auch zur Nachtzeit als nahezu uneingeschränkt bzw. uneingeschränkt gelten können, da die Richtungsabhängigkeit der Lärmemissionen im Rahmen der Planung gut, z. B. durch geeignete Gebäudestellungen kompensiert werden kann.

1.1.2 Verkehrslärm

Innerhalb des Plangebietes wird tagsüber der Orientierungswert für Verkehrslärmimmissionen aus dem Beiblatt der DIN 18005 für den Tagzeitraum unterschritten. Nachts wird der Orientierungswert geringfügig um 1 dB überschritten. Der hilfsweise heranziehbare Grenzwert der Verkehrslärm-schutzverordnung wird um 3 dB unterschritten. Auf Festsetzungen zum Schallschutz gegen Verkehrslärm kann aufgrund der geringfügigen Überschreitungen verzichtet werden.

Durch den Zusatzverkehr ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen um maximal 1 dB. Merkbar sind üblicherweise Pegelerhöhungen ab 3 dB. Nur in seltenen Ausnahmefällen - jedoch in der Regel nur bei Vorliegen einer direkten Vergleichsmöglichkeit - sind auch Pegeländerungen ab 1 dB merkbar. Maßnahmen zur Reduzierung der zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen sind daher nicht erforderlich.

1.1.3 Festsetzungsvorschläge

Wenn die nachfolgenden Empfehlungen für die Satzung und Begründung zum Bebauungsplan übernommen werden, bestehen aus schalltechnischer Sicht gegen den Bebauungsplan keine Bedenken. 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 abstrakte Festsetzungen bieten sich hier vor allem Festsetzungen zu immissionswirksamen Schallleistungspegeln an, während konkrete Festsetzungen auf baulichen oder sonstigen technischen Vorkehrungen wie z. B. Schallschutzwände abzielen.

Nachfolgend sind für das Bebauungsplangebiet Empfehlungen aufgezeigt, die nach Abwägung in die Satzung bzw. Begründung des Bebauungsplanes übernommen werden können (Nummerierung entspr. Eintragungen in /21/):

Immissionsschutz

- Innerhalb der Gewerbegebietsflächen sind nur Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche die nachfolgend aufgeführten Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“ weder tagsüber (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) überschreiten.

| Fläche | $L_{EK,Tag}$ | $L_{EK,Nacht}$ |
|--------|--------------|----------------|
| GE 1 | 60 | 49 |
| GE 1a | 60 | 48 |
| GE 2 | 60 | 49 |
| GE 3 | 60 | 49 |
| GE 4 | 60 | 45 |
| GE 5 | 60 | 43 |
| GE 6 | 60 | 46 |
| GE 7.N | 67 | 52 |
| GE 7.S | 60 | 48 |

Tabelle 1: Emissionskontingente (L_{EK})

- Zusatzkontingente:
Für die in der Planzeichnung dargestellten Richtungssektoren A bis E erhöhen sich die Emissionskontingente L_{EK} um folgende Zusatzkontingente $L_{EK,ZUS,k}$:

| Abgrenzung Sektor | | | | Zusatzkontingent | | |
|--|------------|------------|------------|------------------------------|--------------------------------|----|
| Bezugspunkte Gauß-Krüger, ETRS89, geozentrisch, GRS80 | | | | $L_{EK,ZUS,k, Tag}$ dB(A) | $L_{EK,ZUS,k, Nacht}$ dB(A) | |
| Bezugspunkt | Anfang | | Ende | | | |
| | RW | HW | RW | HW | | |
| | 4487090,52 | 5515638,10 | | | | |
| A | 4487124,48 | 5515486,86 | 4486994,35 | 5515616,71 | ~ | ~ |
| B | 4486994,35 | 5515616,71 | 4486998,31 | 5515657,48 | 4 | 3 |
| C | 4486998,31 | 5515657,48 | 4487066,98 | 5515787,37 | 1 | ~ |
| D | 4487066,98 | 5515787,37 | 4487136,00 | 5515769,06 | ~ | 9 |
| E | 4487136,00 | 5515769,06 | 4487124,48 | 5515486,86 | ~ | 10 |

Tabelle 2: Zusatzkontingente

RW: Rechtswert HW: Hochwert Zählrichtung im Uhrzeigersinn

- Die Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens erfolgt nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5, wobei in den Gleichungen (6) und (7) der Norm für die Immissionsorte innerhalb der in der Tabelle genannten Richtungssektoren $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i} + L_{EK,ZUS,k}$ zu ersetzen ist. Die Relevanzgrenze aus DIN 45691:2006-12 ist zu beachten.
- Erstreckt sich die Betriebsfläche eines Vorhabens über mehrere Teilflächen, so ist dieses Vorhaben dann zulässig, wenn der sich ergebende Beurteilungspegel nicht größer ist als die Summe der sich aus den Emissionskontingenten ergebenden Immissionskontingente. Die Anwendung der Gleichung (7) aus DIN 45691:2006-12 (Summation) ist damit explizit nicht ausgeschlossen.

Unter "Hinweise" aufzunehmen:

Das Plangebiet ist nach § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO intern durch Lärmimmissionskontingente gegliedert. Im Gebiet gibt es ein Teilgebiet mit Emissionskontingenten die bei typisierender Betrachtung ausreichend hoch sind, um die nach § 8 Abs. 2 BauNVO zulässigen und nicht nach § 1 Abs. 5 BauNVO wirksam ausgeschlossenen Nutzungsarten zu verwirklichen. Dabei beruft sich die Gemeinde Speinshart auf das Urteil des 4. Senats des BVerwG 4 CN 8.19 vom 29 Juni 2021.

Bei der Neuerrichtung sowie Änderung von Bauvorhaben und Nutzungen ist mit dem Antrag auf Genehmigungsfreistellung bzw. mit dem Antrag auf Baugenehmigung bzgl. der Einhaltung der zulässigen Emissionskontingente L_{EK} ein schalltechnischer Nachweis vorzulegen. Im Einzelfall kann in Abstimmung mit der Bauaufsichtsbehörde in Verbindung mit der Unteren Immissionschutzbehörde auf die Erstellung bzw. die Vorlage eines schalltechnischen Nachweises verzichtet werden.

Für die nach § 8 Abs. 3 Satz 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ist mit dem Bauantrag nachzuweisen, dass deren Schutzwürdigkeit zu keinen Einschränkungen der zulässigen Immissionen von benachbarten Gewerbebetrieben führt. Es ist deshalb bei einem Antrag auf Baugenehmigung bzw. Genehmigungsfreistellung für derartige Nutzungen eine schalltechnische Untersuchung vorzulegen, welche die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm nachweist.

Die in den Festsetzungen des Bebauungsplanes genannten Normen und Regelwerke können zusammen mit diesem Bebauungsplan während der üblichen Öffnungszeiten in der Verwaltungsgemeinschaft Eschenbach, Marienplatz 42, 92672 Eschenbach an Werktagen eingesehen werden. Die Regelwerke sind auch beim Deutschen Patentamt archivmäßig hinterlegt.

1.1.4 Vorschläge für die Begründung zum Bebauungsplan

(Kursiv dargestellte Texte sind in den Bebauungsplan zu übernehmen)

Für den Bebauungsplan wurde die schalltechnische Untersuchung 2088_2 des Ingenieurbüros abConsultants GmbH erstellt. Die Untersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

1.1.4.1 Anlagenlärm

Innerhalb des Plangebietes werden Gewerbegebietsflächen ausgewiesen.

Um an den, dem Plangebiet benachbarten Immissionsorten gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können, wurde für die Teilflächen im Gewerbegebiet eine sog. „Kontingentierung“ der Lärmemissionen entsprechend des Verfahrens der DIN 45691:2006-12 zur Festlegung der maximal zulässigen Lärmimmissionen aus dem Gewerbegebiet durchgeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass sich bei Berücksichtigung der Vorbelastung aus dem Anlagenlärm an den maßgeblichen Immissionsorten in der Umgebung des Plangebietes durch die Planung keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der städtebaulichen Orientierungswerte aus dem Beiblatt zur DIN 18005-1 ergeben können.

Grundsätzlich ergibt sich folgende Situation:

Die Kontingentierung wurde so angelegt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den Immissionsorten mit einer Ausnahme um mindestens 6 dB unterschritten werden und damit im Sinne von 3.2.1 der TA Lärm nicht relevant zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte beitragen können. Für die Immissionsorte in größerer Entfernung wurden die Randbedingungen so gewählt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 10 dB unterschritten werden, so dass diese entsprechend 2.2 der TA Lärm nicht im Einwirkungsbereich innerhalb des Plangebietes situierten Anlagen liegen.

Am Immissionsort Fl.-Nr. 406/1 der Gemarkung Tremmersdorf wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm für die Nachtzeit von 40 dB(A) nur um 5,1 dB unterschritten. Dies ist jedoch zu vernachlässigen, da an diesem Immissionsort von einer nicht relevanten Vorbelastung aus Anlagenlärm ausgegangen

werden kann.

Innerhalb des Umgriffes ist auf dem Grundstück Fl.-Nr. 499/3, Gmk. Tremmersdorf ist der Betrieb der Fa. TMG situiert. Im Genehmigungsbescheid B0529/00/09 vom 02.11.2000 des Landratsamtes Neustadt a. d. Waldnaab sind Immissionsrichtwertanteile festgelegt, die durch die Lärmimmissionen aus dem Betrieb an den festgelegten Immissionsorten einzuhalten sind. Die Kontingentierung wurde daher so angelegt, dass sich aus der Kontingentierung Immissionskontingente ergeben, die mit den bescheidsgemäßen Immissionsrichtwertanteilen korrelieren.

Gewerbegebietsflächen mit einem Emissionskontingent ab $L_{WA} = 60 \text{ dB/m}^2$ können in der Regel als nahezu uneingeschränkte Flächen gelten (s. nachstehende Tabelle). Dies trifft für die alle Teilflächen tagsüber zu, da deren Emissionskontingente für den Tagzeitraum diesen Pegel mindestens erreichen um 4 dB bzw. 2 dB deutlich überschreiten.

Zusätzlich können in Richtung Westen tagsüber Zusatzkontingente von bis zu 4 dB an den Immissionsorten angerechnet werden.

Zur Nachtzeit sind alle Teilflächen aufgrund der um 15 dB niedrigeren Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den Immissionsorten in der Umgebung (Dorfgebiet, allgemeine Wohngebiete) entsprechend eingeschränkt. Diese Einschränkung kann jedoch als übliche Gegebenheit angesehen werden und kann durch organisatorische Maßnahmen und Planung z. B. entsprechender Pufferkapazitäten zur Reduzierung nächtlicher lärmintensiver Fahrbewegungen auf den Freiflächen und Abschirmungen durch geeignete Gebäudestellung kompensiert werden.

In Richtung Osten kann zudem ein Zusatzkontingent von 10 dB angerechnet werden, so dass sich hier für die Teilflächen GE 1, GE 2, GE 3 und GE 7.N effektiv ein Emissionskontingent von $L_{EK} = 59 \text{ dB}$ bis $L_{EK} = 62 \text{ dB}$ ergibt, so dass diese Teilflächen im Sinne der DIN 18005-1 auch zur Nachtzeit als nahezu uneingeschränkt bzw. uneingeschränkt gelten können, da die Richtungsabhängigkeit der Lärmemissionen im Rahmen der Planung gut, z. B. durch geeignete Gebäudestellungen kompensiert werden kann.

Nachstehend sind die festgelegten Emissionskontingente der Teilflächen angegeben:

| Fläche | $L_{EK, \text{Tag}}$, in dB(A)/m^2 | Reduzierung zur Nachtzeit in dB: |
|--------|--|----------------------------------|
| GE 1 | 60 | 11 |
| GE 1a | 60 | 12 |
| GE 2 | 60 | 11 |
| GE 3 | 60 | 11 |
| GE 4 | 60 | 15 |
| GE 5 | 60 | 17 |
| GE 6 | 60 | 14 |
| GE 7.N | 67 | 15 |
| GE 7.S | 60 | 12 |

Tabelle 2: Emissionskontingente (LEK), Summenpegel und nächtliche Pegelminderung

Das Plangebiet ist nach § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO intern durch Lärmimmissionskontingente gegliedert. Im Gebiet gibt es ein Teilgebiet mit Emissionskontingenten die bei typisierender Betrachtung ausreichend hoch sind, um die nach § 8 Abs. 2 BauNVO zulässigen und nicht nach § 1 Abs. 5 BauNVO wirksam ausgeschlossenen Nutzungsarten zu verwirklichen. Dabei beruft sich die Gemeinde Speinshart auf das Urteil des 4. Senats des BVerwG 4 CN 8.19 vom 29 Juni 2021.

Die relevanten Immissionsorte sind der schalltechnischen Untersuchung 2088_2 des Ingenieurbüros abConsultants GmbH zu entnehmen.

1.1.4.2 Verkehrslärm

Innerhalb des Plangebietes wird tagsüber der Orientierungswert für Verkehrslärmimmissionen aus dem Beiblatt der DIN 18005 für den Tagzeitraum unterschritten. Nachts wird der Orientierungswert geringfügig um 1 dB überschritten. Der hilfsweise heranziehbare Grenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung wird um 3 dB unterschritten. Auf Festsetzungen zum Schallschutz gegen Verkehrslärm kann aufgrund der geringfügigen Überschreitungen verzichtet werden.

Durch den Zusatzverkehr ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen um maximal 1 dB. Merkbar sind üblicherweise Pegelerhöhungen ab 3 dB. In seltenen Ausnahmefällen - jedoch in der Regel nur bei Vorliegen einer direkten Vergleichsmöglichkeit - sind auch Pegeländerungen ab 1 dB merkbar. Maßnahmen zur Reduzierung der zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen sind daher nicht erforderlich.

1.1.5 Hinweise an die Gemeinde Speinshart und an den Planer

Änderungen am Flächenzuschnitt der kontingentierten Teilflächen erfordern zwingend eine Überarbeitung dieser schalltechnischen Untersuchung.

Die bisherigen Teilflächen sind entsprechend der Darstellung in der **Anlage 1** dieses Berichtes aufzuteilen und zu benennen.

Fachlich verantwortlich

Dipl.-Ing.(FH) Alfred Bartl
Datum: 04.05.2023

Sachbearbeiter

Dipl.-Ing. (FH) Alfred Bartl
Datum: 04.05.2023

Gegengelesen

M.Eng. Matthias Lutter
Datum: 04.05.2023

Eine auszugsweise Wiedergabe, Veröffentlichung oder Weitergabe dieses Berichtes ist nur mit Zustimmung des Autors zulässig.

2 Situation und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Speinshart beabsichtigt die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes Speinshart und Aufstellung des Bebauungsplanes "Gewerbegebiet Klingen" in Tremmersdorf. Der Bebauungsplan soll ein Gewerbegebiet ausweisen.

Für unser beratendes Ingenieurbüro bestand die Aufgabe, die Verträglichkeit der Planung mit den schutzbedürftigen Nutzungen in der Umgebung zu untersuchen und zu bewerten und geeignete Festsetzungen für den zukünftigen Bebauungsplan zu erarbeiten.

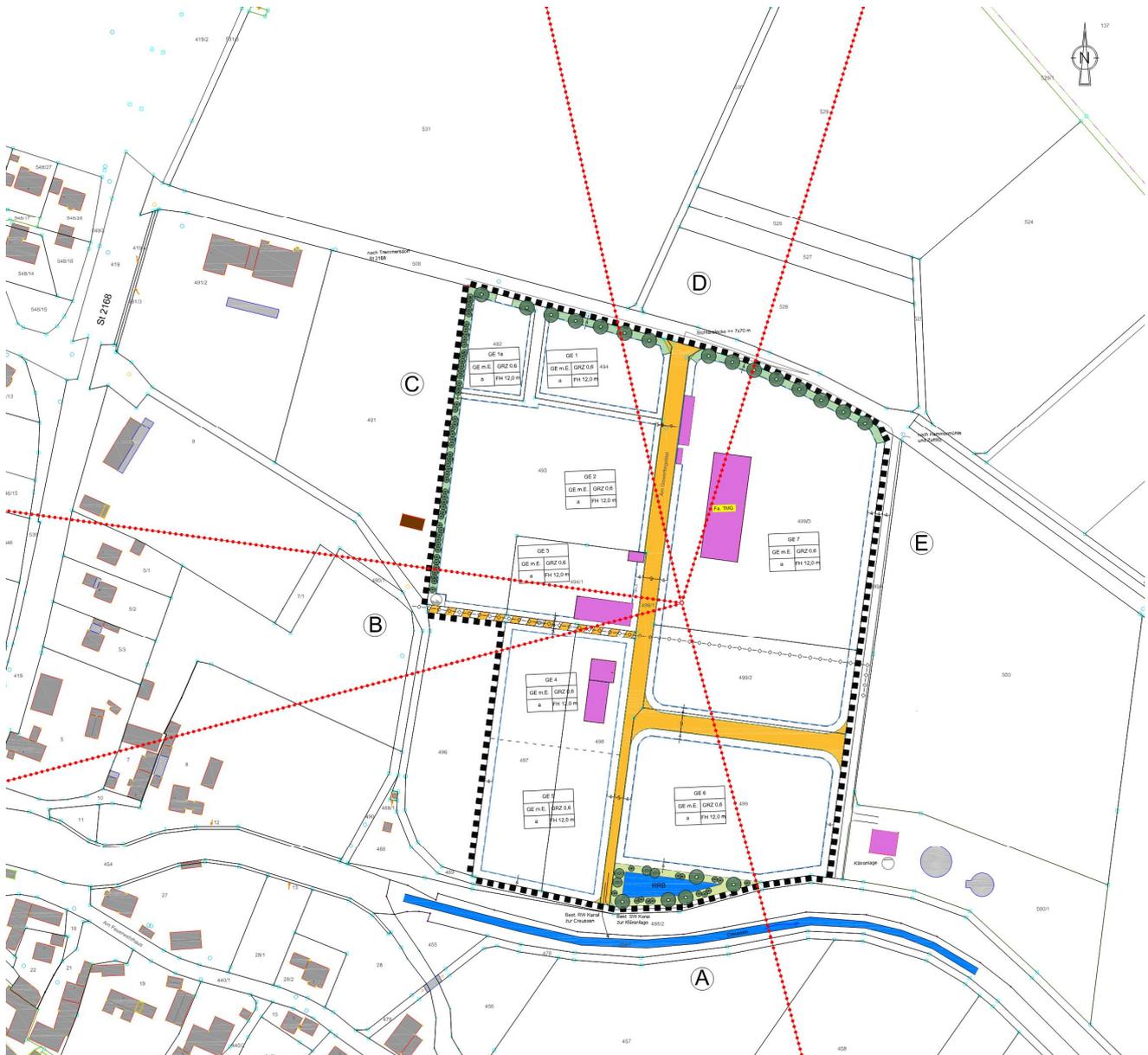


Abbildung 2: Auszug aus Planentwurf /21/, ohne Maßstab

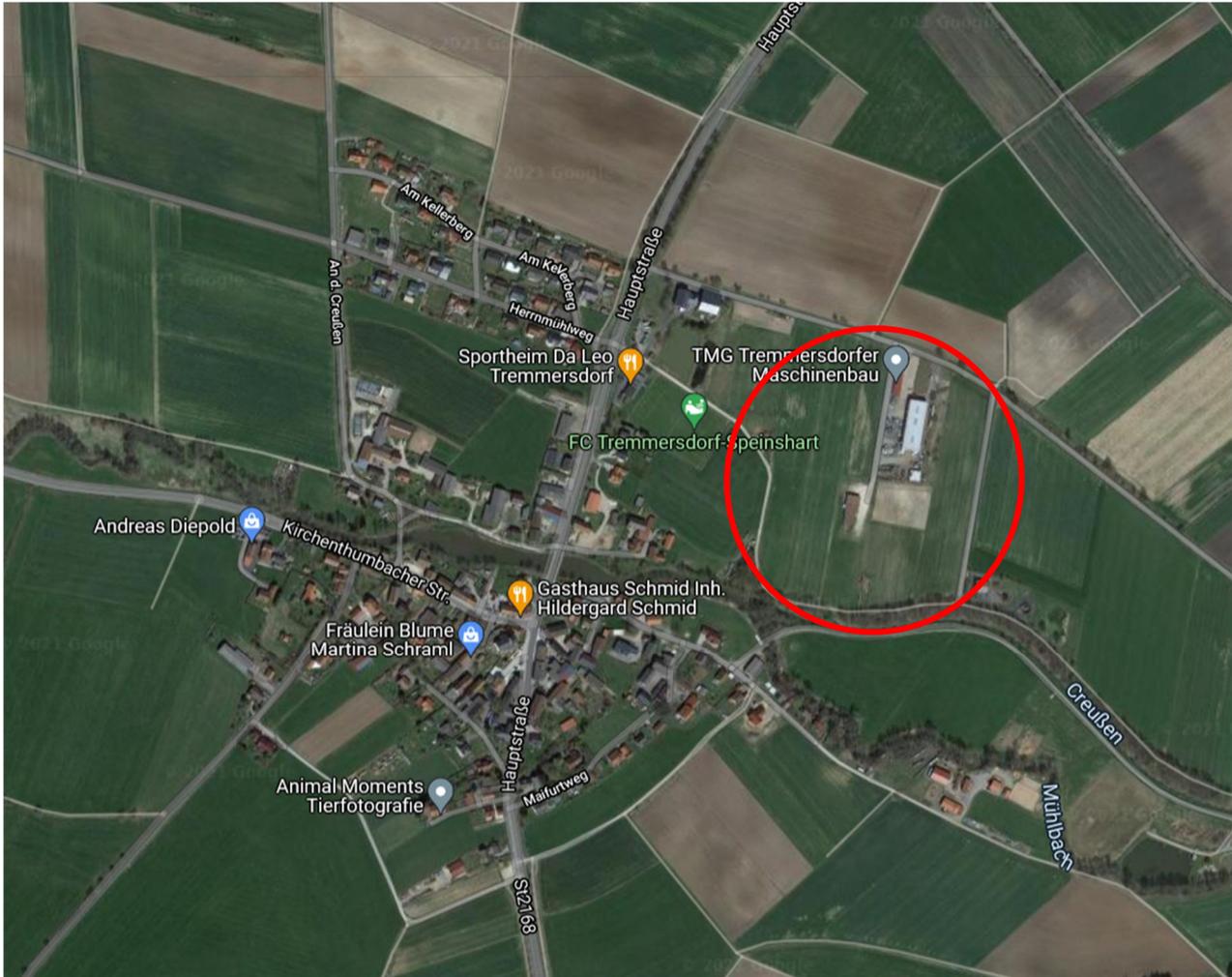


Abbildung 3: Luftbild /26/ (Google MAPS) ohne Maßstab

Die vorliegende Planung überplant u. a. den Bestandsbetrieb der Fa. TMG. Relevante Vorbelastung ist nach Ortseinsicht nicht zu berücksichtigen.

3 Grundlagen

3.1 Rechtliche Grundlagen

- /1/ Baugesetzbuch -BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert wurde
- /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/ Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Schreiben IIB5-4641-002/10, „Lärmschutz in der Bauleitplanung
- /4/ Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist
- /5/ 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
- /6/ BVerwG 4 CN 2.06, Urteil des 4. Senats vom 22.03.2007
- /7/ BVerwG 4 CN 8.19, Urteil des 4. Senats vom 29.06.2021

3.2 Normative Grundlagen

- /8/ DIN ISO 9613-2, Dämpfung des Schalls bei Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren vom Oktober 1999
- /9/ DIN 45691:2006-12, Geräuschkontingentierung vom Dezember 2006
- /10/ 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
- /11/ Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 vom Mai 1987
- /12/ DIN 1320:2009-12
- /13/ VDI 2714, „Schallausbreitung im Freien“, 01.1988, zurückgezogen 2006-10; der VDI empfiehlt die Anwendung der DIN ISO 9613-2(1999-10)
- /14/ VDI 2720, Blatt 1, „Schallschutz durch Abschirmung im Freien“, 03.1997
- /15/ DIN 1320:2009-12, „Akustik – Begriffe“

3.3 Richtlinien und Berechnungsgrundlagen

- /16/ 16. BImSchV, Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
- /17/ 24. BImSchV, Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist
- /18/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes VLärmSchR 97- vom 14.02.2007
- /19/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSW Ausgabe 2019
- /20/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS 90, Ausgabe 1990, Stand: April 1990

3.4 Planerische Grundlagen

- /21/ Gemeinde Speinshart, Bebauungsplan Gewerbegebiet „Klingen in Tremmersdorf“, Planstand 18.07.2022, Ingenieurbüro Oberndorfer, Eschenbach
- /22/ Gemeinde Speinshart, Bebauungsplan "Maifurt", Planstand 18.11.2016
- /23/ Gemeinde Speinshart, Bebauungsplan "Kellerbergsiedlung Tremmersdorf", Stand 25.02.1991
- /24/ <https://newgis.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=bca95533a6354141af2318e2e45d8f48>
- /25/ <https://www.baysis.bayern.de/>
- /26/ Google MAPS
- /27/ Digitaler Katasterauszug, Vermessungsverwaltung Bayern
- /28/ Digitales Geländemodell, Vermessungsverwaltung Bayern

3.5 Sonstige Grundlagen

- /29/ Verkehrsdaten: <https://www.baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/index.html>
- /30/ Genehmigungsbescheid B0529/00/09 vom 02.11.2000, Landratsamt Neustadt a. d. Waldnaab
- /31/ Vergleichende Studie „Handwerk und Wohnen- bessere Nachbarschaft durch technischen Wandel“, TÜV Rheinland 1993/2005
- /32/ Österreichisches Umweltbundesamt, Forum Schall, Emissionsdatenkatalog, Stand 08/2016
- /33/ Österreichisches Umweltbundesamt, Forum Schall, Betriebstypenkatalog, 2012
- /34/ Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010
- /35/ Software SoundPLAN der Firma Braunstein und Berndt GmbH, Stand siehe Anlage 5, Konformitätserklärung siehe Anlage 6

4 Anforderungen

4.1 **Gewerbelärm**

4.1.1 **Anlagenlärm**

Nur erhebliche Nachteile und Belästigungen sind im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu berücksichtigen. Erhebliche Belästigungen sind nach dem grundlegenden Urteil des BVerwG (BVerwG, Urt. vom 11.02.1977 IV C 9.75) nur jene, die den Betroffenen nicht zuzumuten sind.

4.1.1.1 **Gliederung der Baugebiete**

Baugebiete werden „in sich“ gegliedert; lediglich GE- und GI-Gebiete können auch im Verhältnis zueinander gegliedert werden. Sofern Baugebiete „in sich“ gegliedert werden, ist auf den allgemeinen Störgrad von Gewerbebetrieben (nicht störend - nicht wesentlich störend; erheblich belästigend - nicht erheblich belästigend) abzustellen.

Bei der Planung ist vorsorglich von den höchstzulässigen und hinsichtlich der zu erwartenden Emissionen ungünstigsten Ausnutzung der vorgesehenen Gebietsfestsetzungen auszugehen.

4.1.1.2 **Kontingentierung (DIN 45691:2006-12)**

Geräusche gehören zu den Hauptbelastungen und werden in der Bauleitplanung zu immer größeren Problemen. Sie sind Ausgangspunkt zahlreicher Streitigkeiten, die auch zur Unwirksamkeit eines Bebauungsplans führen können. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigen. Schädliche Umwelteinwirkungen sollen bei der Planung nach Möglichkeit vermieden werden (§ 50 BImSchG).

Die rechtlichen Regelungen sind als Teil der Umweltvorsorge Vorgaben für die städtebauliche Planung (Stadt- und Dorfplanung). Der damit auch angesprochene raumbezogene Schallschutz erfolgt im Wesentlichen durch eine systematische Steuerung der Verteilung der Bodennutzung (z. B. Wohngebiete, Gewerbegebiete) sowie durch bauliche Maßnahmen und technische Vorkehrungen (z. B. Schallschutzwände). Zur Regelung der Intensität der Flächennutzung hat in den vergangenen Jahren die Festsetzung von Emissionskontingenten (bisher: „immissionswirksame flächenbezogene Schallleistungspegel - IFSP“) an Bedeutung gewonnen. Die Festsetzung in einem Bebauungsplan kann dazu dienen, auf eine schutzwürdige Bebauung Rücksicht zu nehmen. Schließlich kann dem „Windhundprinzip“ in neuen GE- und GI-Gebieten vorgebeugt werden: Der erste Betrieb, der sich ansiedelt, soll möglichst nicht bereits so viel Lärm emittieren, dass jeder weitere Betrieb unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Bebauung unzulässig wäre. Außerdem können solche Festsetzungen bei der Ermittlung einer plangegebenen Vorbelastung hilfreich sein.

Aus schalltechnischer Sicht ist bei der städtebaulichen Planung und der rechtlichen Umsetzung zu gewährleisten, dass die Geräuscheinwirkungen durch die zulässigen Nutzungen nicht zu einer Verfehlung des angestrebten Schallschutzzieles führen. Dazu ist in der Planung ein Konzept für die Verteilung der in den maßgeblichen Immissionsorten für das Plangebiet insgesamt zur Verfügung stehende Geräuschanteile zu entwickeln. Ein Instrument, mit dem ein solches Konzept in der städtebaulichen Planung rechtlich umgesetzt werden kann, ist die Festsetzung von Geräuschkontingenten im Bebauungsplan.

Die Norm DIN 45691:2006-12 „Geräuschkontingentierung“ /9/ wendet sich an Städteplaner, Gemeinden, Genehmigungsbehörden und mit der Planung von Gewerbe-, Industrie- und Gewerbegebieten befasste Stellen, sowie an Fachleute, die für sie schalltechnisch beratend oder prüfend tätig sind.

In ihr werden Verfahren und eine einheitliche Terminologie als fachliche Grundlagen zur Geräuschkontingenterung in Bebauungsplänen für Industrie- oder Gewerbegebiete und auch für Gewerbegebiete beschrieben und rechtliche Hinweise für die Umsetzung gegeben.

Der Hauptteil der Norm beschreibt die bisher vielfach übliche Emissionskontingenterung ohne Berücksichtigung der möglichen Richtwirkung von Anlagen. Im Anhang A wird gezeigt, wie in bestimmten Fällen die mögliche schalltechnische Ausnutzung eines Baugebietes durch zusätzliche oder andere Festsetzungen verbessert werden kann.

Für alle schutzbedürftigen Gebiete in der Umgebung des Bebauungsplangebietes sind zunächst die Gesamt-Immissionswerte L_{GI} festzulegen.

Die Gesamt-Immissionswerte dürfen in der Regel nicht höher sein als die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm. Als Anhalt gelten die schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 /11/.

Die nach /9/ Abschnitt 4 ermittelten Emissionskontingente werden häufig durch nur einen besonders kritischen Immissionsort bestimmt, während an anderen Immissionsorten die Planwerte nicht ausgeschöpft werden. Um das Gebiet besser zu nutzen, können dann im Bebauungsplan zusätzliche oder andere Festsetzungen getroffen werden.

Im vorliegenden Fall bietet sich die Festsetzung eines Zusatzkontingentes über die Erhöhung des Emissionskontingentes für einzelne Richtungssektoren an:

Innerhalb des Bebauungsplangebietes werden ein Bezugspunkt und von diesem ausgehend ein oder mehrere Richtungssektoren k festgelegt. Für jeden wird ein Zusatzkontingent $L_{EK,zus,k}$ so bestimmt, dass für alle untersuchten Immissionsorte j in dem Sektor k folgende Gleichung erfüllt ist:

$$L_{EK,zus,k} = L_{PL,j} - 10 \lg \sum_i 10^{0,1(L_{EK,i} - \Delta L_{i,j}) / dB} \text{ dB} .$$

Die Zusatzkontingente sind auf ganze Dezibel abzurunden.

Im Bebauungsplan sind, außer den Teilflächen auch der Bezugspunkt und die von ihm ausgehenden Strahlen darzustellen, die die Sektoren begrenzen. Die Sektoren sind zu bezeichnen.

Schallabsorbierende Schirmoberflächen sowie weitere, auf dem Ausbreitungsweg pegelmindernde Größen dürfen nicht berücksichtigt werden.

4.1.1.3 DIN 18005

Bei den städtebaulichen Orientierungswerten der DIN 18005 handelt es sich nicht um Grenzwerte, sondern lediglich um Orientierungswerte. In /34/ wird dazu ausgeführt:

„Grenz- oder Richtwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, sind für die Bauleitplanung normativ nicht festgelegt. Welcher Lärm noch zumutbar ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach der durch die Gebietsart und durch die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und -bedürftigkeit. Die Schutzwürdigkeit wird vor allem durch den jeweiligen Gebietscharakter und durch eine planerische oder lärmbezogene Vorbelastung bestimmt.

Der Planungsleitsatz „Schaffung gesunder Wohnverhältnisse“ (§ 1 Absatz 6 Nr.1 BauGB) bedeutet grundsätzlich, dass unverträgliche Nutzungen voneinander zu trennen sind (§ 50 BImSchG). Dieser Trennungsgrundsatz kann im Einzelfall zumindest teilweise zurücktreten, wenn er im Konflikt mit anderen Zielen steht. Eine Überwindung des Trennungsgrundsatzes kommt vor allem bei der Überplanung von Gemengelagen oder der Konversion ehemals industriell und gewerblich geprägter Flächen in Betracht. Grundsätzlich gilt, dass die betroffenen Nachbarn vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen sind. Soweit gewerbliche oder industrielle Gebiete im Laufe der Zeit unmittelbar an Wohngebiete herangewachsen sind, können Überschreitungen der jeweiligen Immissionsrichtwerte nach Maßgabe der konkreten Schutzwürdigkeit in einem angemessenen Rahmen zugelassen werden.

Nur erhebliche Nachteile und Belästigungen sind im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu berücksichtigen. Erhebliche Belästigungen sind nach dem grundlegenden Urteil des BVerwG (BVerwG, Urt. vom 11.02.1977; IV C 9.75) nur jene, die den Betroffenen nicht zuzumuten sind. Deshalb ist die Zumutbarkeit für die Bestimmung der Erheblichkeit entscheidend.

*Baugebiete werden „in sich“ gegliedert (s. **Punkt 4.1.1.1**).*

Bei der Planung ist vorsorglich von der höchstzulässigen und hinsichtlich der zu erwartenden Emissionen ungünstigsten Ausnutzung der vorgesehenen Gebietsfestsetzungen auszugehen.

Der Leitgedanke bei der Neuplanung von Gebieten für die Wohnnutzung oder für sonstige schutzbedürftige Nutzungen in der Nachbarschaft bereits vorhandener gewerblicher Nutzungen ist die Festsetzung von planerischen Umweltschutzmaßnahmen im Bereich der später hinzukommenden Nutzung (Verursacherprinzip). Nach dieser Auffassung hat derjenige, der durch seine Maßnahmen einen Konflikt auslöst, maßgeblich zur Konfliktlösung beizutragen. Dies hat u. U. Bedeutung für die Frage, in welcher Reihenfolge und auf welchen Flächen notwendige Schutzmaßnahmen zu treffen sind.“

4.1.1.4 Tatsächliche Vorbelastung (TA Lärm)

Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche, wurde vom Gesetzgeber am 26.08.1998 die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) /5/ erlassen. Sie gilt - im Rahmen der Durchführung von Einzelbauvorhaben, unter Würdigung der in Kapitel 1 aufgeführten Ausnahmen - für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ unterliegen.

In der TA Lärm /5/ vom 26.08.1998, welche die gesetzliche Basis zur Beurteilung der Lärmimmissionen durch gewerbliche Nutzungen darstellt, sind folgende schalltechnische Immissionsrichtwerte für die Summe der Anlagenlärmimmissionen am jeweiligen Immissionsort angegeben:

| Gebietseinstufung | Immissionsrichtwert | |
|-----------------------------------|---------------------|----------|
| | Tag | Nacht |
| Krankenhäuser und Pflegeanstalten | 45 dB(A) | 35 dB(A) |
| Reine Wohngebiete | 50 dB(A) | 35 dB(A) |
| Allgemeine Wohngebiete (WA) | 55 dB(A) | 40 dB(A) |
| Kern-/Misch-/Dorfgebiete (MI/MD) | 60 dB(A) | 45 dB(A) |
| Urbane Gebiete | 63 dB(A) | 45 dB(A) |
| Gewerbegebiet (GE) | 65 dB(A) | 50 dB(A) |
| Industriegebiet (GI) | 70 dB(A) | 70 dB(A) |

Tabelle 3: Immissionsrichtwerte der TA Lärm /5/

Als Tagzeit gilt dabei der Zeitraum von 6.00 Uhr - 22.00 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum von 22.00 Uhr - 6.00 Uhr, wobei zur Beurteilung nachts diejenige volle Nachtstunde heranzuziehen ist, die den lautesten Beurteilungspegel verursacht.

Zuschläge für Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit werden entsprechend den Rechenvorschriften (TA Lärm /5/ usw.) automatisch vom Rechenprogramm /35/ vergeben.

Die o. a. Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind durch die Summe aller am Immissionsort einwirkenden Anlagengeräusche (Gesamtbelastung) einzuhalten. Vorhandene Vorbelastungen durch weitere vorhandene Anlagen sind daher zu berücksichtigen.

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die o. a. Richtwerte tagsüber um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Bei seltenen Ereignissen betragen die Immissionsrichtwerte für alle Gebiete mit Ausnahme von Industriegebieten tagsüber 70 dB(A) und nachts 55 dB(A). Einzelne Geräuschspitzen dürfen diese Werte in Gewerbegebieten tagsüber um nicht mehr als 25 dB(A) und nachts um nicht mehr als 15 dB(A) überschreiten und in den übrigen Gebieten tags nicht um mehr als 20 dB(A) und nachts um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten.

Der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag ist als nicht relevant anzusehen, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 TA Lärm am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschritten.

4.2 Verkehrslärm

4.2.1 DIN 18005

Im Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 /11/ 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. Darin sind die in Tabelle 4 aufgeführten Orientierungswerte für Verkehrslärmimmissionen angegeben:

| Gebietseinstufung | Orientierungswert | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | Tag | Nacht |
| Reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete | 50 dB(A) | 40 dB(A) |
| Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS), Campingplatzgebiete | 55 dB(A) | 45 dB(A) |
| Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen | 55 dB(A) | 55 dB(A) |
| Besondere Wohngebiet (WB) | 60 dB(A) | 45 dB(A) |
| | | |
| Dorfgebiete (MI), Mischgebiete (MD) | 60 dB(A) | 50 dB(A) |
| Kerngebiete (MK), Gewerbegebiete (GE) | 65 dB(A) | 55 dB(A) |
| Sonstige Gewerbegebiete soweit schutzbedürftig und je nach Nutzungsart | 45 dB(A) bis 65 dB(A) | 35 dB(A) bis 65 dB(A) |
| Industriegebiete (GI) | keine Angabe | keine Angabe |

Tabelle 4: 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.

4.2.2 Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen (auch Schienenwege, Eisen- u. Straßenbahn) wurde zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Juni 1990 die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“, die sog. Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - 3.3 erlassen. Darin wurde für verschiedene Gebietstypen, Immissionsgrenzwerte festgelegt, die durch den Bau oder die wesentliche Änderung der öffentlichen Straße verursachten Beurteilungspegel Tag/Nacht nicht überschritten werden dürfen.

| Gebietseinstufung | Immissionsgrenzwert | |
|---|---------------------|----------|
| | Tag | Nacht |
| Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen | 57 dB(A) | 47 dB(A) |
| Wohngebiete (WA, WR) | 59 dB(A) | 49 dB(A) |
| Dorf-, Kern-, Misch- u. Urbane Gebiete (MD, MK, MI, MU) | 64 dB(A) | 54 dB(A) |
| Gewerbegebiete (GE) | 69 dB(A) | 59 dB(A) |
| Industriegebiete (GI) | k.A. | k.A. |

Tabelle 5: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Auszug aus /16/)

k.A.: keine Angabe

Die Gebietstypen ergeben sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige Flächen bzw. bauliche Anlagen im Außenbereich sind entsprechend ihrer jeweiligen Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Wochenendhausgebiete, Kleingartengebiete und Wohnbebauung im Außenbereich ist gem. /17/ wie ein Misch- und Dorfgebiet zu schützen.

Als Tagzeit gilt der Zeitraum von 6.00 Uhr - 22.00 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum von 22.00 Uhr - 6.00 Uhr.

Bei den o.g. Immissionsgrenzwerten (IGW) der 16. BImSchV handelt es sich um Grenzwerte, nicht um Orientierungswerte. Werden die IGW überschritten, sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Bei der Bestimmung des Lärmschutzumfangs müssen die Grenzwerte nicht voll ausgeschöpft sein, sie können nach Abwägung im Einzelfall unterschritten werden, wenn dies mit vertretbarem Aufwand /6/ erreicht werden kann.

Der aktive Schallschutz hat Vorrang vor dem passiven Schallschutz, d.h. Einschnitts-, Troglage, Lärmschutz-Wall / Lärmschutzwand o. Kombination aus beidem vor Schallschutzfenstern. Wenn die Kosten für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, kann dieser zugunsten des passiven Schallschutzes unterbleiben. Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand ist je nach Einzelfall zu bestimmen. Auch eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz ist denkbar.

Die notwendigen (passiven) Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen in den o.g. Gebieten, die sich durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straße oder Schienenwege ergeben, sofern die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV überschritten werden, sind durch die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - vom 04.02.1997 geregelt.

Im vorliegenden Fall können die Kriterien der 16. BImSchV für das Vorliegen einer wesentlichen Änderung zur Bewertung der durch die Planung ausgelösten Zunahme der Verkehrslärmeinwirkungen auf die Immissionsorte in der Umgebung hilfsweise herangezogen werden, da die Richtlinie hier nicht einschlägig ist. Aufgrund der Erschließungssituation am nördlichen Ortsrand von Tremmersdorf über die Staatsstraße kann erfahrungsgemäß davon ausgegangen werden, dass eine merkbare Erhöhung durch das planungsbedingte Verkehrsaufkommen nicht vorliegt. Merkbar sind üblicherweise Pegelerhöhungen ab 3 dB. In seltenen Ausnahmefällen - jedoch in der Regel nur bei Vorliegen einer direkten Vergleichsmöglichkeit - sind auch Pegeländerungen von 1 dB merkbar.

4.3 Immissionsorte

Folgende Immissionsorte wurden berücksichtigt:

| Immissionsort | Nutzung |
|---|---------|
| Fl.-Nr. 104, Gmk. Speinshart | MD |
| Fl.-Nr. 1352/3, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 1542/3, Gmk. Speinshart | MD |
| Fl.-Nr. 28/2, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 2831/22, Gmk. Eschenbach | WA |
| Fl.-Nr. 3044/1, Gmk. Eschenbach | WA |
| Fl.-Nr. 406/1, Gmk. Tremmersdorf | WA |
| Fl.-Nr. 452, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 452/1, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 491/2, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 5/1, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 5/2, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 5/3, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 5/4, Gmk. Seitenthal | MD |
| Fl.-Nr. 546/13 (Parzelle 4), Gmk. Tremmersdorf | WA |
| Fl.-Nr. 546/15 (Parzelle 3), Gmk. Tremmersdorf | WA |
| Fl.-Nr. 548/14 (Parzelle 15), Gmk. Tremmersdorf | WA |
| Fl.-Nr. 548/26 (Parzelle 26), Gmk. Tremmersdorf | WA |
| Fl.-Nr. 69, Gmk. Speinshart | MD |
| Fl.-Nr. 7, Gmk. Tremmersdorf | MD |
| Fl.-Nr. 8, Gmk. Tremmersdorf | MD |

Tabelle 6: Immissionsorte

5 Berechnungen

5.1 Berechnung des Immissionskontingentes

Wenn ein Immissionsort nicht bereits vorbelastet ist, ist für ihn der Planwert gleich dem Gesamt-
immissionswert L_{GI} für das Gebiet, in dem er liegt. Sonst ist der Pegel L_{vor} der Vorbelastung zu ermit-
teln und der Planwert L_{PI} nach der Gleichung

$$L_{PI,j} = 10 \lg \left(10^{0,1L_{GI,j} / dB} - 10^{0,1L_{vor,j} / dB} \right) dB \quad \text{mit } j = \text{Index des jeweiligen Immissionsortes zu berechnen.}$$

Die Vorbelastung wurde, wie oben erläutert, entsprechend berücksichtigt. Die Berechnungen der
zulässigen Emissionskontingente erfolgten mit EDV-Unterstützung. Dabei werden die einzelnen ge-
werblichen Flächen des Bebauungsplangebietes solange in Teilflächen unterteilt, bis ihre Abmes-
sungen so gering sind, dass sie für die Berechnung als Punktschallquellen betrachtet werden kön-
nen.

Die Differenz ΔL zwischen dem Emissionskontingent L_{EK} und dem Immissionskontingent L_{IK} einer
Teilfläche am Immissionsort ergibt sich aus ihrer Größe und dem Abstand ihres Schwerpunktes vom
Immissionsort. Sie ist unter ausschließlicher Berücksichtigung der geometrischen Ausbreitungs-
dämpfung wie folgt zu berechnen, wobei die Teilfläche in ausreichend kleine Flächenelemente zu
zerlegen ist /9/:

$$\Delta L_{i,j} = -10 \lg \sum_k \left(\frac{S_k}{4\pi s_{k,j}^2} \right) dB \quad \text{mit } s_{k,j} = \text{Abstand des Immissionsortes vom Schwerpunkt des Flächenelementes in Meter (m) und } \sum_k S_k = S_i = \text{Flächengröße der Teilfläche in Quadratmeter (m}^2\text{).}$$

Wenn die größte Ausdehnung einer Teilfläche i nicht größer als $0,5 s_{i,j}$ ist, kann $\Delta L_{i,j}$ nach Gleichung
(3) aus /9/ berechnet werden:

$$\Delta L_{i,j} = -10 \lg \left(\frac{S_i}{4\pi s_{i,j}^2} \right) dB$$

mit

$s_{i,j}$ = Abstand des Immissionsortes vom Schwerpunkt der Teilfläche in Meter (m) und S_i = Flächengröße der Teilfläche in Quadratmeter (m²).

Eine EDV-Grafik der gespeicherten Daten zeigt die **Anlage 1** dieser Untersuchung. Die Teilflächen
und ihre Bezeichnung sind in der Zeichnung eingetragen. Die angesetzten Emissionskontingente L_{EK}
sind der **Anlage 2** zu entnehmen.

5.2 Berechnung des Zusatzkontingentes

Die nach /9/ Abschnitt 4 ermittelten Emissionskontingente werden häufig durch nur einen besonders kritischen Immissionsort bestimmt, während an anderen Immissionsorten die Planwerte nicht ausgeschöpft werden. Um das Gebiet besser zu nutzen, können dann im Bebauungsplan zusätzliche oder andere Festsetzungen getroffen werden.

Im vorliegenden Fall bietet sich die Festsetzung eines Zusatzkontingentes über die Erhöhung des Emissionskontingentes für einzelne Richtungssektoren an:

Innerhalb des Bebauungsplangebietes werden ein Bezugspunkt und von diesem ausgehend ein oder mehrere Richtungssektoren k festgelegt. Für jeden wird ein Zusatzkontingent $L_{EK,zus,k}$ so bestimmt, dass für alle untersuchten Immissionsorte j in dem Sektor k folgende Gleichung erfüllt ist:

$$L_{EK,zus,k} = L_{PL,j} - 10 \lg \sum_i 10^{0,1(L_{EK,i} - \Delta L_{i,j})} \text{ dB}.$$

Die Zusatzkontingente sind auf ganze Dezibel abzurunden.

Im Bebauungsplan sind dann außer den Teilflächen auch der Bezugspunkt und die von ihm ausgehenden Strahlen darzustellen, die die Sektoren begrenzen. Die Sektoren sind zu bezeichnen. Die Festsetzungen sind durch folgenden Text zu ergänzen:

„Für die im Plan dargestellten Richtungssektoren A bis D erhöhen sich die Emissionskontingente L_{EK} um folgende Zusatzkontingente $L_{EK,zus,k}$ “

Die Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens erfolgt nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5, wobei in den Gleichungen (6) und (7) der Norm für die Immissionsorte innerhalb der in der Tabelle genannten Richtungssektoren $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i} + L_{EK,zus,k}$ zu ersetzen ist.

5.3 Vorbelastung

Die Kontingentierung wurde so angelegt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den Immissionsorten mit einer vernachlässigbaren Ausnahme um mindestens 6 dB unterschritten werden und damit im Sinne von 3.2.1 der TA Lärm nicht relevant zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte beitragen können. Für die Immissionsorte in größerer Entfernung wurden die Randbedingungen so gewählt, dass die Immissionsorte der TA Lärm um mindestens 10 dB unterschritten werden. Dabei kann im Sinne von 2.2 TA Lärm davon ausgegangen werden, dass diese Immissionsorte nicht im Einwirkungsbereich der Lärmimmissionen aus dem Plangebiet liegen.

An den, dem Plangebiet näher gelegenen Immissionsorten liegt entsprechend Ortseinsicht keine relevante Vorbelastung vor.

5.4 Verkehrslärm

Um die Verkehrslärmimmissionen hinsichtlich der Einwirkungen auf das Wohngebiet bzw. hinsichtlich der durch die Planung ausgelösten Zunahme der Verkehrslärmimmissionen beurteilen zu können, wurden folgende Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021 /29/ zugrunde gelegt und mit einem Prognosefaktor von 1,14 (Zunahme um 14 Prozentpunkte) auf das Jahr 2035 prognostiziert (Details siehe **Anlage 3**). Die Berechnung erfolgt nach RLS-19 /19/.



Abbildung 4: Zählstellen aus /29/

Die angesetzten Verkehrsdaten sind in der **Anlage 3** dokumentiert.

Für die Planungsbedingte Zunahme des Verkehrsaufkommens setzen wir entsprechend Büroerfahrung konservativ 832 zus. PKW-Fahrten/d und 264 LKW-Fahrten/d an, die sich je hölftig auf der Staatsstraße St 2148 in beide Richtungen verteilen. LKW1 und LKW2 wurden im Verhältnis 2:1 angesetzt.

Unter diesen Voraussetzungen ergibt sich durch den Zusatzverkehr eine Erhöhung des Schallleistungspegels Für die Tag- und für die Nachtzeit um 1,5 dB. Damit kannn davon ausgegangen werden, dass sich an den Immissionsorten in der Umgebung des Plangebietes keine merkbare Pegelerhöhung ergibt.

Für die Verkehrslärmberechnung wurden die Ausbreitungsbedingungen entsprechend der RLS 19 angewandt.

| Allgemeine Angaben | | | | | Verkehrsbelastung | | | | | GL-Faktor | MSV | RLS19 | | | | |
|--------------------|--------------|--|--------------------|---------|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------|-----------------|-------------------|---------------|-----|--------------------|-----------------|
| Straße | Land | TK/Zst.-Nr. | Region | Zählart | DTV | DTV | LV | SV | Di-Do Nzb | | | fer | MSV Ri1 | M | P1 | P2 |
| E-Str. | zust. Stelle | Zählabschnittsanfang Zählabschnittsende | Region | TZ | 2015 | W | Krad | Bus | LoA | Kfz | b _{So} | D | Tag 06-22 Uhr | | | |
| | | | | | SV | U | | | | | | | LVm | LZ | SV | b _{Fr} |
| | | | | | 2010 | S | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | b _{SV,R1} | N | Evening 18-22 Uhr | | | | |
| | | | | | SV | | | | | | | | | | b _{SV,R2} | Night 22-06 Uhr |
| | Anz. FS | FS / OD | Zabl. km ges. / FS | DZ | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] | [Kfz/h] | [Kfz/h] | [%] | [%] | [%] | [%] | | |
| L 2168 | 9 BY | 6236 9402 | | TM | 2 703 | 2 747 | 2 611 | 136 | 3 444 | 1,03 | 244 | 161 | 2,7 | 2,1 | 1,7 | |
| | 31 | | 902 | | 118 | 2 956 | | 12 | | | 4,1 % | 182 | 2,9 | 2,4 | 1,7 | |
| | | St 2184 (nördl. Neustadt a. Kulm) | | | 3 029 | 3 041 | 46 | 62 | 3 135 | 0,35 | 216 | 100 | 1,3 | 0,9 | 1,8 | |
| | | B 470 (Eschenbach i. d. OPf.) | | | 231 | 1 608 | 2 565 | 62 | 309 | 1,08 | 4,1 % | 21 | 3,5 | 3,7 | 1,1 | |
| | FS = 2 | FS | 10,5 / 8,3 | | | | | | | | | | | | | |

Abbildung 5: Auszug aus den Zähldaten Bayern /29/

5.5 Schallausbreitung

5.5.1 Planerische Vorbelastung

Für die Berechnung der Vorbelastung wurde das Verfahren aus /9/ angewendet, welches ausschließlich die Pegelminderung aufgrund der Abstandsvergrößerung berücksichtigt. In den Planunterlagen evtl. dargestellte Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg werden dabei vom Rechenprogramm nicht berücksichtigt.

5.5.2 Verkehrslärm

Für die Verkehrslärberechnungen wurden die Ausbreitungsbedingungen entsprechend der jeweiligen Richtlinien (RLS 19) angewandt.

6 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.

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

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 $\sigma_{\text{t}} = 1,3$ dB für Messverfahren der Genauigkeitsklasse 1 und zwischen $\sigma_{\text{t}} = 3,5$ 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 /8/ 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 | $\sigma_{\text{prog}} = 1,5$ dB | $\sigma_{\text{prog}} = 1,5$ dB |
| 5 m – 30 m | $\sigma_{\text{prog}} = 0,5$ dB | $\sigma_{\text{prog}} = 1,5$ dB |

Tabelle 7: 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.

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:

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

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

7 Nomenklatur

Pegel werden im vorliegenden Bericht in dB (Dezibel) angegeben. Entsprechend /15/ 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.

Z:\Vorgang\02088
1Berechnungen
1sound_82_Stand_
29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart Geräuschkontingentierung

2088
RNA0013
Blatt: 1 von 5
29.04.2023

Kontingentierung für: Tageszeitraum

| Immissionsort | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Gesamtimmissionswert L(GI) | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 60,0 | 55,0 | 55,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 55,0 |
| Geräuschvorbelastung L(vor) | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -6,0 |
| Planwert L(PI) | 54,0 | 54,0 | 54,0 | 54,0 | 54,0 | 54,0 | 54,0 | 54,0 | 49,0 | 49,0 | 49,0 | 49,0 | 54,0 | 45,0 | 45,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 49,0 |

| | | | Teilpegel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------|-------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Teilfläche | Größe [m²] | L(EK) | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| GE1 | 2668,0 | 60 | 37,0 | 34,5 | 34,1 | 33,6 | 33,3 | 32,3 | 31,1 | 29,5 | 34,2 | 33,6 | 33,5 | 33,5 | 33,0 | 15,4 | 15,4 | 21,4 | 14,9 | 17,3 | 23,6 | 24,8 | 31,0 |
| GE1a | 1661,5 | 60 | 37,6 | 33,9 | 33,5 | 32,7 | 32,0 | 30,5 | 28,8 | 27,1 | 33,9 | 33,2 | 33,1 | 33,1 | 31,8 | 13,3 | 13,2 | 19,2 | 12,6 | 15,1 | 21,4 | 22,8 | 29,0 |
| GE2 | 9299,7 | 60 | 42,6 | 41,7 | 41,5 | 41,0 | 40,9 | 39,8 | 38,1 | 36,0 | 39,7 | 39,4 | 40,1 | 39,8 | 40,5 | 21,0 | 20,9 | 27,3 | 20,2 | 22,5 | 28,4 | 29,5 | 38,2 |
| GE3 | 2585,3 | 60 | 35,2 | 35,5 | 35,4 | 35,1 | 35,7 | 35,2 | 33,8 | 31,5 | 32,9 | 32,7 | 33,6 | 33,3 | 35,2 | 15,7 | 15,5 | 22,1 | 14,7 | 16,9 | 22,5 | 23,5 | 33,7 |
| GE4 | 3713,8 | 60 | 35,4 | 36,9 | 37,0 | 36,9 | 38,3 | 38,9 | 37,4 | 34,5 | 33,5 | 33,5 | 34,8 | 34,3 | 37,6 | 17,4 | 17,3 | 24,1 | 16,3 | 18,3 | 23,6 | 24,6 | 37,2 |
| GE5 | 4546,0 | 60 | 35,0 | 37,1 | 37,3 | 37,5 | 39,8 | 42,4 | 41,4 | 37,0 | 33,4 | 33,5 | 34,9 | 34,4 | 38,9 | 18,5 | 18,4 | 25,6 | 17,2 | 19,0 | 24,0 | 24,9 | 40,8 |
| GE6 | 6889,3 | 60 | 35,5 | 36,5 | 36,6 | 36,7 | 38,2 | 40,1 | 41,4 | 39,8 | 34,0 | 33,9 | 34,9 | 34,5 | 37,6 | 20,5 | 20,4 | 27,4 | 19,3 | 21,1 | 26,0 | 26,7 | 39,8 |
| GE7.N | 13677,3 | 67 | 47,3 | 46,5 | 46,4 | 46,2 | 46,6 | 46,8 | 46,5 | 45,5 | 45,4 | 45,1 | 45,4 | 45,2 | 46,2 | 29,9 | 29,9 | 36,1 | 29,3 | 31,6 | 37,3 | 38,1 | 45,9 |
| GE7.S | 4350,5 | 60 | 34,4 | 34,7 | 34,8 | 34,7 | 35,6 | 36,6 | 36,8 | 35,6 | 32,7 | 32,5 | 33,3 | 33,0 | 35,1 | 18,2 | 18,2 | 24,8 | 17,3 | 19,3 | 24,5 | 25,3 | 35,8 |
| Immissionskontingent L(IK) | | | 50,0 | 49,3 | 49,3 | 49,0 | 49,6 | 50,1 | 49,7 | 48,0 | 47,8 | 47,5 | 48,0 | 47,8 | 49,2 | 31,8 | 31,7 | 38,1 | 31,0 | 33,2 | 38,9 | 39,8 | 49,1 |
| Unterschreitung | | | 4,0 | 4,7 | 4,7 | 5,0 | 4,4 | 3,9 | 4,3 | 6,0 | 1,2 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 4,8 | 13,2 | 13,3 | 11,9 | 19,0 | 16,8 | 11,1 | 10,2 | -0,1 |

- | | |
|--|--|
| 2 = Fl.-Nr. 491/2, Gmk. Tremmersdorf 3 = Fl.-Nr. 5/1, Gmk. Tremmersdorf 4 = Fl.-Nr. 5/2, Gmk. Tremmersdorf 5 = Fl.-Nr. 5/3, Gmk. Tremmersdorf 6 = Fl.-Nr. 8, Gmk. Tremmersdorf 7 = Fl.-Nr. 28/2, Gmk. Tremmersdorf 8 = Fl.-Nr. 452/1, Gmk. Tremmersdorf 9 = Fl.-Nr. 452, Gmk. Tremmersdorf 10 = Fl.-Nr. 548/26 (Parzelle 26), Gmk. 1 11 = Fl.-Nr. 548/14 (Parzelle 15), Gmk. 1 12 = Fl.-Nr. 546/15 (Parzelle 3), Gmk. Tr | 13 = Fl.-Nr. 546/13 (Parzelle 4), Gmk. Tr 14 = Fl.-Nr. 7, Gmk. Tremmersdorf 15 = Fl.-Nr. 3044/1, Gmk. Eschenbach 16 = Fl.-Nr. 2831/22, Gmk. Eschenbach 17 = Fl.-Nr. 1352/3, Gmk. Tremmersdorf 18 = Fl.-Nr. 1542/3, Gmk. Speinshart 19 = Fl.-Nr. 5/4, Gmk. Seitenthal 20 = Fl.-Nr. 104, Gmk. Speinshart 21 = Fl.-Nr. 69, Gmk. Speinshart 22 = Fl.-Nr. 406/1, Gmk. Tremmersdorf |
|--|--|

Z:\Vorgang\02088
1Berechnungen
1sound_82_Stand_
29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart Geräuschkontingentierung

2088
RNA0013
Blatt: 2 von 5
29.04.2023

Kontingentierung für: Nachtzeitraum

| Immissionsort | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Gesamtimmissionswert L(GI) | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 40,0 | 45,0 | 40,0 | 40,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 40,0 |
| Geräuschvorbelastung L(vor) | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -6,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -10,0 | -6,0 |
| Planwert L(PI) | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 39,0 | 34,0 | 34,0 | 34,0 | 34,0 | 39,0 | 30,0 | 30,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 35,0 | 34,0 |

| | | | Teilpegel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------|-------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Teilfläche | Größe [m²] | L(EK) | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| GE1 | 2668,0 | 49 | 26,0 | 23,5 | 23,1 | 22,6 | 22,3 | 21,3 | 20,1 | 18,5 | 23,2 | 22,6 | 22,5 | 22,5 | 22,0 | 4,4 | 4,4 | 10,4 | 3,9 | 6,3 | 12,6 | 13,8 | 20,0 |
| GE1a | 1661,5 | 48 | 25,6 | 21,9 | 21,5 | 20,7 | 20,0 | 18,5 | 16,8 | 15,1 | 21,9 | 21,2 | 21,1 | 21,1 | 19,8 | 1,3 | 1,2 | 7,2 | 0,6 | 3,1 | 9,4 | 10,8 | 17,0 |
| GE2 | 9299,7 | 49 | 31,6 | 30,7 | 30,5 | 30,0 | 29,9 | 28,8 | 27,1 | 25,0 | 28,7 | 28,4 | 29,1 | 28,8 | 29,5 | 10,0 | 9,9 | 16,3 | 9,2 | 11,5 | 17,4 | 18,5 | 27,2 |
| GE3 | 2585,3 | 49 | 24,2 | 24,5 | 24,4 | 24,1 | 24,7 | 24,2 | 22,8 | 20,5 | 21,9 | 21,7 | 22,6 | 22,3 | 24,2 | 4,7 | 4,5 | 11,1 | 3,7 | 5,9 | 11,5 | 12,5 | 22,7 |
| GE4 | 3713,8 | 45 | 20,4 | 21,9 | 22,0 | 21,9 | 23,3 | 23,9 | 22,4 | 19,5 | 18,5 | 18,5 | 19,8 | 19,3 | 22,6 | 2,4 | 2,3 | 9,1 | 1,3 | 3,3 | 8,6 | 9,6 | 22,2 |
| GE5 | 4546,0 | 43 | 18,0 | 20,1 | 20,3 | 20,5 | 22,8 | 25,4 | 24,4 | 20,0 | 16,4 | 16,5 | 17,9 | 17,4 | 21,9 | 1,5 | 1,4 | 8,6 | 0,2 | 2,0 | 7,0 | 7,9 | 23,8 |
| GE6 | 6889,3 | 46 | 21,5 | 22,5 | 22,6 | 22,7 | 24,2 | 26,1 | 27,4 | 25,8 | 20,0 | 19,9 | 20,9 | 20,5 | 23,6 | 6,5 | 6,4 | 13,4 | 5,3 | 7,1 | 12,0 | 12,7 | 25,8 |
| GE7.N | 13677,3 | 52 | 32,3 | 31,5 | 31,4 | 31,2 | 31,6 | 31,8 | 31,5 | 30,5 | 30,4 | 30,1 | 30,4 | 30,2 | 31,2 | 14,9 | 14,9 | 21,1 | 14,3 | 16,6 | 22,3 | 23,1 | 30,9 |
| GE7.S | 4350,5 | 48 | 22,4 | 22,7 | 22,8 | 22,7 | 23,6 | 24,6 | 24,8 | 23,6 | 20,7 | 20,5 | 21,3 | 21,0 | 23,1 | 6,2 | 6,2 | 12,8 | 5,3 | 7,3 | 12,5 | 13,3 | 23,8 |
| Immissionskontingent L(IK) | | | 36,7 | 35,9 | 35,8 | 35,4 | 35,9 | 36,0 | 35,5 | 33,9 | 34,3 | 34,0 | 34,5 | 34,3 | 35,5 | 17,8 | 17,7 | 24,1 | 17,0 | 19,2 | 24,9 | 25,9 | 34,9 |
| Unterschreitung | | | 2,3 | 3,1 | 3,2 | 3,6 | 3,1 | 3,0 | 3,5 | 5,1 | -0,3 | 0,0 | -0,5 | -0,3 | 3,5 | 12,2 | 12,3 | 10,9 | 18,0 | 15,8 | 10,1 | 9,1 | -0,9 |

- | | |
|--|--|
| 2 = Fl.-Nr. 491/2, Gmk. Tremmersdorf 3 = Fl.-Nr. 5/1, Gmk. Tremmersdorf 4 = Fl.-Nr. 5/2, Gmk. Tremmersdorf 5 = Fl.-Nr. 5/3, Gmk. Tremmersdorf 6 = Fl.-Nr. 8, Gmk. Tremmersdorf 7 = Fl.-Nr. 28/2, Gmk. Tremmersdorf 8 = Fl.-Nr. 452/1, Gmk. Tremmersdorf 9 = Fl.-Nr. 452, Gmk. Tremmersdorf 10 = Fl.-Nr. 548/26 (Parzelle 26), Gmk. 1 11 = Fl.-Nr. 548/14 (Parzelle 15), Gmk. 1 12 = Fl.-Nr. 546/15 (Parzelle 3), Gmk. Tr | 13 = Fl.-Nr. 546/13 (Parzelle 4), Gmk. Tr 14 = Fl.-Nr. 7, Gmk. Tremmersdorf 15 = Fl.-Nr. 3044/1, Gmk. Eschenbach 16 = Fl.-Nr. 2831/22, Gmk. Eschenbach 17 = Fl.-Nr. 1352/3, Gmk. Tremmersdorf 18 = Fl.-Nr. 1542/3, Gmk. Speinshart 19 = Fl.-Nr. 5/4, Gmk. Seitenthal 20 = Fl.-Nr. 104, Gmk. Speinshart 21 = Fl.-Nr. 69, Gmk. Speinshart 22 = Fl.-Nr. 406/1, Gmk. Tremmersdorf |
|--|--|

Z:\Vorgang\02088
Berechnungen
sound_B2_Stand_
29_03_2023\

**Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
Geräuschkontingentierung**

2088
RNAT0013
Blatt: 3 von 5
29.04.2023

Entfernungsminderung A(div)

| Teilfläche | Größe [m²] | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
|------------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| GE1 | 2668,0 | 57,2 | 59,8 | 60,1 | 60,7 | 61,0 | 62,0 | 63,2 | 64,7 | 60,1 | 60,6 | 60,7 | 60,7 | 61,2 | 78,8 | 78,9 | 72,9 | 79,4 | 76,9 | 70,7 | 69,5 | 63,2 |
| GE1a | 1661,5 | 54,6 | 58,3 | 58,8 | 59,5 | 60,2 | 61,7 | 63,4 | 65,2 | 58,3 | 59,0 | 59,2 | 59,1 | 60,4 | 78,9 | 79,0 | 73,0 | 79,6 | 77,1 | 70,8 | 69,4 | 63,2 |
| GE2 | 9299,7 | 57,1 | 58,0 | 58,2 | 58,7 | 58,8 | 59,9 | 61,6 | 63,7 | 60,0 | 60,3 | 59,6 | 59,9 | 59,1 | 78,7 | 78,7 | 72,4 | 79,5 | 77,2 | 71,3 | 70,1 | 61,5 |
| GE3 | 2585,3 | 59,0 | 58,7 | 58,7 | 59,1 | 58,5 | 58,9 | 60,3 | 62,6 | 61,3 | 61,4 | 60,5 | 60,9 | 59,0 | 78,5 | 78,6 | 72,0 | 79,4 | 77,3 | 71,6 | 70,6 | 60,4 |
| GE4 | 3713,8 | 60,2 | 58,8 | 58,7 | 58,8 | 57,4 | 56,8 | 58,3 | 61,2 | 62,2 | 62,2 | 60,9 | 61,4 | 58,1 | 78,3 | 78,4 | 71,6 | 79,4 | 77,4 | 72,1 | 71,1 | 58,5 |
| GE5 | 4546,0 | 61,6 | 59,5 | 59,3 | 59,1 | 56,8 | 54,1 | 55,2 | 59,6 | 63,2 | 63,1 | 61,7 | 62,2 | 57,7 | 78,1 | 78,2 | 71,0 | 79,4 | 77,6 | 72,6 | 71,7 | 55,8 |
| GE6 | 6889,3 | 62,9 | 61,9 | 61,8 | 61,7 | 60,2 | 58,2 | 57,0 | 58,5 | 64,4 | 64,5 | 63,5 | 63,9 | 60,8 | 77,9 | 78,0 | 71,0 | 79,1 | 77,3 | 72,4 | 71,6 | 58,6 |
| GE7.N | 13677,3 | 61,0 | 61,8 | 61,9 | 62,2 | 61,8 | 61,6 | 61,8 | 62,8 | 63,0 | 63,3 | 63,0 | 63,1 | 62,1 | 78,5 | 78,5 | 72,2 | 79,1 | 76,8 | 71,1 | 70,3 | 62,5 |
| GE7.S | 4350,5 | 62,0 | 61,6 | 61,6 | 61,7 | 60,7 | 59,8 | 59,6 | 60,8 | 63,7 | 63,9 | 63,1 | 63,4 | 61,2 | 78,1 | 78,2 | 71,6 | 79,1 | 77,1 | 71,8 | 71,1 | 60,6 |

- 2 = Fl.-Nr. 491/2, Gmk. Tremmersdorf
- 3 = FL.Nr. 5/1, Gmk. Tremmersdorf
- 4 = Fl.-Nr. 5/2, Gmk. Tremmersdorf
- 5 = Fl.-Nr. 5/3, Gmk. Tremmersdorf
- 6 = Fl.-Nr. 8, Gmk. Tremmersdorf
- 7 = Fl.-Nr. 28/2, Gmk. Tremmersdorf
- 8 = Fl.-Nr. 452/1, Gmk. Tremmersdorf
- 9 = Fl.-Nr. 452, Gmk. Tremmersdorf
- 10 = Fl.-Nr. 548/26 (Parzelle 26), Gmk. 1
- 11 = Fl.-Nr. 548/14 (Parzelle 15), Gmk. 1
- 12 = Fl.-Nr. 546/15 (Parzelle 3), Gmk. Tr

- 13 = Fl.-Nr. 546/13 (Parzelle 4), Gmk. Tr
- 14 = Fl.-Nr. 7, Gmk. Tremmersdorf
- 15 = Fl.-Nr. 3044/1, Gmk. Eschenbach
- 16 = Fl.-Nr. 2831/22, Gmk. Eschenbach
- 17 = Fl.-Nr. 1352/3, Gmk. Tremmersdorf
- 18 = Fl.-Nr. 1542/3, Gmk. Speinshart
- 19 = Fl.-Nr. 5/4, Gmk. Seitenthal
- 20 = Fl.-Nr. 104, Gmk. Speinshart
- 21 = Fl.-Nr. 69, Gmk. Speinshart
- 22 = Fl.-Nr. 406/1, Gmk. Tremmersdorf

Z:\Vorgang\02088
 \Berechnungen
 \sound_82_Stand_
 29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart Geräuschkontingentierung

2088
 RNAT0013
 Blatt: 4 von 5
 29.04.2023

Vorschlag für textliche Festsetzungen im Bebauungsplan:

Innerhalb der Gewerbegebietsflächen sind nur Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche die nachfolgend aufgeführten Emissionskontingente L(EK) nach DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“ weder tagsüber (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) überschreiten.

Emissionskontingente

| Teilfläche | L(EK),T | L(EK),N |
|------------|---------|---------|
| GE 1 | 60 | 49 |
| GE 1a | 60 | 48 |
| GE 2 | 60 | 49 |
| GE 3 | 60 | 49 |
| GE 4 | 60 | 45 |
| GE 5 | 60 | 43 |
| GE 6 | 60 | 46 |
| GE 7.N | 67 | 52 |
| GE 7.S | 60 | 48 |

Die Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens erfolgt nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5, wobei in den Gleichungen (6) und (7) der Norm für die Immissionsorte innerhalb der in der Tabelle genannten Richtungssektoren LEK_i durch LEK_i + LEK_{zus,k} zu ersetzen ist.

Die Relevanzgrenze aus DIN 45691:2006-12 ist zu beachten.

Erstreckt sich die Betriebsfläche eines Vorhabens über mehrere Teilflächen, so ist dieses Vorhaben dann zulässig, wenn der sich ergebende Beurteilungspegel nicht größer ist als die Summe der sich aus den Emissionskontingenten ergebenden Immissionskontingente. Die Anwendung der Gleichung (7) aus DIN 45691:2006-12 (Summation) ist damit explizit nicht ausgeschlossen.

Z:\Vorgang\02088
Berechnungen
sound_82_Stand_
29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart Geräuschkontingentierung

2088
RNAT0013
Blatt: 5 von 5
29.04.2023

Vorschlag für textliche Festsetzungen im Bebauungsplan:

Für in den im Plan dargestellten Richtungssektoren A bis # liegende Immissionsorte darf in den Gleichungen (6) und (7) der DIN45691 das Emissionskontingent $L\{EK\}$ der einzelnen Teilflächen durch $L\{EK\}+L\{EK,zus\}$ ersetzt werden



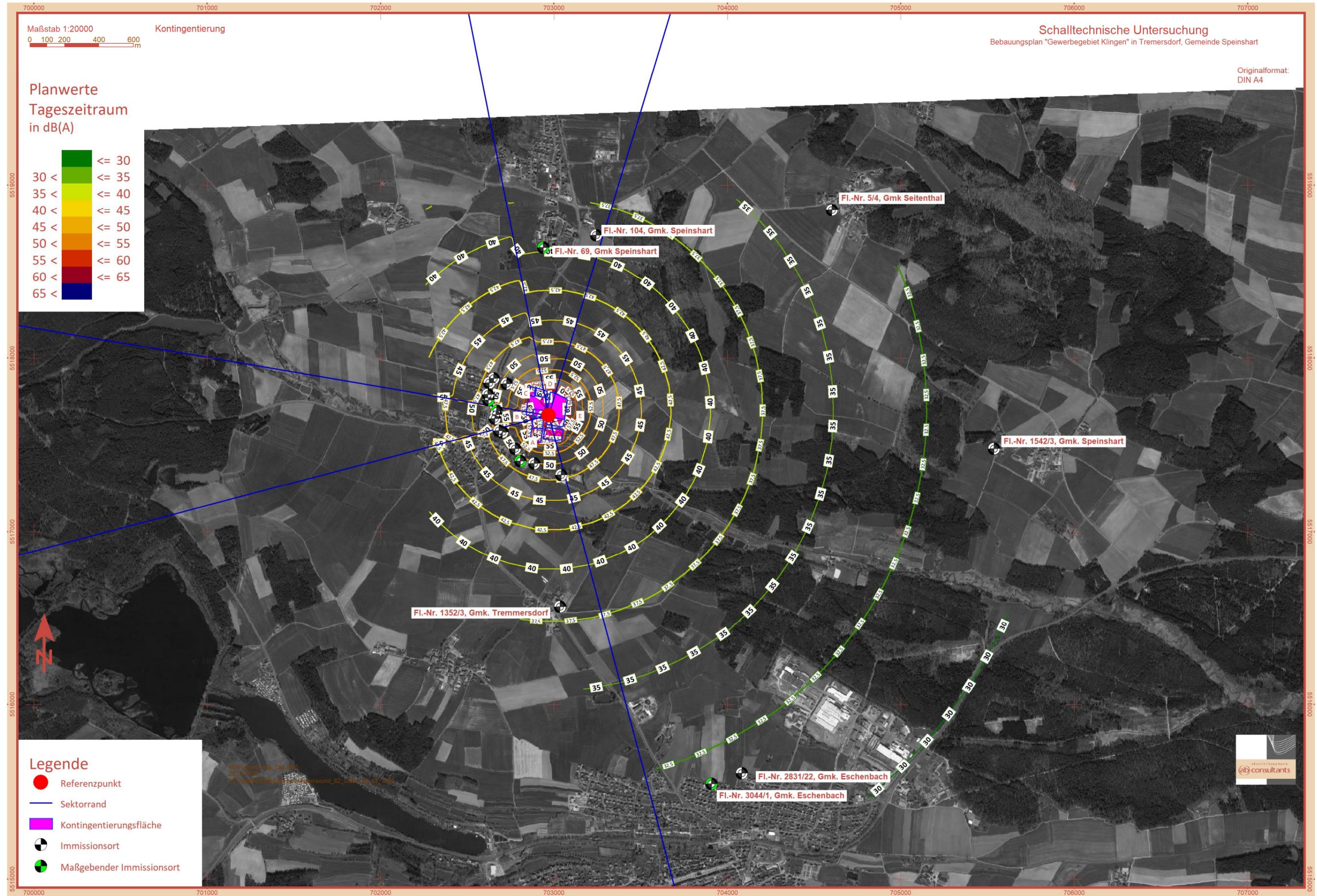
Referenzpunkt

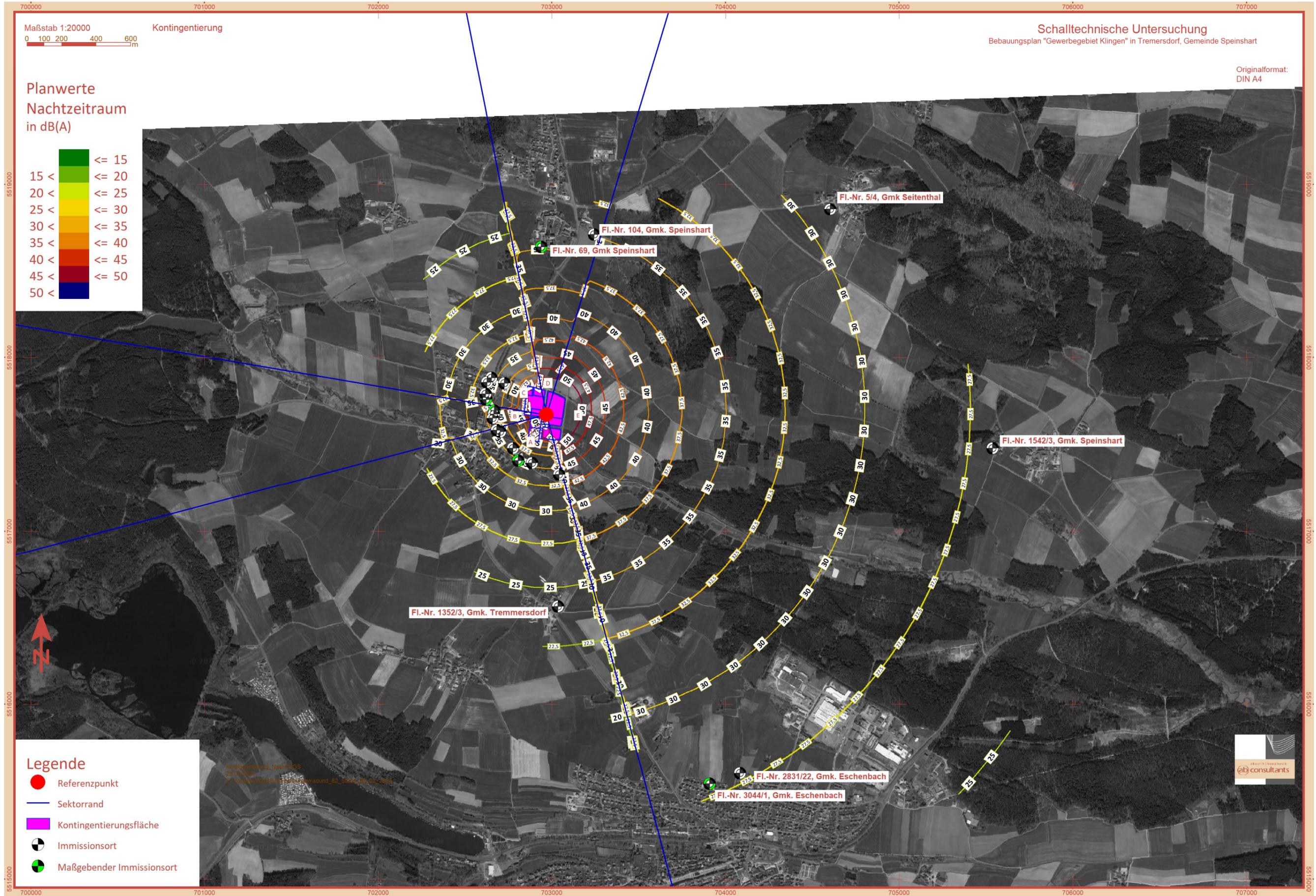
| X | Y |
|-----------|------------|
| 702968,99 | 5517672,69 |

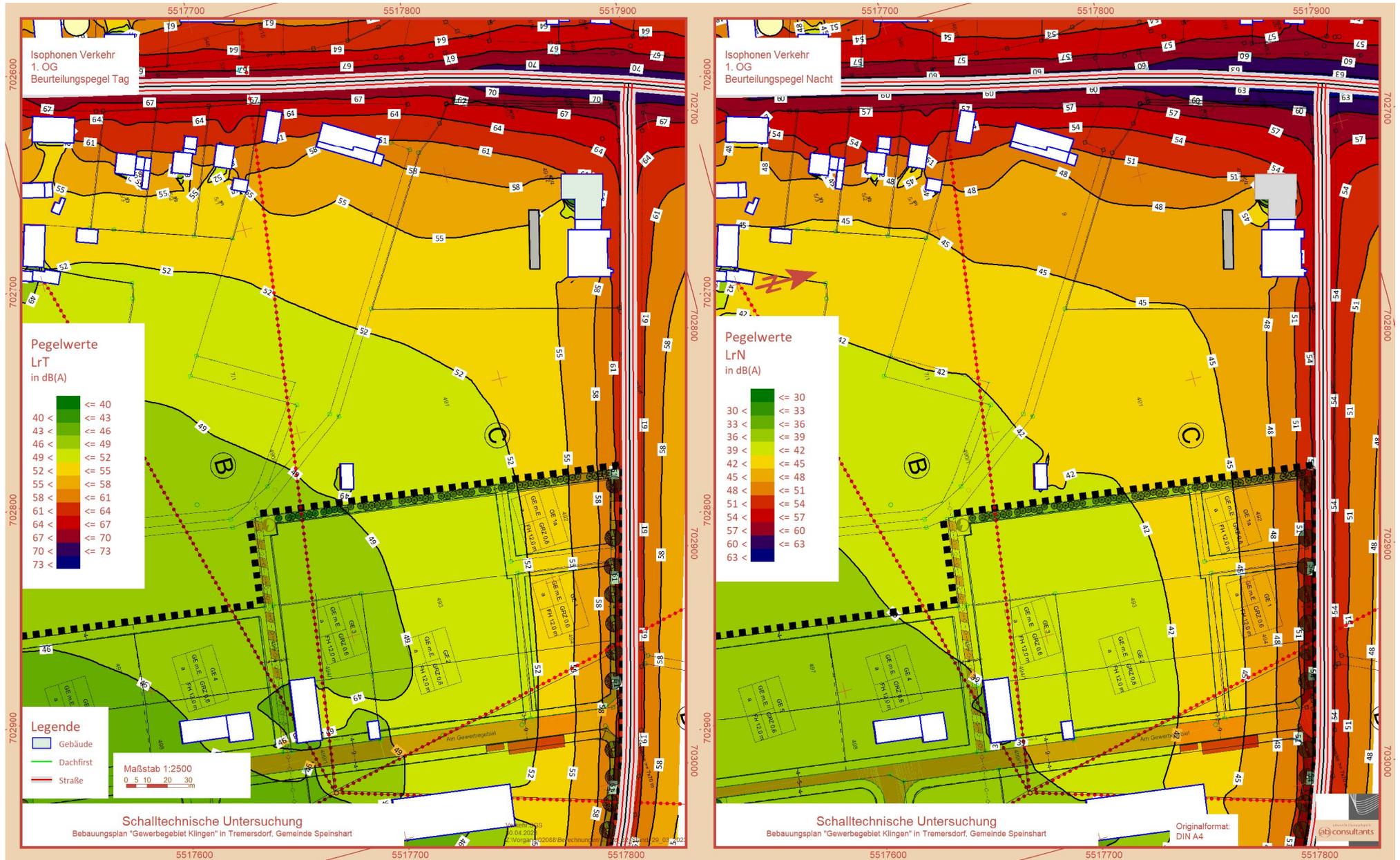
Sektoren mit Zusatzkontingenten

| Sektor | Anfang | Ende | EK,zus,T | EK,zus,N |
|--------|--------|-------|----------|----------|
| A | 165,1 | 255,2 | 0 | 0 |
| B | 255,2 | 279,6 | 4 | 3 |
| C | 279,6 | 348,7 | 1 | 0 |
| D | 348,7 | 16,9 | 0 | 9 |
| E | 16,9 | 165,1 | 0 | 10 |

SoundPLAN 8.2







Z:\Vorgang\02088\Berechnungen\sound_82_Stand_29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart

Emissionsberechnung Straße - Isophonen Verkehr

 2088
 RCNM0004.res
 Blatt: 1 von 3
 30.04.2023
Legende

| | | |
|-------------------|---------|---|
| Straße | | Straßenname |
| DTV | Kfz/24h | Durchschnittlicher Täglicher Verkehr |
| Straßenoberfläche | | |
| vPkw Tag | km/h | Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich |
| vPkw Nacht | km/h | Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich |
| vLkw1 Tag | km/h | Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich |
| vLkw1 Nacht | km/h | Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich |
| vLkw2 Tag | km/h | Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich |
| vLkw2 Nacht | km/h | Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich |
| M Tag | Kfz/h | Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich |
| pPkw Tag | % | Prozent Pkw im Zeitbereich |
| pLkw1 Tag | % | Prozent Lkw1 im Zeitbereich |
| pLkw2 Tag | % | Prozent Lkw2 im Zeitbereich |
| pKrad Tag | % | Prozent Motorräder im Zeitbereich |
| M Nacht | Kfz/h | Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich |
| pPkw Nacht | % | Prozent Pkw im Zeitbereich |
| pLkw1 Nacht | % | Prozent Lkw1 im Zeitbereich |
| pLkw2 Nacht | % | Prozent Lkw2 im Zeitbereich |
| pKrad Nacht | % | Prozent Motorräder im Zeitbereich |
| Steigung | % | Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle) |
| Drefl | dB | Pegeldifferenz durch Reflexionen |
| L'w Tag | dB(A) | Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich |
| L'w Nacht | dB(A) | Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich |

SoundPLAN 8.2

Z:\Vorgang\02088\Berechnungen\sound_82_Stand_29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
Emissionsberechnung Straße - Isophonen Verkehr

2088
RCNM0004.res
Blatt: 2 von 3
30.04.2023

| Straße | DTV Kfz/24h | Straßenoberfläche | vPkw | | vLkw1 | | vLkw2 | | M Tag Kfz/h | pLkw | | | pKrad | | M | | | pKrad | | | Steigung % | Drefl dB | L'w | |
|--------------|----------------|-----------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------------|----------|------------|----------|------------|--------------|----------------|----------|------------|----------|------------|--------------|---------------|-------------|----------------|--|
| | | | Tag km/h | Nacht km/h | Tag km/h | Nacht km/h | Tag km/h | Nacht km/h | | Tag % | Nacht % | Tag % | Nacht % | Tag Kfz/h | Nacht Kfz/h | Tag % | Nacht % | Tag % | Nacht % | Tag dB(A) | | | Nacht dB(A) | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -1,2 | 0,0 | 68,87 | 61,91 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,2 | 0,0 | 68,90 | 61,95 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 0,7 | 0,0 | 68,87 | 61,91 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -2,6 | 0,0 | 68,99 | 62,06 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -2,6 | 0,0 | 68,99 | 62,06 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -2,3 | 0,0 | 68,93 | 61,99 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -1,3 | 0,0 | 68,87 | 61,91 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 0,4 | 0,0 | 74,79 | 68,52 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 3,5 | 0,0 | 75,22 | 69,21 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,3 | 0,0 | 74,87 | 68,64 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,3 | 0,0 | 74,87 | 68,65 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -0,6 | 0,0 | 74,79 | 68,52 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -3,7 | 0,0 | 75,30 | 69,33 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -2,7 | 0,0 | 74,98 | 68,82 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -2,6 | 0,0 | 74,96 | 68,79 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 70 | 70 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -2,3 | 0,0 | 72,48 | 65,49 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 70 | 70 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -2,4 | 0,0 | 72,51 | 65,53 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 70 | 70 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 0,7 | 0,0 | 72,40 | 65,38 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -4,0 | 0,0 | 69,30 | 62,46 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | -5,6 | 0,0 | 69,85 | 63,19 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 0,9 | 0,0 | 68,87 | 61,91 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 6,1 | 0,0 | 70,08 | 63,49 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 1,1 | 0,0 | 68,87 | 61,91 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 6,7 | 0,0 | 70,32 | 63,77 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,1 | 0,0 | 68,90 | 61,94 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 0,5 | 0,0 | 68,87 | 61,91 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 1,0 | 0,0 | 74,79 | 68,52 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,1 | 0,0 | 74,83 | 68,58 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,0 | 0,0 | 74,79 | 68,52 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,9 | 0,0 | 75,05 | 68,93 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 2,7 | 0,0 | 74,97 | 68,81 | | |
| Si2168, zus. | 550 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 32,50 | 76,92 | 15,38 | 7,69 | 0,00 | 3,76 | 53,14 | 26,57 | 13,29 | 7,00 | 1,3 | 0,0 | 74,79 | 68,52 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -1,2 | 0,0 | 74,86 | 66,22 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,2 | 0,0 | 74,88 | 66,24 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 0,7 | 0,0 | 74,86 | 66,22 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -2,6 | 0,0 | 74,94 | 66,30 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -2,6 | 0,0 | 74,94 | 66,30 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -2,3 | 0,0 | 74,90 | 66,26 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -1,3 | 0,0 | 74,86 | 66,22 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 0,4 | 0,0 | 81,75 | 72,84 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 3,5 | 0,0 | 82,14 | 73,21 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,3 | 0,0 | 81,82 | 72,90 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,3 | 0,0 | 81,83 | 72,91 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -0,6 | 0,0 | 81,75 | 72,84 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -3,7 | 0,0 | 82,21 | 73,28 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -2,7 | 0,0 | 81,92 | 73,00 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -2,6 | 0,0 | 81,91 | 72,99 | | |

SoundPLAN 8.2

Z:\Vorgang\02088\Berechnungen\sound_82_Stand_29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
Emissionsberechnung Straße - Isophonen Verkehr

2088
RCNM0004.res
Blatt: 3 von 3
30.04.2023

| Straße | DTV Kfz/24h | Straßenoberfläche | vPkw | | vLkw1 | | vLkw2 | | M | | pLkw1 | | pKrad | | M | | pLkw2 | | pKrad | | Steigung % | Drefl dB | L'w | |
|------------------------|----------------|-----------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|--------------|----------------|----------|------------|----------|------------|--------------|----------------|----------|------------|--------------|----------------|---------------|-------------|-----|--|
| | | | Tag km/h | Nacht km/h | Tag km/h | Nacht km/h | Tag km/h | Nacht km/h | Tag Kfz/h | Nacht Kfz/h | Tag % | Nacht % | Tag % | Nacht % | Tag Kfz/h | Nacht Kfz/h | Tag % | Nacht % | Tag dB(A) | Nacht dB(A) | | | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 70 | 70 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -2,3 | 0,0 | 78,48 | 69,82 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 70 | 70 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -2,4 | 0,0 | 78,51 | 69,85 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 70 | 70 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 0,7 | 0,0 | 78,43 | 69,77 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -4,0 | 0,0 | 75,16 | 66,54 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | -5,6 | 0,0 | 75,55 | 66,96 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 0,9 | 0,0 | 74,86 | 66,22 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 6,1 | 0,0 | 75,73 | 67,14 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 1,1 | 0,0 | 74,86 | 66,22 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 6,7 | 0,0 | 75,93 | 67,36 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,1 | 0,0 | 74,88 | 66,23 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 0,5 | 0,0 | 74,86 | 66,22 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 1,0 | 0,0 | 81,75 | 72,84 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,1 | 0,0 | 81,79 | 72,87 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,0 | 0,0 | 81,75 | 72,84 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,9 | 0,0 | 81,99 | 73,06 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 2,7 | 0,0 | 81,91 | 72,99 | | |
| Si2168 | 3128 | Asphaltbetone <= AC11 | 100 | 100 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 80,00 | 183,54 | 93,50 | 2,70 | 2,10 | 1,70 | 23,94 | 91,70 | 3,50 | 3,70 | 1,10 | 1,3 | 0,0 | 81,75 | 72,84 | | |
| Am Gewerbegebiet, zus. | 936 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 55,00 | 72,73 | 18,18 | 9,09 | 0,00 | 7,00 | 57,14 | 28,57 | 14,29 | 0,00 | -1,8 | 0,0 | 71,54 | 63,75 | | |
| Am Gewerbegebiet | 468 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 27,50 | 72,73 | 18,18 | 9,09 | 0,00 | 3,50 | 57,14 | 28,57 | 14,29 | 0,00 | -2,8 | 0,0 | 68,69 | 60,93 | | |
| Am Gewerbegebiet | 468 | Asphaltbetone <= AC11 | 50 | 50 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 50,00 | 27,50 | 72,73 | 18,18 | 9,09 | 0,00 | 3,50 | 57,14 | 28,57 | 14,29 | 0,00 | -1,8 | 0,0 | 68,53 | 60,74 | | |

SoundPLAN 8.2

Z:\Vorgang\02088\Berechnungen\sound_82_Stand_29_03_2023\

Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart

2088
 RCNM0004.res
 Blatt: 1 von 1
 30.04.2023

Projektbeschreibung

Projekttitel: Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
 Projekt Nr.: 2088
 Projektbearbeiter:
 Auftraggeber: Gemeinde Speinshart
 Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Dreieckskarte
 Titel: Isophonen Verkehr
 Rechenkerngruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 4
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 56):
 Berechnungsbeginn: 30.04.2023 10:54:01
 Berechnungsende: 30.04.2023 10:54:28
 Rechenzeit: 00:20:747 [m.s.ms]
 Anzahl Punkte: 1859
 Anzahl berechneter Punkte: 1859
 Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (13.01.2023) - 64 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 2
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200 m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50 m
 Suchradius: 5000 m
 Filter: dB(A)
 Toleranz: 0,100 dB
 Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein
 Richtlinien:
 Straße: RLS-19
 Rechtsverkehr:
 Emissionsberechnung nach: RLS-19
 Reflexionsordnung begrenzt auf: 2
 Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden:
 Seitenbeugung: ausgeschaltet
 Minderung:
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert
 Bewertung: DIN 18005:1987 - Verkehr
 Dreiecksärmkarte:
 Aufpunktabstand: 5,00 m
 Höhe über Gelände: 5,200 m

Geometriedaten

Verkehr.sit 30.04.2023 10:53:44
 - enthält:
 DXF_bauteil.geo 26.12.2021 15:16:40
 DXF_bauwerke.geo 28.12.2021 10:44:06
 DXF_firstlinie.geo 26.12.2021 15:21:14
 DXF_IIurstueck.geo 26.12.2021 15:18:00
 DXF_IIurstuecknummer.geo 26.12.2021 15:12:00
 DXF_IIurstueckspfl.geo 23.11.2021 14:23:30
 DXF_gebaeude_GebaeudeFuerWirtschaftUndGewerbe.geo 28.12.2021 10:44:06
 DXF_gebaeude_NachQuellenlageNichtZuSpezifizieren.geo 26.12.2021 15:08:26
 DXF_gebaeude_Wohnen.geo 29.04.2023 17:43:36
 DXF_hausnummer.geo 26.12.2021 15:13:12
 DXF_nichtfestgestellteGrenze.geo 23.11.2021 15:15:54
 DXF_SECTORLINE.geo 28.12.2021 10:27:36
 Hilfslinien.geo 01.03.2022 15:47:26
 LoD2.geo 30.04.2023 10:03:12
 OSM_Straße2.geo 30.04.2023 10:15:58
 OSM_Straße.geo 30.04.2023 10:53:44
 Rechengebiet_Straße.geo 30.04.2023 10:32:58
 RDGM0001.dgm 26.12.2021 14:20:24

Z:\Vorgang\02088\Berechnungen\sound_82
_Stand_29_03_2023\Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde
Speinshart2088
RCNM0004.res
Blatt: 1 von 1
30.04.2023Projektbeschreibung

Projekttitel: Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
 Projekt Nr.: 2088
 Projektbearbeiter:
 Auftraggeber: Gemeinde Speinshart
 Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Dreieckskarte
 Titel: Isophonen Verkehr
 Rechenkerngruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 4
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 56)
 Berechnungsbeginn: 30.04.2023 14:21:18
 Berechnungsende: 30.04.2023 14:22:11
 Rechenzeit: 00:45:150 [m:s.ms]
 Anzahl Punkte: 2151
 Anzahl berechneter Punkte: 2151
 Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (13.01.2023) - 64 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 2
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200 m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50 m
 Suchradius: 5000 m
 Filter: dB(A)
 Toleranz: 0,100 dB
 Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein
 Richtlinien:
 Straße: RLS-19
 Rechtsverkehr:
 Emissionsberechnung nach: RLS-19
 Reflexionsordnung begrenzt auf: 2
 Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden
 Seitenbeugung: ausgeschaltet
 Minderung:
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert
 Bewertung: DIN 18005:1987 - Verkehr
 Dreiecksärmkante:
 Aufpunktabstand: 5,00 m
 Höhe über Gelände: 5,200 m

Geometriedaten

Straße_Zus.geo 30.04.2023 14:19:28
 Verkehr.sit 30.04.2023 14:19:58
 - enthält:
 DXF_bauteil.geo 26.12.2021 15:16:40
 DXF_bauwerke.geo 28.12.2021 10:44:06
 DXF_firstlinie.geo 26.12.2021 15:21:14
 DXF_illustrueck.geo 26.12.2021 15:18:00
 DXF_illustruecksnummer.geo 26.12.2021 15:12:00
 DXF_illustruecksteil.geo 23.11.2021 14:23:30
 DXF_gebaeude_GebaeudeFuerWirtschaftUndGewerbe.geo 28.12.2021 10:44:06
 DXF_gebaeude_NachQuellenlageNichtZuspezifizieren.geo 26.12.2021 15:08:26
 DXF_gebaeude_Wohnen.geo 30.04.2023 13:46:22
 DXF_hausnummer.geo 26.12.2021 15:13:12
 DXF_nichtfestgestellteGrenze.geo 23.11.2021 15:15:54
 DXF_SECTORLINE.geo 28.12.2021 10:27:36
 Hilfslinien.geo 01.03.2022 15:47:26
 LoD2.geo 30.04.2023 13:46:54
 OSM_Straße.geo 30.04.2023 14:19:58
 Rechengebiet_Straße.geo 30.04.2023 10:32:58
 RDGM0001.dgm 30.04.2023 12:57:22

Z:\Vorgang\02088\Berechnungen\sound_82
_Stand_29_03_2023**Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde
Speinshart**2088
RGLK0005.res
Blatt: 1 von 1
30.04.2023**Projektbeschreibung**

Projekttitel: Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
 Projekt Nr.: 2088
 Projektbearbeiter:
 Auftraggeber: Gemeinde Speinshart
 Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Gebäudeärmkarte
 Titel: Verkehrslärm Prognose Nullfall
 Rechenkerngruppe:
 Laufdatei: RunFile.runx
 Ergebnisnummer: 5
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 56)
 Berechnungsbeginn: 30.04.2023 14:01:27
 Berechnungsende: 30.04.2023 14:01:37
 Rechenzeit: 00:00:431 [m:s.ms]
 Anzahl Punkte: 3
 Anzahl berechneter Punkte: 3
 Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (13.01.2023) - 64 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 2
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200 m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50 m
 Suchradius: 5000 m
 Filter: dB(A)
 Toleranz: 0,100 dB
 Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein
 Richtlinien:
 Straße: RLS-19
 Rechtsverkehr
 Emissionsberechnung nach: RLS-19
 Reflexionsordnung begrenzt auf: 2
 Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden
 Seitenbeugung: ausgeschaltet
 Minderung
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert
 Bewertung: 16.BlmSchV 2014 /VLärmSchR 97 - Vorsorge
 Gebäudeärmkarte:
 Ein Immissionsort in der Mitte der Fassade
 Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

Verkehr.sit 30.04.2023 14:01:14
 - enthält:
 DXF_bauteil.geo 26.12.2021 15:18:40
 DXF_bauwerke.geo 26.12.2021 10:44:06
 DXF_firstlinie.geo 26.12.2021 15:21:14
 DXF_fllurstueck.geo 26.12.2021 15:18:00
 DXF_fllurstuecknummer.geo 26.12.2021 15:12:00
 DXF_fllurstueckspiegel.geo 23.11.2021 14:23:30
 DXF_gebaude_GebaudeFuerWirtschaftUndGewerbe.geo 28.12.2021 10:44:06
 DXF_gebaude_NachQuellenlageNichtZuspezifizieren.geo 26.12.2021 15:08:26
 DXF_gebaude_Wohnen.geo 30.04.2023 13:46:22
 DXF_hausnummer.geo 26.12.2021 15:13:12
 DXF_nichtfestgestellteGrenze.geo 23.11.2021 15:15:54
 DXF_SECTORLINE.geo 28.12.2021 10:27:36
 Hilfslinien.geo 01.03.2022 15:47:26
 LoD2.geo 30.04.2023 13:46:54
 OSM_StraBe.geo 30.04.2023 14:01:10
 DGM.sit 26.12.2021 14:20:12
 - enthält:
 DGM.geo 26.12.2021 15:18:36
 Importierte Höhenpunkte1.geo 26.12.2021 12:46:50
 Importierte Höhenpunkte2.geo 26.12.2021 14:19:54
 RDGM0001.dgm 30.04.2023 12:57:22

Z:\Vorgang\02088\Berechnungen\sound_82_Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
 _Stand_29_03_2023\

2088
 RGLK0006.res
 Blatt: 1 von 1
 30.04.2023

Projektbeschreibung

Projekttitel: Bebauungsplan "Gewerbegebiet Klingen" in Tremersdorf, Gemeinde Speinshart
 Projekt Nr.: 2088
 Projektbearbeiter:
 Auftraggeber: Gemeinde Speinshart
 Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Gebäudeärmkarte
 Titel: Verkehrsärm Prognose Planfall
 Rechenkerngruppe: RunFile.runx
 Laufdatei: 6
 Ergebnisnummer:
 Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 56)
 Berechnungsbeginn: 30.04.2023 14:01:41
 Berechnungsende: 30.04.2023 14:01:49
 Rechenzeit: 00:00:582 [m.s.ms]
 Anzahl Punkte: 3
 Anzahl berechneter Punkte:
 Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (13.01.2023) - 64 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung: 2
 Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger: 200 m
 Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle: 50 m
 Suchradius: 5000 m
 Filter: dB(A)
 Toleranz: 0,100 dB
 Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein
 Richtlinien:
 Straße: RLS-19
 Rechtsverkehr
 Emissionsberechnung nach: RLS-19
 Reflexionsordnung begrenzt auf: 2
 Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden
 Seitenbeugung: ausgeschaltet
 Minderung
 Bewuchs: Benutzerdefiniert
 Bebauung: Benutzerdefiniert
 Industriegelände: Benutzerdefiniert
 Bewertung: 16.BImSchV 2014 /VLärmSchR 97 - Vorsorge
 Gebäudelärmkarte:
 Ein Immissionsort in der Mitte der Fassade
 Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

Straße Zus.geo 30.04.2023 14:01:10
 Verkehr.sit 30.04.2023 14:01:14
 - enthält:
 DXF_bauteil.geo 26.12.2021 15:16:40
 DXF_bauwerke.geo 28.12.2021 10:44:06
 DXF_firstlinie.geo 26.12.2021 15:21:14
 DXF_ilstueck.geo 26.12.2021 15:19:00
 DXF_ilstuecknummer.geo 26.12.2021 15:12:00
 DXF_ilstueckspfeil.geo 23.11.2021 14:23:30
 DXF_gebaeude_GebaeudeFuerWirtschaftUndGewerbe.geo 28.12.2021 10:44:06
 DXF_gebaeude_NachQuellenlageNichtZuSpezifizieren.geo 26.12.2021 15:08:26
 DXF_gebaeude_Wohnen.geo 30.04.2023 13:46:22
 DXF_hausnummer.geo 26.12.2021 15:13:12
 DXF_nichtfestgestellteGrenze.geo 23.11.2021 15:15:54
 DXF_SECTORLINE.geo 28.12.2021 10:27:36
 Hilfslinien.geo 01.03.2022 15:47:26
 LoD2.geo 30.04.2023 13:46:54
 OSM_Straße.geo 30.04.2023 14:01:10
 DGM.sit 26.12.2021 14:20:12
 - enthält:
 DGM.geo 26.12.2021 15:19:36
 Importierte Höhenpunkte1.geo 26.12.2021 12:46:50
 Importierte Höhenpunkte2.geo 26.12.2021 14:19:54
 RDGM0001.dgm 30.04.2023 12:57:22

Konformitätserklärung nach DIN 45687

Als Hersteller des Software-Produktes **SoundPLAN Version 8.2** 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 03.12.2019



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 |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

1 Tabelle - VDI 2714:1988-01

| In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden mit | ja | eingeschränkt | nein |
|---|--|--|-------------------------------------|
| 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 Dämpfungsmaßes (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 Langzeitmittelungspegel nach Gl.(1 8). | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

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"/> ¹ | <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 Langzeitmittelungspegels entsprechend Anmerkung 15 berücksichtigt wird, | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> ⁸ | <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"/> ³ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| und z nach Gl.(17), | <input checked="" type="checkbox"/> ³ | <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 Langzeitmittelungspegels aus dem äquivalenten Dauerschalldruckpegel bei Mitwind. | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

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"/> ⁵ | <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"/> ⁴ | <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"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

| | | | |
|---|-------------------------------------|--|--------------------------|
| Schienenbonus 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 Tellstücke 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"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

4 Tabelle - RLS-90:1990

| In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden | ja | eingeschränkt | nein |
|--|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| der Beurteilungspegel von Straßenverkehrsgereuschen | | | |
| 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"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

| In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden | ja | eingeschränkt | nein |
|---|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| mit Darstellung der Ergebnisse | | | |
| 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"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

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 orthogonalen 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 $c_{s,q,0}/4$ ist, | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| senkrecht zur Schirmkante höchstens $c_{s,q,0}/8$ 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"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

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 aus geschlossenem 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"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

7 Tabelle - VBUS:2006

| In der Referenzeinstellung zur Anwendung des Programms kann gerechnet werden | ja | eingeschränkt | nein |
|---|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| der Mittelungspegel von Straßenverkehrsgläuschen | | | |
| 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"/> |

Konformitätserklärung nach DIN 45687

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

Konformitätserklärung nach DIN 45687

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 Umschlagbahn-höfen 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

Formblätter zur Erklärung der Konformität

Als Hersteller der Akustik – Software

SoundPLAN Version 8.2

erklären wir durch Ankreuzen in den folgenden Tabellen 1 und 2 die Konformität des o. g. Produktes mit den RLS-19. Etwaige Einschränkungen sind erläutert.

Wir versichern, dass alle in Abschnitt 3 des Dokumentes TEST-20 aufgeführten Testaufgaben sowohl in Referenzeinstellung als auch in Prüfeinstellung innerhalb der dort genannten zulässigen Toleranzgrenzen korrekt gelöst werden.

Außerdem versichern wir, dass die verwendete Software die Anforderungen der „DIN 45687:2006-05 Akustik - Software-Erzeugnisse zur Berechnung der Geräuschimmission im Freien – Qualitätsanforderungen und Prüfbestimmungen“ erfüllt.

Backnang, den 08.03.2021



Jochen Schaal
SoundPLAN GmbH

Tabelle 1 — Konformität für die einzelnen Testaufgaben (Emission)

| Werden im Sinne von DIN 45687 bzw. TEST-20 richtig ausgeführt: | | a |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Aufgabe E1 | Berechnung des Grundwertes | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgabe E2 | Korrektur für Straßendeckschichten | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgabe E3 | Korrektur für Längsneigung | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgabe E4 | Knotenpunktkorrektur | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgabe E5 | Mehrfachreflexionszuschlag | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgabe E6 | Schalleistungspegel eines Fahrzeugs | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgabe E7 | Längenbezogener Schalleistungspegel | <input checked="" type="checkbox"/> |

^a Zutreffendes ankreuzen, ggf. mit Kennzahl bezeichnen und auf Anlage erläutern.

Tabelle 2 — Konformität für die einzelnen Testaufgaben (Immission)

| Werden im Sinne von DIN 45687 bzw. TEST-20 richtig ausgeführt: | | in Referenz- einstellung ^a | in Prüf- einstellung ^a |
|--|--|--|--------------------------------------|
| Aufgabe I1 | Straße mit freier Schallausbreitung | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I2 | Straße mit einer Lärmschutzwand parallel zur Quelllinie | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I3 | Straße mit einer langen, parallelen Reflexionsfläche | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I4 | Straße mit langer, paralleler Abschirmung und Reflexionsfläche | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I5 | Straße mit zwei Lärmschutzwänden parallel zur Quelllinie | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I6 | Straße in Tieflage | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I7 | Straße in Hochlage | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I8 | Ansteigende Straße | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe I9 | Wegführende Straße | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe K1 | Kreuzung zweier Straßen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe K2 | Haufronten parallel zur Straße | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe K3 | Zwei parallele Häuser senkrecht zur Straße | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aufgabe K4 | Hinterhof an einer Straße | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

^a Zutreffendes ankreuzen, ggf. mit Kennzahl bezeichnen und auf Anlage erläutern.

| Seite | Objekt | Konflikt | Maßnahme | Ergebnis-relevant | Bericht Nr. | Geändert durch |
|-------|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|
| 4 | Zusammenfassung | Flächenaufteilung geändert | 4. Abs. geändert, 5. Abs. eingefügt | ja | 2088_0 | AB |
| 6 | Festsetzungsvorschläge | | geändert | ja | 2088_0 | AB |
| 7-8 | Vorschläge für die Begründung | | angepasst | ja | 2088_0 | AB |
| 25-29 | Anlage 1 | | Tabellen angepasst | ja | 2088_0 | AB |
| 30-32 | Anlage 2 | | Pläne angepasst | ja | 2088_0 | AB |
| 1-58 | Bericht | Anpassung an Planstand 18.07.2022 | Bericht vollständig überarbeitet | ja | 2088_1 | AB |
| 5 | Begründung | Fl.-Nr. 606/1 nicht existent | Korrigiert in 406/1 | ja | ID:171039/10 | AB |

Tabelle 8: ÄnderungsdienstLegende:

~ keine Änderung

Bericht Nr. Berichtsstand vor Änderung