

Stadt Donzdorf

# Bebauungsplan

## „Bei den Kirschbäumen“

- *Verkehrs- und Lärmuntersuchung* -

Durchgeführt im Auftrag der Stadt Donzdorf

**MODUS CONSULT ULM**   
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle  
Dipl.-Ing. H. Siebrand  
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Schillerstraße 18  
89077 Ulm  
0731/39 94 94-0

29. Dezember 2016

## Impressum

<b>Auftraggeber</b>	Stadt Donzdorf, Baurechtsamt Schlossstraße 1 - 4, 73072 Donzdorf Telefon: 07162 / 922-0 Internet: <a href="http://www.donzdorf.de">www.donzdorf.de</a>
<b>vertreten durch</b>	Bürgermeister Martin Stölzle
<b>Auftragnehmer</b>	MODUS CONSULT ULM GmbH Schillerstraße 18, 89077 Ulm Telefon: 0731 / 39 94 94-0 Internet: <a href="http://www.modusconsult-ulm.de">www.modusconsult-ulm.de</a>
<b>Bearbeitung</b>	Julian Straub, B.Sc. Dipl.-Ing.(FH) Claus Kiener, M.Eng.
<b>Projektnummer</b>	30146
<b>Projektstatus</b>	Abschlussbericht
<b>Aufgestellt</b>	Ulm, 29. Dezember 2016

## Inhalt

<b>Einleitung - Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>1. Analyse-Nullfall 2011</b>	<b>2</b>
<b>2. Prognose-Szenarien</b>	<b>3</b>
2.1 Prognose-Nullfall 2030	3
2.2 Neuverkehrsaufkommen aus Bebauungsplangebiet	3
2.3 Prognose-Szenario I (BA I, nur südlicher Teil)	3
2.4 Prognose-Szenario II (BA I)	4
2.5 Prognose-Szenario III (BA I + II)	5
<b>3. Zusammenfassung</b>	<b>7</b>
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>9</b>

## Verzeichnis der Anlagen

- Anlagenreihe 1    Analyse-Nullfall  
                          Straßenbelastung 2011  
                          Knotenpunktbelastungen 2011
  
- Anlagenreihe 2    Analyse-Nullfall 2011  
                          Lärberechnungen Straße nach RLS-90
  
- Anlagenreihe 3    Prognose-Nullfall  
                          Straßenbelastung 2030  
                          Knotenpunktbelastungen 2030
  
- Anlagenreihe 4    Prognose-Szenario I  
                          Lärberechnungen Straße nach RLS-90
  
- Anlagenreihe 5    Prognose-Szenario II  
                          Lärberechnungen Straße nach RLS-90
  
- Anlagenreihe 6    Prognose-Szenario III  
                          Lärberechnungen Straße nach RLS-90

**Text**

## Einleitung - Aufgabenstellung

Die vorliegende Untersuchung dient der Ermittlung und Einschätzung der verkehrs- und lärmtechnischen Auswirkungen des Bebauungsplanvorhabens „Bei den Kirschbäumen“ auf die umliegende, bestehende Bebauung.

Dazu werden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Trendprognose 2030, Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2030
- Abschätzung des Neuverkehrsaufkommens durch das Plangebiet, Überlagerung mit dem Prognose-Nullfall 2030
- Einzelpunktberechnungen für Straßenverkehrslärm-Immissionen an ausgewählten Bestandsgebäuden zwischen dem Bebauungsplangebiet und den Anschlüssen an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz, Bewertung

Im vorliegenden Bericht werden die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammengestellt und dem Auftraggeber als Grundlage für die weiteren Planungen zur Verfügung gestellt.

Ulm, 29. Dezember 2016



Kiener

## 1. Analyse-Nullfall 2011

Als Grundlage für die Bearbeitung wird die im Auftrag der Stadt Donzdorf durchgeführte Verkehrsuntersuchung „Neugestaltung der Ortsmitte“ /1/ vom 13.01.2012 herangezogen. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wurden im Jahr 2011 Verkehrserhebungen durchgeführt, welche im Analyse-Nullfall 2011 modellhaft dokumentiert sind. Ausschnitte daraus sind für den vorliegenden Untersuchungsraum in [Anlage 1](#) abgebildet.

Das Bebauungsplangebiet „Bei den Kirschbäumen“ wird im Wesentlichen über die Bergstraße (zur Hauptstraße) und die Dr.-Frey-Straße (zur Messelbergsteige) an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

Die Bergstraße ist im Analyse-Nullfall 2011 im Abschnitt zwischen Haupt- und Eisbrunnenstraße mit einem werktäglichen Verkehrsaufkommen von rund 700 bis 800 Kfz/24 h, im weiteren Abschnitt bis zur Schillerstraße mit rund 500 Kfz/24 h belastet.

Die Dr.-Frey-Straße ist im Abschnitt zwischen Schillerstraße und Messelbergsteige mit einem werktäglichen Verkehrsaufkommen von rund 900 Kfz/24 h belastet. Alle Angaben beziehen sich auf den normalwerktäglichen Verkehr DTV<sub>(w)</sub> in Kfz/24 h.

Die Verkehrsmengen bilden die Grundlage für die Ermittlung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90 /2/. Für folgende, repräsentativ ausgesuchte sechs Immissionsorte werden jeweils für das Erdgeschoss (3 m über Gelände) die Beurteilungspegel für die beiden Zeiträume Tag (6 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 6 Uhr) nach dem vereinfachten Verfahren „langer, gerader Fahrstreifen“ ermittelt.

Lfd. Nr.	Immissionsort <i>Straße, Hausnummer</i>	Achsabstand <i>[m]</i>	zul. V <i>[km/h]</i>	LKW-Anteil <i>[%]</i>	ANF 2011 <i>[Kfz/24 h]</i>	Lr(Tag) <i>[dB(A)]</i>	Lr(Nacht) <i>[dB(A)]</i>
1	Bergstraße 2	6	30	3%	700	55	46
2	Bergstraße 26	8	30	3%	500	52	44
3	Dr.-Frey-Str. 50	16	30	3%	900	51	43
4	Dr.-Frey-Str. 41	12	30	3%	900	53	44
5	Dr.-Frey-Str. 31	11	30	3%	900	53	45
6	Rechberg Gymnasium	15	30	3%	100	42	33

Die Eingangsdaten und Berechnungsergebnisse können in [Anlage 2](#) nachvollzogen werden.

Zur Einordnung der ermittelten Beurteilungspegel werden die Grenzwerte für die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV herangezogen, welche für Allgemeine Wohngebiete (WA) bei 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Schulen bei 57/47 dB(A) Tag/Nacht liegen.

Es zeigt sich, dass im Analyse-Nullfall die ermittelten (und nach RLS-90 aufgerundeten) Beurteilungspegel jeweils unterhalb der genannten Grenzwerte liegen.

## 2. Prognose-Szenarien

### 2.1 Prognose-Nullfall 2030

Zur Abbildung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Planjahr 2030 wird gegenüber dem Analyse-Nullfall ein pauschaler Zuwachs von 4,75 % angesetzt, was einer mittleren Verkehrszunahme von 0,25 % pro Jahr entspricht. Die Umlegungsergebnisse für den Prognose-Nullfall 2030 sind in [Anlage 3](#) abgebildet.

### 2.2 Neuverkehrsaufkommen aus Bebauungsplangebiet

Entsprechend den Vorgaben des Auftraggebers könnte das Bebauungsplangebiet in drei verschiedenen Abschnitten realisiert werden, welche in den nachfolgenden Prognose-Szenarien untersucht und bewertet werden.

Auf der Grundlage der vom Auftraggeber genannten Wohneinheiten wird das mögliche Neuverkehrsaufkommen mittels nachstehenden Faktoren abgeschätzt und je Szenario mit dem Verkehrsaufkommen des Prognose-Nullfall 2030 überlagert:

- 2,3 Einwohner (EW) pro Wohneinheit (WE)
- 3,6 Wege pro Person und Tag
- davon 30 % Umweltverbund und 70 % Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- daraus ergeben sich 1,26 beginnende MIV-Fahrten pro Einwohner

### 2.3 Prognose-Szenario I (BA I, nur südlicher Teil)

Im Prognose-Szenario I wird im Bauabschnitt I nur der südliche Teil mit 10 Einfamilienhäusern (EFH) bzw. 52 neue Wohneinheiten realisiert:

- WA 1: 4 EFH
- WA 2: 2 EFH
- WA 3: 3 EFH

Entsprechend den o. gen. Ansätzen ergibt sich daraus ein Neuverkehrsaufkommen von rund 300 Kfz/24 h (im Querschnitt), welches aufgrund der Stickerschließung nur über die Dr.-Frey-Straße an das Straßennetz angebunden ist. Die Orientierung des Neuverkehrsaufkommens im Zuge der Dr.-Frey-Straße wird mit rund 70 % nach Süden (zur Messelbergsteige) und rund 30 % nach Norden (zur Hauptstraße) angenommen.

Lfd. Nr.	Immissionsort <i>Straße, Hausnummer</i>	Szenario I <i>[Kfz/24 h]</i>	Lr(Tag) <i>[dB(A)]</i>	Lr(Nacht) <i>[dB(A)]</i>	$\Delta_{ANF}(\text{Tag})$ <i>[dB(A)]</i>	$\Delta_{ANF}(\text{Nacht})$ <i>[dB(A)]</i>
1	Bergstraße 2	900	56	48	1,1	1,1
2	Bergstraße 26	600	53	45	0,8	0,8
3	Dr.-Frey-Str. 50	1.100	52	43	0,9	0,8
4	Dr.-Frey-Str. 41	1.100	54	45	0,9	0,8
5	Dr.-Frey-Str. 31	1.100	54	46	0,9	0,8
6	Rechberg Gymnasium	400	48	39	6,0	6,0



Die Eingangsdaten und Berechnungsergebnisse der Lärmberechnungen nach RLS-90 können in [Anlage 4](#) nachvollzogen werden.

Zur Einordnung der ermittelten Beurteilungspegel werden die Grenzwerte für die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV herangezogen, welche für Allgemeine Wohngebiete (WA) bei 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Schulen bei 57/47 dB(A) Tag/Nacht liegen.

Es zeigt sich, dass im Prognose-Szenario I an allen betrachteten Immissionsorten die ermittelten (und nach RLS-90 aufgerundeten) Beurteilungspegel jeweils unterhalb der genannten Grenzwerte liegen. Die Erhöhungen im Zuge von Berg- und Dr.-Frey-Straße liegen mit rund 1 dB(A) an der Wahrnehmbarkeitsgrenze.

Eine wahrnehmbare Erhöhung wird es im Bereich des Schulgebäudes geben, was sich aus der Umnutzung der bisherigen Stichstraße zur Dr.-Frey-Straße als zukünftige Erschließungsstraße für das Bebauungsplangebiet ergibt. Sowohl die zu erwartende Verkehrsmenge als auch der daraus resultierende Beurteilungspegel von rund 48 dB(A) liegen jedoch in einem auch für Schulgebäude zumutbaren Bereich. Die Nachtwerte sind für Schulgebäude in der Regel nicht relevant.

## 2.4 Prognose-Szenario II (BA I)

Im Prognose-Szenario II wird der gesamte Bauabschnitt I mit 10 Einfamilienhäusern (EFH) und 7 Doppelhäusern (DH) bzw. 71 neue<sup>1</sup> Wohneinheiten realisiert:

- WA 1: 4 EFH, 7 DH
- WA 2: 2 EFH
- WA 3: 3 EFH

Entsprechend den o. gen. Ansätzen ergibt sich daraus ein Neuverkehrsaufkommen von rund 420 Kfz/24 h (im Querschnitt), welches aufgrund der durchgehenden Erschließung sowohl an die Dr.-Frey-Straße im Süden als auch an die Bergstraße im Norden an das Straßennetz angebunden ist. Die Orientierung des Neuverkehrsaufkommens aus dem BA I wird mit rund 50 % nach Süden (zur Messelbergsteige) und rund 50 % nach Norden (zur Hauptstraße) angenommen.

Lfd. Nr.	Immissionsort <i>Straße, Hausnummer</i>	Szenario II <i>[Kfz/24 h]</i>	Lr(Tag) <i>[dB(A)]</i>	Lr(Nacht) <i>[dB(A)]</i>	$\Delta_{ANF}(\text{Tag})$ <i>[dB(A)]</i>	$\Delta_{ANF}(\text{Nacht})$ <i>[dB(A)]</i>
1	Bergstraße 2	1.000	57	48	1,6	1,5
2	Bergstraße 26	700	54	45	1,4	1,5
3	Dr.-Frey-Str. 50	1.100	52	43	0,9	0,8
4	Dr.-Frey-Str. 41	1.100	54	45	0,9	0,3
5	Dr.-Frey-Str. 31	1.100	54	46	0,9	0,8
6	Rechberg Gymnasium	300	46	38	4,8	4,8

Die Eingangsdaten und Berechnungsergebnisse der Lärmberechnungen nach RLS-90 können in [Anlage 5](#) nachvollzogen werden.

<sup>1</sup> Mit einem im Bebauungsplangebiet bereits bestehenden Wohngebäude ergeben sich insgesamt 72 Wohneinheiten.

Zur Einordnung der ermittelten Beurteilungspegel werden die Grenzwerte für die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV herangezogen, welche für Allgemeine Wohngebiete (WA) bei 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Schulen bei 57/47 dB(A) Tag/Nacht liegen.

Es zeigt sich, dass auch im Prognose-Szenario II an allen betrachteten Immissionsorten die ermittelten (und nach RLS-90 aufgerundeten) Beurteilungspegel jeweils unterhalb der genannten Grenzwerte liegen. Die Erhöhungen im Zuge von Berg- und Dr.-Frey-Straße sind mit rund 1 bis 2 dB(A) gerade wahrnehmbar.

Eine wahrnehmbare Erhöhung wird es im Bereich des Schulgebäudes geben, was sich aus der Umnutzung der bisherigen Stichstraße zur Dr.-Frey-Straße als zukünftige Erschließungsstraße für das Bebauungsplangebiet ergibt. Aufgrund der durchgängigen Erschließung zwischen Dr.-Frey- und Bergstraße fällt das Verkehrsaufkommen im Prognose-Szenario II etwas geringer aus. Sowohl die zu erwartende Verkehrsmenge als auch der daraus resultierende Beurteilungspegel von rund 46 dB(A) liegen jedoch in einem auch für Schulgebäude zumutbaren Bereich.

## 2.5 Prognose-Szenario III (BA I + II)

Im Prognose-Szenario III werden der gesamte Bauabschnitt I mit 10 Einfamilienhäusern (EFH), 7 Doppelhäusern (DH) und der Bauabschnitt II mit 18 EFH bzw. insgesamt 107 Wohneinheiten realisiert:

- WA 1: 4 EFH, 7 DH
- WA 2: 2 EFH
- WA 3: 3 EFH
- WA 4: 18 EFH

Entsprechend den o. gen. Ansätzen ergibt sich daraus ein Neuverkehrsaufkommen von rund 620 Kfz/24 h (im Querschnitt), welches aufgrund der durchgehenden Erschließung sowohl an die Dr.-Frey-Straße im Süden als auch an die Bergstraße im Norden an das Straßennetz angebunden ist. Die Orientierung des Neuverkehrsaufkommens aus dem BA I wird mit rund 50 % nach Süden (zur Messelbergsteige) und rund 50 % nach Norden (zur Hauptstraße) angenommen.

Lfd. Nr.	Immissionsort	Szenario III [Kfz/24 h]	Lr(Tag) [dB(A)]	Lr(Nacht) [dB(A)]	$\Delta_{ANF}$ (Tag) [dB(A)]	$\Delta_{ANF}$ (Nacht) [dB(A)]
1	Bergstraße 2	1.100	57	48	2,0	1,9
2	Bergstraße 26	800	54	46	2,0	2,0
3	Dr.-Frey-Str. 50	1.200	52	44	1,3	1,2
4	Dr.-Frey-Str. 41	1.200	54	46	1,3	1,2
5	Dr.-Frey-Str. 31	1.200	55	46	1,3	1,2
6	Rechberg Gymnasium	400	48	39	6,0	6,0

Die Eingangsdaten und Berechnungsergebnisse der Lärmberechnungen nach RLS-90 können in [Anlage 6](#) nachvollzogen werden.

Zur Einordnung der ermittelten Beurteilungspegel werden die Grenzwerte für die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV herangezogen, welche für Allgemeine Wohngebiete (WA) bei 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Schulen bei 57/47 dB(A) Tag/Nacht liegen.

Es zeigt sich, dass auch im Prognose-Szenario III an allen betrachteten Immissionsorten die ermittelten (und nach RLS-90 aufgerundeten) Beurteilungspegel jeweils unterhalb der genannten Grenzwerte liegen. Die Erhöhungen im Zuge von Berg- und Dr.-Frey-Straße sind mit rund 1 bis 2 dB(A) gerade wahrnehmbar.

Eine wahrnehmbare Erhöhung wird es im Bereich des Schulgebäudes geben, was sich aus der Umnutzung der bisherigen Stichstraße zur Dr.-Frey-Straße als zukünftige Erschließungsstraße für das Bebauungsplangebiet ergibt. Sowohl die zu erwartende Verkehrsmenge als auch der daraus resultierende Beurteilungspegel von rund 48 dB(A) liegen jedoch in einem auch für Schulgebäude zumutbaren Bereich. Die Nachtwerte für Schulgebäude in der Regel nicht relevant.

### 3. Zusammenfassung

- Das Bebauungsplangebiet „Bei den Kirschbäumen“ wird im Wesentlichen über die Bergstraße und die Dr.-Frey-Straße an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Die Bergstraße ist im Analyse-Nullfall 2011 mit einem werktäglichen Verkehrsaufkommen zwischen rund 500 bis 800 Kfz/24 h und die Dr.-Frey-Straße mit rund 900 Kfz/24 h belastet.
- Die Verkehrsmengen bilden die Grundlage für die Ermittlung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90. Für sechs ausgesuchte Immissionsorte werden jeweils für das Erdgeschoss die Beurteilungspegel für die Zeiträume Tag (6 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 6 Uhr) nach dem vereinfachten Verfahren „langer, gerader Fahrstreifen“ ermittelt.
- Zur Einordnung der ermittelten Beurteilungspegel werden die Grenzwerte für die Lärmvorsorge nach 16. BImSchV herangezogen, welche für Allgemeine Wohngebiete (WA) bei 59/49 dB(A) Tag/Nacht und für Schulen bei 57/47<sup>2</sup> dB(A) Tag/Nacht liegen.
- Zur Abbildung der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Planjahr 2030 wird gegenüber dem Analyse-Nullfall eine mittlere Verkehrszunahme von 0,25 % pro Jahr unterstellt. Auf der Grundlage der vom Auftraggeber genannten Wohneinheiten wird das mögliche Neuverkehrsaufkommen abgeschätzt und für jedes der drei zu betrachtenden Szenarien mit dem Verkehrsaufkommen des Prognose-Nullfall 2030 überlagert.
- Durch die im Prognose-Szenario I (BA I, südlicher Teil) unterstellten 52 Wohneinheiten liegen die ermittelten Beurteilungspegel an allen betrachteten Immissionsorten jeweils unterhalb der genannten Grenzwerte. Die Erhöhungen im Zuge von Berg- und Dr.-Frey-Straße liegen mit rund 1 dB(A) an der Wahrnehmbarkeitsgrenze. Eine wahrnehmbare Erhöhung wird es im Bereich des Schulgebäudes geben - sowohl die zu erwartende Verkehrsmenge als auch der daraus resultierende Beurteilungspegel von rund 48 dB(A) liegen jedoch in einem auch für Schulgebäude zumutbaren Bereich.
- Durch die im Prognose-Szenario II (BA I, gesamt) unterstellten 71 neuen Wohneinheiten liegen die ermittelten Beurteilungspegel an allen betrachteten Immissionsorten jeweils unterhalb der genannten Grenzwerte. Die Erhöhungen im Zuge von Berg- und Dr.-Frey-Straße sind mit rund 1 bis 2 dB(A) gerade wahrnehmbar. Eine wahrnehmbare Erhöhung wird es im Bereich des Schulgebäudes geben - sowohl die zu erwartende Verkehrsmenge als auch der daraus resultierende Beurteilungspegel von rund 46 dB(A) liegen jedoch in einem auch für Schulgebäude zumutbaren Bereich.
- Durch die im Prognose-Szenario III (BA I+II) unterstellten 107 Wohneinheiten liegen die ermittelten Beurteilungspegel ebenfalls an allen betrachteten Immissionsorten jeweils unterhalb der genannten Grenzwerte. Die Erhöhungen im Zuge von Berg- und Dr.-Frey-Straße sind mit rund 1 bis 2 dB(A) gerade wahrnehmbar. Eine wahrnehmbare Erhöhung wird es im Bereich des Schulgebäudes geben - sowohl die zu erwartende

---

<sup>2</sup> Die Nachtwerte sind für Schulgebäude in der Regel nicht relevant.

Verkehrsmenge als auch der daraus resultierende Beurteilungspegel von rund 48 dB(A) liegen jedoch in einem auch für Schulgebäude zumutbaren Bereich.

- Insgesamt liegen sowohl das Verkehrsaufkommen (Bestands- und Neuverkehr) als auch die aus dem Straßenverkehr resultierenden Lärmpegel in gebietstypischen Größenordnungen.
- Lärmschutzmaßnahmen für die bestehende Bebauung in den Anschlussbereichen des Bebauungsplangebietes an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz können aus den vorliegenden Berechnungen nicht abgeleitet werden.

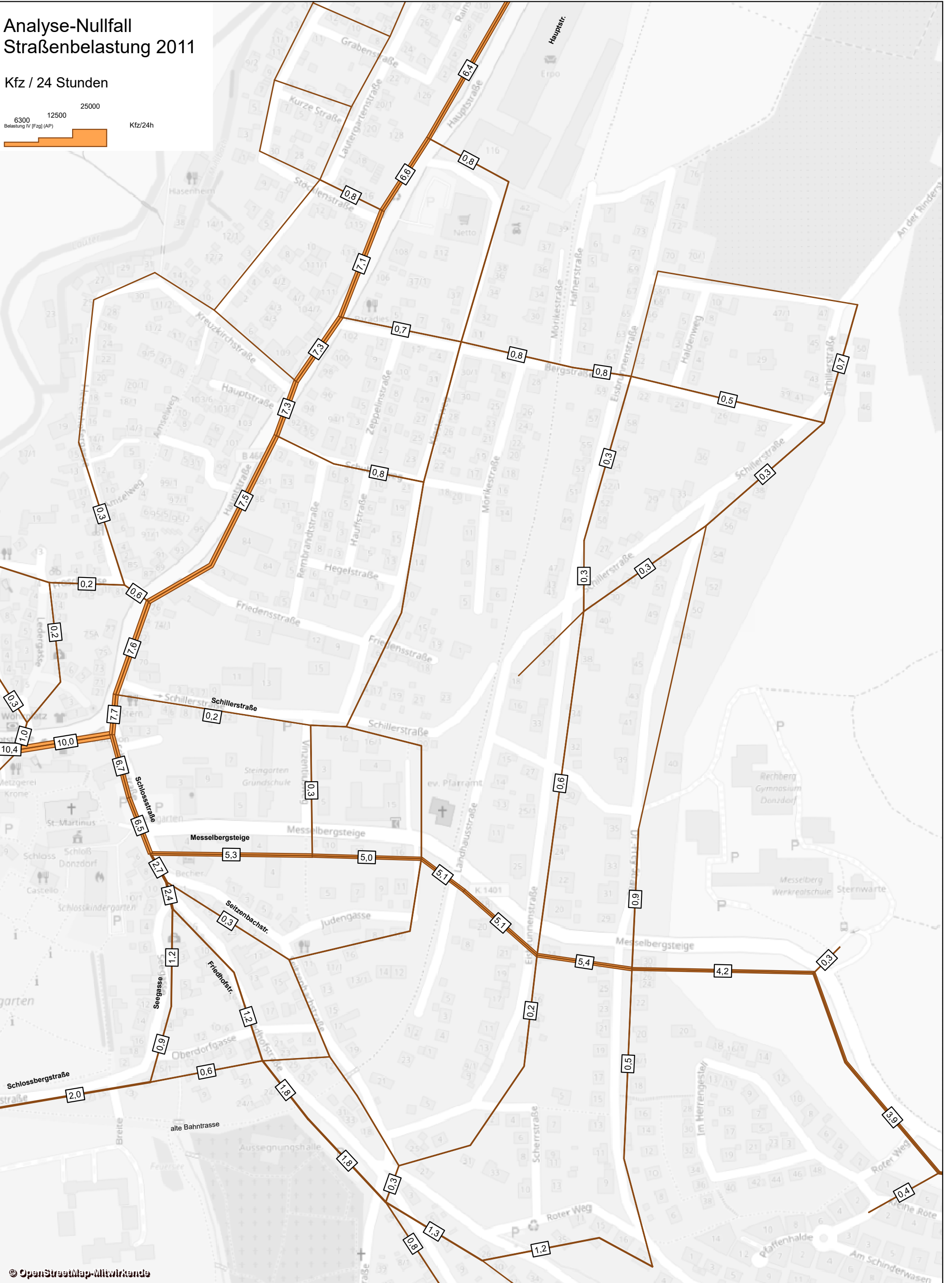
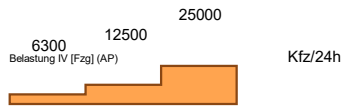
## Quellenverzeichnis

- /1/ Verkehrsuntersuchung Donzdorf  
Neugestaltung der Ortsmitte  
Durchgeführt im Auftrag der Stadt Donzdorf  
Modus Consult GmbH, 13.01.2012 (40946)
  
- /2/ Der Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau (Hrsg.)  
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90  
FGSV-Verlag, Köln, Ausgabe 1990, korrigierte Fassung 1992



# Analyse-Nullfall Straßenbelastung 2011

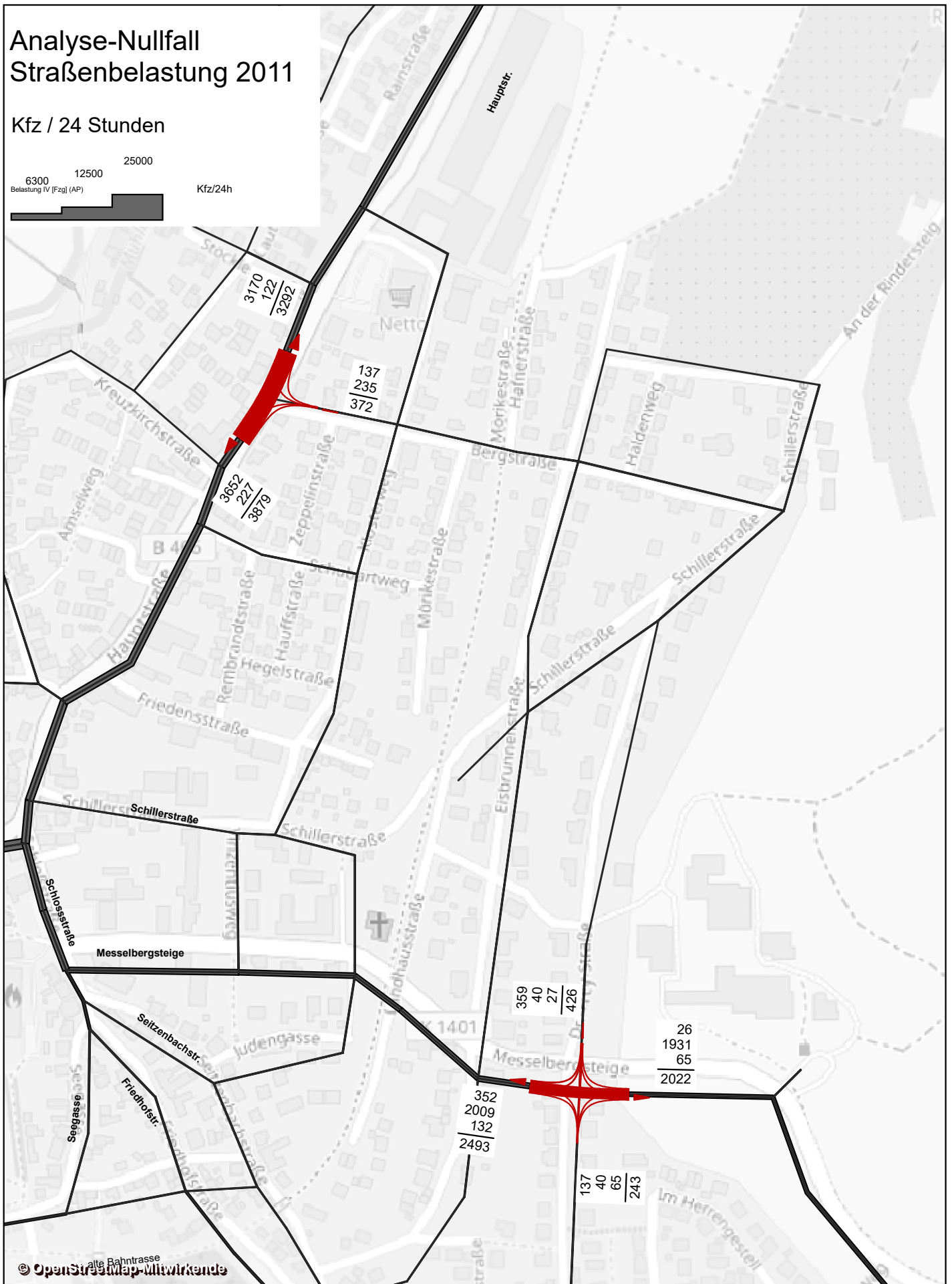
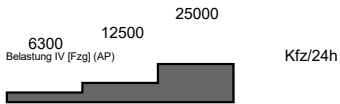
Kfz / 24 Stunden





# Analyse-Nullfall Straßenbelastung 2011

Kfz / 24 Stunden



Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Analyse-Nullfall 2011

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 700 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	42	7,7			
	p (% Lkw)	3,0	1,0			
				$L_{m(25)}$	54,5	46,5 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel Lme,T dB(A)	Emissions- pegel Lme,N dB(A)	s m	D <sub>s</sub> dB(A)	h <sub>m</sub> m	D <sub>BM</sub> dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	D <sub>B</sub> dB(A)	d <sub>Ü</sub> m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare	
							Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)				Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)		
Bergstraße 2	n	46,7	38,2	4,9 8,1	8,8 6,6	1,8 1,8	0,0 0,0	54,5	46,0	0,0	0,0	0,0	54,5	46,0	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Analyse-Nullfall 2011

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 500 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	30	5,5			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	53,0	45,0 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	n	Emissions- pegel		s	$D_s$	$h_m$	$D_{BM}$	Beurteilungs- pegel		h	$D_B$	$d_U$	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		$L_{me,T}$ dB(A)	$L_{me,N}$ dB(A)					$L_{r,T}$ dB(A)	$L_{r,N}$ dB(A)				tags	nachts			
Bergstraße 26	n	45,3	36,7	6,7 10,1	7,4 5,7	1,8 1,8	0,0 -0,1	51,9	43,3	0,0	0,0 0,0	0,0	51,9	43,3	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Analyse-Nullfall 2011

Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen	: 900 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	54	9,9			
	p (% Lkw)	3,0	1,0			
				$L_{m(25)}$	55,6	47,6 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)		Emissions- pegel		s m	D <sub>s</sub> dB(A)	h <sub>m</sub> m	D <sub>BM</sub> dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	D <sub>B</sub> dB(A)	d <sub>Ü</sub> m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		L <sub>me,T</sub> dB(A)	L <sub>me,N</sub> dB(A)					L <sub>r,T</sub> dB(A)	L <sub>r,N</sub> dB(A)				L <sub>r,T</sub> dB(A)	L <sub>r,N</sub> dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	
Dr.-Frey-Str. 50	n	47,8	39,3	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	50,6	42,1	0,0	0,0 0,0	0,0	50,6	42,1	0	0	
Dr.-Frey-Str. 41	n	47,8	39,3	10,6 14,0	5,4 4,2	1,8 1,8	-0,1 -0,4	52,4	43,9	0,0	0,0 0,0	0,0	52,4	43,9	0	0	
Dr.-Frey-Str. 31	n	47,8	39,3	9,6 13,0	5,9 4,5	1,8 1,8	0,0 -0,3	52,9	44,4	0,0	0,0 0,0	0,0	52,9	44,4	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Analyse-Nullfall 2011

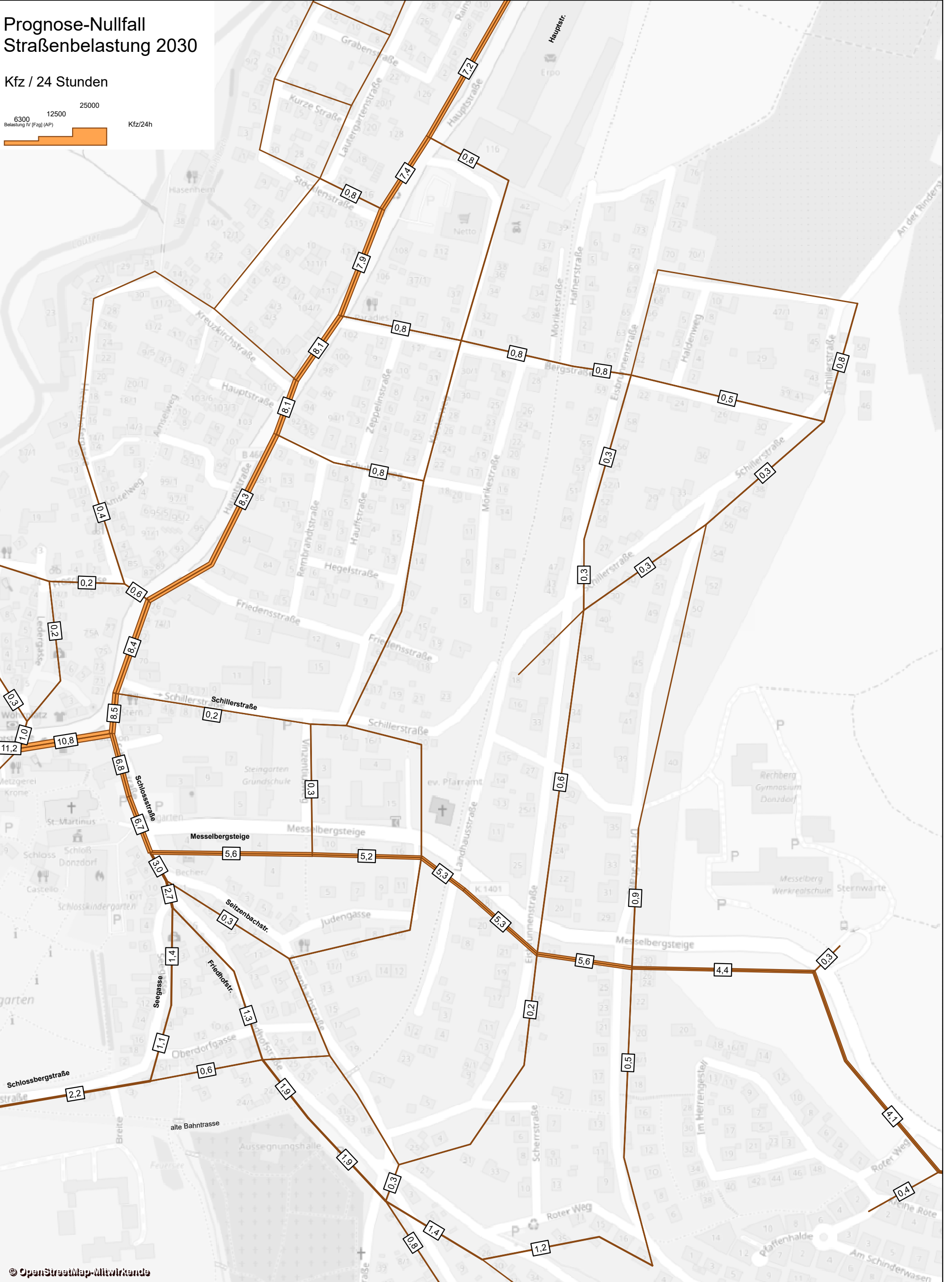
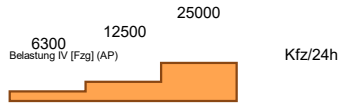
Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen	: 100 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	6,0	1,1			
	p (% Lkw)	3,0	1,0			
				$L_{m(25)}$	46,0	38,1 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel Lme,T dB(A)	Emissions- pegel Lme,N dB(A)	s m	D <sub>s</sub> dB(A)	h <sub>m</sub> m	D <sub>BM</sub> dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	D <sub>B</sub> dB(A)	d <sub>Ü</sub> m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
							Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)				Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	
Rechberg Gymnasium	38,3	29,7	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	41,1	32,5	0,0	0,0 0,0	0,0	41,1	32,5	0	0	Stichstraße

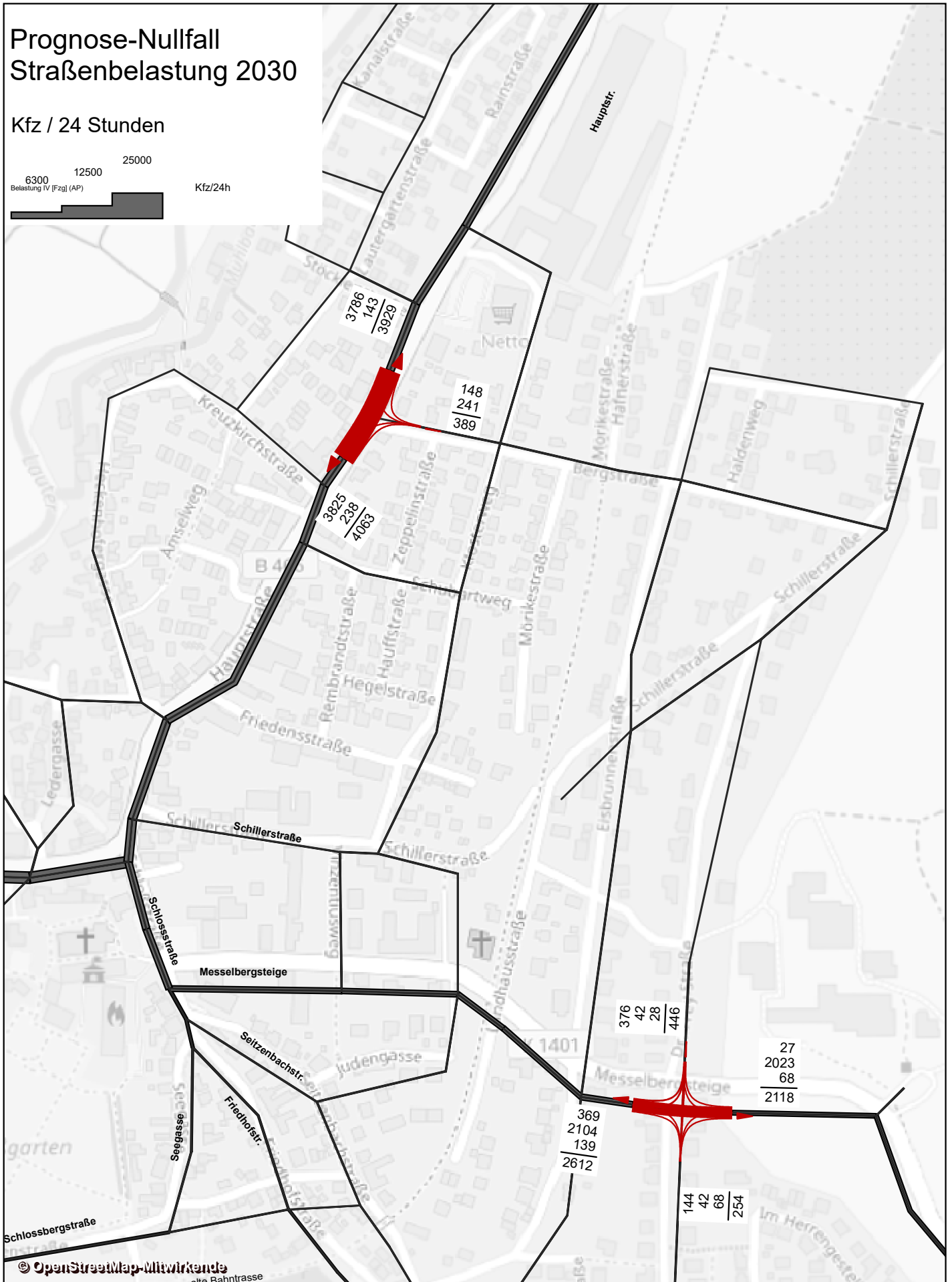
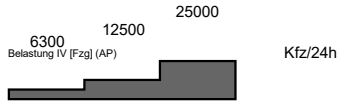
# Prognose-Nullfall Straßenbelastung 2030

Kfz / 24 Stunden



# Prognose-Nullfall Straßenbelastung 2030

Kfz / 24 Stunden



Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario I (BA I, nur südlicher Teil)

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 900 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	54	9,9			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	55,6	47,6 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	n	Emissions- pegel		s m	$D_s$ dB(A)	$h_m$ m	$D_{BM}$ dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	$D_B$ dB(A)	$d_U$ m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		$L_{me,T}$ dB(A)	$L_{me,N}$ dB(A)					$L_{r,T}$ dB(A)	$L_{r,N}$ dB(A)				tags dB(A)	nachts dB(A)			
Bergstraße 2	n	47,8	39,3	4,9 8,1	8,8 6,6	1,8 1,8	0,0 0,0	55,6	47,1	0,0	0,0	0,0	55,6	47,1	0	0	



Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario I (BA I, nur südlicher Teil)

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 600 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	36	6,6			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	53,8	45,8 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	n	Emissions- pegel		s	D <sub>s</sub>	h <sub>m</sub>	D <sub>BM</sub>	Beurteilungs- pegel		h	D <sub>B</sub>	d <sub>Ü</sub>	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		L <sub>me,T</sub> dB(A)	L <sub>me,N</sub> dB(A)					L <sub>r,T</sub> dB(A)	L <sub>r,N</sub> dB(A)				tags	nachts			
Bergstraße 26	n	46,1	37,5	6,7 10,1	7,4 5,7	1,8 1,8	0,0 -0,1	52,7	44,1	0,0	0,0 0,0	0,0	52,7	44,1	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario I (BA I, nur südlicher Teil)

Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen	: 1100 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	66	12			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	56,5	48,5 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)		Emissions- pegel		s m	$D_s$ dB(A)	$h_m$ m	$D_{BM}$ dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	$D_B$ dB(A)	$d_U$ m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		$L_{me,T}$ dB(A)	$L_{me,N}$ dB(A)					$L_{r,T}$ dB(A)	$L_{r,N}$ dB(A)				$L_{r,T}$ dB(A)	$L_{r,N}$ dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	
Dr.-Frey-Str. 50	n	48,7	40,1	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	51,5	42,9	0,0	0,0	0,0	51,5	42,9	0	0	
Dr.-Frey-Str. 41	n	48,7	40,1	10,6 14,0	5,4 4,2	1,8 1,8	-0,1 -0,4	53,3	44,7	0,0	0,0	0,0	53,3	44,7	0	0	
Dr.-Frey-Str. 31	n	48,7	40,1	9,6 13,0	5,9 4,5	1,8 1,8	0,0 -0,3	53,8	45,2	0,0	0,0	0,0	53,8	45,2	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario I (BA I, nur südlicher Teil)

Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen	: 400 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	24	4,4			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	52,1	44,1 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel Lme,T dB(A)	Emissions- pegel Lme,N dB(A)	s m	D <sub>s</sub> dB(A)	h <sub>m</sub> m	D <sub>BM</sub> dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	D <sub>B</sub> dB(A)	d <sub>Ü</sub> m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare	
							Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)				Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)		
Rechberg Gymnasium	n	44,3	35,7	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	47,1	38,5	0,0	0,0	0,0	47,1	38,5	0	0	Stichstraße

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario II (BA I)

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 1000 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	60	11			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	56,0	48,1 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	n	Emissions- pegel		s m	$D_s$ dB(A)	$h_m$ m	$D_{BM}$ dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	$D_B$ dB(A)	$d_U$ m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		$L_{me,T}$ dB(A)	$L_{me,N}$ dB(A)					$L_{r,T}$ dB(A)	$L_{r,N}$ dB(A)				tags dB(A)	nachts dB(A)			
Bergstraße 2	n	48,3	39,7	4,9 8,1	8,8 6,6	1,8 1,8	0,0 0,0	56,1	47,5	0,0	0,0 0,0	0,0	56,1	47,5	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario II (BA I)

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 700 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	42	7,7			
	p (% Lkw)	3,0	1,0			
				$L_{m(25)}$	54,5	46,5 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	n	Emissions- pegel		s	D <sub>s</sub>	h <sub>m</sub>	D <sub>BM</sub>	Beurteilungs- pegel		h	D <sub>B</sub>	d <sub>Ü</sub>	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		L <sub>me,T</sub> dB(A)	L <sub>me,N</sub> dB(A)					L <sub>r,T</sub> dB(A)	L <sub>r,N</sub> dB(A)				tags	nachts			
Bergstraße 26	n	46,7	38,2	6,7 10,1	7,4 5,7	1,8 1,8	0,0 -0,1	53,3	44,8	0,0	0,0 0,0	0,0	53,3	44,8	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario II (BA I)

Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen : 1100 Kfz/24h tags nachts tags nachts  
 M 0,060 0,011  
 M (Kfz/h) 66 12  
 p (% Lkw) 3,0 1,0  $L_{m(25)}$  56,5 48,5 dB(A)  
 Geschwindigkeit Kfz : Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h  $D_V$  -7,7 -8,3 dB(A)  
 Straßenoberfläche : Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix  $D_{StrO}$  0,0 0,0 dB(A)  
 Steigung : 0,0 %  $D_{Stg}$  0,0 0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)		Emissions- pegel		s m	$D_s$ dB(A)	$h_m$ m	$D_{BM}$ dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	$D_B$ dB(A)	$d_U$ m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		$L_{me,T}$ dB(A)	$L_{me,N}$ dB(A)					$L_{r,T}$ dB(A)	$L_{r,N}$ dB(A)				tags dB(A)	nachts dB(A)			
Dr.-Frey-Str. 50	n	48,7	40,1	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	51,5	42,9	0,0	0,0	0,0	51,5	42,9	0	0	
Dr.-Frey-Str. 41	n	48,7	40,1	10,6 14,0	5,4 4,2	1,8 1,8	-0,1 -0,4	53,3	44,7	0,0	0,0	0,0	53,3	44,7	0	0	
Dr.-Frey-Str. 31	n	48,7	40,1	9,6 13,0	5,9 4,5	1,8 1,8	0,0 -0,3	53,8	45,2	0,0	0,0	0,0	53,8	45,2	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario II (BA I)

Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen	: 300 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	18	3,3			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	50,8	42,8 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel Lme,T dB(A)	Emissions- pegel Lme,N dB(A)	s m	D <sub>s</sub> dB(A)	h <sub>m</sub> m	D <sub>BM</sub> dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	D <sub>B</sub> dB(A)	d <sub>Ü</sub> m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare	
							Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)				Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)		
Rechberg Gymnasium	n	43,1	34,5	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	45,9	37,3	0,0	0,0 0,0	0,0	45,9	37,3	0	0	Stichstraße

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario III (BA I+II)

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 1100 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	66	12			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	56,5	48,5 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	n	Emissions- pegel		s	D <sub>s</sub>	h <sub>m</sub>	D <sub>BM</sub>	Beurteilungs- pegel		h	D <sub>B</sub>	d <sub>Ü</sub>	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		L <sub>me,T</sub> dB(A)	L <sub>me,N</sub> dB(A)					L <sub>r,T</sub> dB(A)	L <sub>r,N</sub> dB(A)				tags	nachts			
Bergstraße 2	n	48,7	40,1	4,9 8,1	8,8 6,6	1,8 1,8	0,0 0,0	56,5	47,9	0,0	0,0 0,0	0,0	56,5	47,9	0	0	



Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario III (BA I+II)

Name der Straße: Bergstraße

Verkehrszahlen	: 800 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	48	8,8			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	55,1	47,1 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	n	Emissions- pegel		s m	$D_s$ dB(A)	$h_m$ m	$D_{BM}$ dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	$D_B$ dB(A)	$d_U$ m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		$L_{me,T}$ dB(A)	$L_{me,N}$ dB(A)					$L_{r,T}$ dB(A)	$L_{r,N}$ dB(A)				tags dB(A)	nachts dB(A)			
Bergstraße 26	n	47,3	38,7	6,7 10,1	7,4 5,7	1,8 1,8	0,0 -0,1	53,9	45,3	0,0	0,0 0,0	0,0	53,9	45,3	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario III (BA I+II)

Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen	: 1200 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	72	13			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	56,8	48,8 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)		Emissions- pegel		s	D <sub>s</sub>	h <sub>m</sub>	D <sub>BM</sub>	Beurteilungs- pegel		h	D <sub>B</sub>	d <sub>Ü</sub>	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare
		L <sub>me,T</sub> dB(A)	L <sub>me,N</sub> dB(A)					L <sub>r,T</sub> dB(A)	L <sub>r,N</sub> dB(A)				tags dB(A)	nachts dB(A)			
Dr.-Frey-Str. 50	n	49,1	40,5	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	51,9	43,3	0,0	0,0	0,0	51,9	43,3	0	0	
Dr.-Frey-Str. 41	n	49,1	40,5	10,6 14,0	5,4 4,2	1,8 1,8	-0,1 -0,4	53,7	45,1	0,0	0,0	0,0	53,7	45,1	0	0	
Dr.-Frey-Str. 31	n	49,1	40,5	9,6 13,0	5,9 4,5	1,8 1,8	0,0 -0,3	54,2	45,6	0,0	0,0	0,0	54,2	45,6	0	0	

Stadt Donzdorf - BPlan "Bei den Kirschbäumen"

Prognose-Szenario III (BA I+II)

Name der Straße: Dr.-Frey-Straße

Verkehrszahlen	: 400 Kfz/24h	tags	nachts		tags	nachts
	M	0,060	0,011			
	M (Kfz/h)	24	4,4			
	p (% Lkw)	3,0	1,0	$L_{m(25)}$	52,1	44,1 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			$D_V$	-7,7	-8,3 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			$D_{StrO}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

Berechnungs- punkt (Station)	Emissions- pegel Lme,T dB(A)	Emissions- pegel Lme,N dB(A)	s m	D <sub>s</sub> dB(A)	h <sub>m</sub> m	D <sub>BM</sub> dB(A)	Beurteilungs- pegel		h m	D <sub>B</sub> dB(A)	d <sub>Ü</sub> m	Beurteilungs- pegel		Immissions- grenzwerte		Kommentare	
							Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)				Lr,T dB(A)	Lr,N dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)		
Rechberg Gymnasium	n	44,3	35,7	14,5 17,9	4,0 3,1	1,8 1,8	-0,5 -1,1	47,1	38,5	0,0	0,0	0,0	47,1	38,5	0	0	Stichstraße