

Möhler + Partner Ingenieure AG · Landaubogen 10 · D-81373 München

Stadt Landshut
Referat 5
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Frau Ingeborg Heilmeier-Dahme
Luitpoldstraße 29
84034 Landshut

Ihr Kontakt: Manuel Rasch · 089/544217 - 44 · manuel.rasch@mopa.de · 17.02.2020

700-5750 IM Bebauungsplan Nr. 03-70 Landshut
Schalltechnische Variantenuntersuchung bzgl. der Anwohnerstraße
Bahnhofstraße in Landshut

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Landshut plant im Stadtteil St. Wolfgang ein Gebiet an der Bahnhofstraße städtebaulich zu entwickeln. Dies wird durch die Aufstellung eines Bebauungsplans realisiert. In einer schalltechnischen Untersuchung von Möhler + Partner Ingenieure AG (Juli 2018) zum Bebauungsplanverfahren wurden die auf das Plangebiet einwirkenden Schallimmissionen sowie die vom Plangebiet ausgehenden Schallemissionen (jeweils Anlagen- und Verkehrslärm) prognostiziert und nach den entsprechenden Richtlinien beurteilt.

Das Plangebiet sowie die angrenzende Nachbarschaft unterliegen einer hohen Verkehrslärmbelastung durch den Schienenverkehr. Aufgrund des Mehrverkehrs durch das Planvorhaben auf der Bahnhofstraße treten an den Bestandsgebäuden entlang der Bahnhofstraße Pegelerhöhungen auf. Diese Erhöhungen führen in der vorliegenden Lärmsituation zu negativen Auswirkungen in der direkten angrenzenden Nachbarschaft.

Zur Verbesserung der Lärmsituation sollen im Rahmen einer schalltechnischen Variantenuntersuchung folgende Minderungsmaßnahmen an der Bahnhofstraße untersucht und bewertet werden.

- Verlegung der Straße
- Abschirmung des Bahnlärms
- Reduzierung der Geschwindigkeit
- Einsatz eines lärmindernden Asphaltes

BERATUNG
PLANUNG
MESSUNG
GUTACHTEN

Immissionsschutz
Verkehrslärmschutz
Bau- und Raumakustik
Thermische Bauphysik
Erschütterungsschutz
Psychoakustik
Lufthygiene

Landaubogen 10
D-81 373 München
T + 49 89 544 217 · 0
F + 49 89 544 217 · 99
www.mopa.de
info@mopa.de

Ust.-IDNr.: DE 272461848
Steuer-Nr. :143/101/22689

Stadtparkasse München
IBAN:
DE50 7015 0000 0902 2049 99
BIC: SSKMDEMM

HypoVereinsbank München
IBAN:
DE09 7002 0270 6890 2270 72
BIC: HYVEDEMMXXX

Aktiengesellschaft, Sitz München,
Amtsgericht München, HRB 188105
Vorstand: Rudolf Liegl, Christian Eulitz
Aufsichtsrat: Ulrich Möhler (Vors.),
Wolf-Dieter Ehrl, Prof. Dr.-Ing. Hugo Fastl

Messstelle nach §§ 28, 29b BImSchG auf dem
Gebiet der Geräusche und Erschütterungen.
VMPA-Schallschutzprüfstelle für Güterprüfungen
nach DIN 4109. Schallschutz im Hochbau.
Öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige
für Schallschutz im Verkehrs- und Städtebau,
für Schallimmissionsschutz und auf dem Gebiet
der Bauakustik.

Von der DAkkS auf den Gebieten Schallschutz,
Bauakustik, Erschütterungsschutz und Bahnakustik
akkreditierte Prüflaboratorien nach
DIN EN ISO/IEC 17025 für den in der Urkunden-
anlage D-PL-19432-01-00 festgelegtem Umfang.

2. Literaturverzeichnis

- [1] Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 03-70 der Stadt Landshut, M + P Bericht-Nr. 700-5750 vom 02.07.2018
- [2] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- [3] Anlage 2 zu §4 der 16. BImSchV, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil 1 Seite 2271-2313, ausgegeben zu Bonn am 23. Dezember 2014, seit 01.01.2015 in Kraft getreten
- [4] RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 1990
- [5] RLS-19, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 2019

3. Grundlagen

Die Verkehrsmengen der angrenzenden Schienenstrecken und der Bahnhofstraße sowie deren Schallemissionen wurden der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan 03-70 der Stadt Landshut [1] übernommen.

Die Plangebäude sowie die Gebäude in der Nachbarschaft entsprechen ebenfalls den der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 03-70.

4. Schalltechnische Variantenuntersuchung

In nachfolgenden Kapitel werden die mit der Stadt Landshut abgestimmten Maßnahmen erläutert und beurteilt.

4.1. Verlegung der Bahnhofstraße

Durch eine Vergrößerung des Abstandes vom Immissionsort zur Quelle verringert sich grundsätzlich der Schallpegel, sodass dies sich als eine mögliche Minderungsmaßnahme darstellt. Im vorliegenden Fall verläuft die Anwohnerstraße zwischen den Bestandsgebäuden. Eine Verlegung der Bahnhofstraße nach Norden oder nach Süden ergäbe eine Verbesserung der Lärmsituation für eine Seite jedoch eine Verschlechterung für die andere Seite. Demnach ist eine Verlegung der Bahnhofstraße nicht zielführend.

4.2. Abschirmung des Bahnlärms

Die vorliegende hohe Verkehrslärmsituation wird maßgeblich durch den Bahnverkehr bestimmt. Eine zu diskutierende Maßnahme ist die Abschirmung des Bahnlärms. Um eine Abschirmung für die Bestandsgebäude zu erreichen müsste eine aktive Maßnahme z. B. eine Lärmschutzwand entlang der Schienen errichtet werden. In der vorliegenden Situation grenzen die Bestandsgebäude an den Bahngrund an. Nach Aussage der Stadt Landshut ist eine Errichtung einer Lärmschutzwand auf Bahngrund nicht realisierbar. Des Weiteren umfasst der Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht die Grundstücke der Bestandsbebauung, sodass eine Errichtung einer Lärmschutzwand in Schienennähe nicht möglich erscheint.

4.3. Reduzierung der Geschwindigkeit

In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde für die Anwohnerstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angesetzt. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h führt zu einer Pegelminderung an den Bestandsgebäuden entlang der Bahnhofstraße. Die Schallimmissionen an den Bestandsgebäuden wurden unter Berücksichtigung der Geschwindigkeitsreduzierung berechnet (Variante 1). In nachfolgender Tabelle sind die Beurteilungspegel exemplarisch an einigen Immissionsorten aufgelistet. Zudem wurden die Beurteilungspegel unter Berücksichtigung von 50 km/h (Variante 0) ermittelt und mit den „30 km/h“-Beurteilungspegel verglichen. Die vollständige Ergebnisliste der Einzelpunktberechnung ist in Anlage 2 aufgeführt. Die genaue Lage der betrachteten Immissionsorte kann dem Lageplan in Anlage 1 entnommen werden.

Tabelle 1: Beurteilungspegel – Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h						
Immissionsort	Variante 0		Variante 1		Differenz	
	Planfall mit 50 km/h		Planfall mit 30 km/h		Variante 1 – Variante 0	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bahnhofstr 2,2a,2b 12 EG Süd	59,7	53,7	57,6	52,7	-2,1	-1,0
Bahnhofstr 1,1a,1b 11 EG Süd	59,4	53,5	57,3	52,5	-2,1	-1,0
Bahnhofstr 4,5,6 12 EG Süd	59,5	54,0	57,5	53,2	-2,0	-0,8
Bahnhofstr 7 13 EG Nord	61,3	58,0	59,8	57,6	-1,5	-0,4
Bahnhofstr 3,3a 6 EG N/W	58,0	57,0	57,2	56,8	-0,8	-0,2

Fett: Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (64/54 dB(A) Tag/Nacht)

Es ist ersichtlich, dass durch die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Pegelminderung gerundet von bis zu 2/1 dB(A) Tag/Nacht prognostiziert wird. Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete im Nachtzeitraum verbleiben weiterhin.

4.4. Einsatz eines lärmindernden Asphalt

Die schalltechnischen Berechnungen zum Verkehrslärm wurden für den Straßenverkehrslärm nach RLS-90 [4] mit einem nicht geriffelten Gußasphalt durchgeführt. Eine Berücksichtigung von lärmindernden Asphalt ist gemäß der RLS-90 nicht abbildbar.

Seit letztem Jahr wurde eine neue Berechnungsvorschrift veröffentlicht (RLS-19 [5]). In dieser Richtlinie können verschieden lärmindernde Asphalte kleiner 60 km/h rechen-technisch abgebildet werden. In der geltenden Beurteilungsgrundlage für Verkehrslärm (16. BImSchV) ist diese RLS-19 nicht genannt, sodass eine rechtliche Verbindlichkeit der RLS-19 derzeit nicht gegeben ist.

In vorliegender Untersuchung wurde dennoch der Beurteilungspegel durch einen lärmindernden Asphalt nach RLS-19 an den angrenzenden Immissionsorten berechnet. In nachfolgender Tabelle sind die Beurteilungspegel unter Berücksichtigung eines Asphaltbetons (AC11) gemäß der Tabelle 4a der RLS-19 exemplarisch an einigen Immissionsorten aufgelistet (Variante 2). Wie in Kapitel 4.3 wurde ebenfalls ein Vergleich mit der Variante 0 geführt. Die vollständige Ergebnisliste der Einzelpunkt-berechnung ist in Anlage 2 aufgeführt.

Tabelle 2: Beurteilungspegel - lärmindernder Asphalt bei 50 km/h						
Immissionsort	Variante 0 Planfall nicht geriffelten Gußasphalt		Variante 2 Planfall mit Asphaltbetons (AC11)		Differenz Variante 2 – Variante 0	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bahnhofstr 2,2a,2b 12 EG Süd	59,7	53,7	59,1	53,7	-0,6	0
Bahnhofstr 1,1a,1b 11 EG Süd	59,4	53,5	58,8	53,5	-0,6	0
Bahnhofstr 4,5,6 12 EG Süd	59,5	54,0	58,9	54,0	-0,6	0
Bahnhofstr 7 13 EG Nord	61,3	58,0	60,9	58,0	-0,4	0
Bahnhofstr 3,3a 6 EG N/W	58,0	57,0	57,7	57,0	-0,3	0

Fett: Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (64/54 dB(A) Tag/Nacht)

Es ist ersichtlich, dass durch den Einsatz eines lärmindernden Asphalt eine Pegelminderung von bis zu 0,6 dB(A) Tag prognostiziert wird. Aufgrund der geringen nächtlichen Verkehrsmenge auf der Bahnhofstraße und des dominierenden Schienenverkehrs wird keine nächtliche Pegelminderung prognostiziert. Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete im Nachtzeitraum verbleiben weiterhin.

5. Zusammenfassung

Aufgrund des vorliegenden hohen Schienenverkehrslärms würde sich durch die Maßnahme „Abschirmung des Bahnlärms“ aus schalltechnischer Sicht eine deutliche Verbesserung an den Bestandsgebäuden einstellen. Hierbei stehen jedoch grundstücksbedingte Gründe dagegen.

Eine Verlegung der Bahnhofstraße ist auf Grund der Lage der Straße in Verbindung mit den Bestandsgebäuden kritisch zu sehen. Eine Verschiebung der Bahnhofstraße bewirkt für die einen angrenzenden Gebäude einer Verbesserung, geht aber einher mit einer Verschlechterung der Lärmsituation der anderen angrenzenden Gebäude. Somit ist diese Maßnahme nicht zielführend.

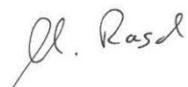
Die höchste Pegelminderung stellt die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h dar. Im Nahbereich der Straße Südfassade bzw. Nordfassade der angrenzenden Gebäude wird eine Reduzierung von bis zu 2/1 dB(A) Tag/Nacht prognostiziert.

Die schalltechnischen Berechnungen zeigen bei dem Einsatz eines lärmindernden Asphalttes bei der Geschwindigkeit von 50 km/h nur sehr geringe Verbesserungen der Lärmsituation.

Folglich ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit unter den untersuchten Maßnahmen die geeignetste Lösung die Lärmsituation im Rahmen des Bebauungsplans in der Nachbarschaft zu verbessern. Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete verbleiben weiterhin.

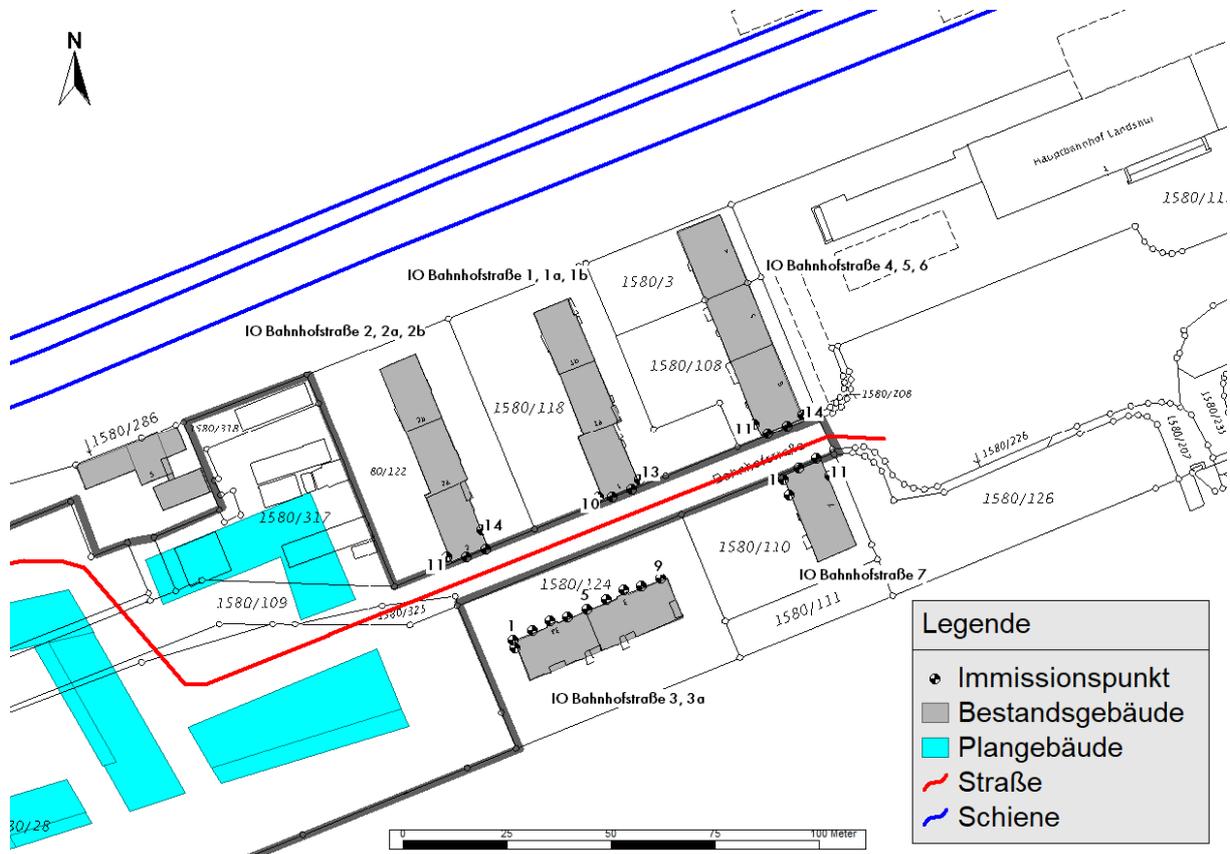
München, den 17. Februar 2020

Möhler + Partner
Ingenieure AG



i.V. Dipl.-Ing.(FH) Manuel Rasch

Anlage 1: Lageplan



Anlage 2: Ergebnisliste der Einzelpunktberechnung

Variante 0 – Planfall mit nicht geriffelten Gußasphalt und einer Geschwindigkeit von 50 km/h

Verkehr Plan		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt041	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 EG Süd	64,0	60,7	54,0	58,6		
IPkt042	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG1Süd	64,0	60,5	54,0	59,0		
IPkt043	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG2Süd	64,0	60,4	54,0	59,5		
IPkt044	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG3Süd	64,0	60,7	54,0	60,3		
IPkt045	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 EG Süd	64,0	61,5	54,0	54,8		
IPkt046	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG1Süd	64,0	60,4	54,0	54,3		
IPkt047	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG2Süd	64,0	59,4	54,0	53,9		
IPkt048	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG3Süd	64,0	58,7	54,0	53,7		
IPkt049	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 EG Süd	64,0	61,5	54,0	54,9		
IPkt050	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG1Süd	64,0	60,4	54,0	54,3		
IPkt051	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG2Süd	64,0	59,5	54,0	54,0		
IPkt052	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG3Süd	64,0	58,7	54,0	53,9		
IPkt053	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 EG S/O	64,0	59,5	54,0	58,1		
IPkt054	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG1S/O	64,0	59,7	54,0	58,6		
IPkt055	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG2S/O	64,0	59,9	54,0	59,1		
IPkt056	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG3S/O	64,0	60,1	54,0	59,6		
IPkt137	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 EG Süd	64,0	61,3	54,0	59,2		
IPkt138	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG1Süd	64,0	61,0	54,0	59,5		
IPkt139	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG2Süd	64,0	61,0	54,0	60,0		
IPkt140	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG3Süd	64,0	61,0	54,0	60,4		
IPkt141	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 EG Süd	64,0	61,2	54,0	54,6		
IPkt142	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG1Süd	64,0	60,2	54,0	54,1		
IPkt143	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG2Süd	64,0	59,3	54,0	53,8		
IPkt144	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG3Süd	64,0	58,6	54,0	53,7		
IPkt145	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 EG Süd	64,0	61,1	54,0	54,2		
IPkt146	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG1Süd	64,0	60,1	54,0	53,6		
IPkt147	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG2Süd	64,0	59,2	54,0	53,2		
IPkt148	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG3Süd	64,0	58,4	54,0	53,0		
IPkt149	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 EG S/O	64,0	60,6	54,0	58,2		
IPkt150	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG1S/O	64,0	60,3	54,0	58,5		
IPkt151	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG2S/O	64,0	60,1	54,0	58,9		
IPkt152	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG3S/O	64,0	60,1	54,0	59,4		
IPkt237	Bahnhofstr 4,5,6 11 EG Süd	64,0	59,6	54,0	58,2		
IPkt238	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG1Süd	64,0	59,7	54,0	58,8		
IPkt239	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG2Süd	64,0	59,9	54,0	59,3		
IPkt240	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG3Süd	64,0	60,1	54,0	59,8		
IPkt241	Bahnhofstr 4,5,6 12 EG Süd	64,0	61,3	54,0	55,0		
IPkt242	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG1Süd	64,0	60,3	54,0	54,6		
IPkt243	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG2Süd	64,0	59,4	54,0	54,4		
IPkt244	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG3Süd	64,0	58,6	54,0	54,3		
IPkt245	Bahnhofstr 4,5,6 13 EG Süd	64,0	61,4	54,0	55,8		
IPkt246	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG1Süd	64,0	60,5	54,0	55,6		

Verkehr Plan		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt247	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG2Süd	64,0	59,6	54,0	55,5		
IPkt248	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG3Süd	64,0	59,0	54,0	55,6		
IPkt249	Bahnhofstr 4,5,6 14 EG S/O	64,0	60,7	54,0	59,1		
IPkt250	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG1S/O	64,0	60,5	54,0	59,5		
IPkt251	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG2S/O	64,0	60,5	54,0	59,9		
IPkt252	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG3S/O	64,0	60,5	54,0	60,4		
IPkt301	Bahnhofstr 7 1 EG S/W	64,0	60,4	54,0	57,2		
IPkt302	Bahnhofstr 7 1 OG1S/W	64,0	59,9	54,0	57,4		
IPkt303	Bahnhofstr 7 1 OG2S/W	64,0	59,5	54,0	57,7		
IPkt304	Bahnhofstr 7 1 OG3S/W	64,0	59,4	54,0	58,0		
IPkt305	Bahnhofstr 7 2 EG S/W	64,0	58,3	54,0	56,3		
IPkt306	Bahnhofstr 7 2 OG1S/W	64,0	58,3	54,0	56,7		
IPkt307	Bahnhofstr 7 2 OG2S/W	64,0	58,4	54,0	57,1		
IPkt308	Bahnhofstr 7 2 OG3S/W	64,0	58,4	54,0	57,5		
IPkt341	Bahnhofstr 7 11 EG N/O	64,0	59,4	54,0	58,1		
IPkt342	Bahnhofstr 7 11 OG1N/O	64,0	59,4	54,0	58,4		
IPkt343	Bahnhofstr 7 11 OG2N/O	64,0	59,3	54,0	58,8		
IPkt344	Bahnhofstr 7 11 OG3N/O	64,0	59,3	54,0	59,1		
IPkt345	Bahnhofstr 7 12 EG Nord	64,0	63,1	54,0	59,2		
IPkt346	Bahnhofstr 7 12 OG1Nord	64,0	62,1	54,0	59,2		
IPkt347	Bahnhofstr 7 12 OG2Nord	64,0	61,5	54,0	59,4		
IPkt348	Bahnhofstr 7 12 OG3Nord	64,0	61,1	54,0	59,6		
IPkt349	Bahnhofstr 7 13 EG Nord	64,0	62,8	54,0	58,5		
IPkt350	Bahnhofstr 7 13 OG1Nord	64,0	61,8	54,0	58,4		
IPkt351	Bahnhofstr 7 13 OG2Nord	64,0	61,1	54,0	58,5		
IPkt352	Bahnhofstr 7 13 OG3Nord	64,0	60,6	54,0	58,7		
IPkt353	Bahnhofstr 3,3a 1 EG West	64,0	58,8	54,0	57,3		
IPkt354	Bahnhofstr 3,3a 1 OG1West	64,0	59,2	54,0	57,7		
IPkt355	Bahnhofstr 3,3a 1 OG2West	64,0	59,4	54,0	58,1		
IPkt356	Bahnhofstr 3,3a 1 OG3West	64,0	59,7	54,0	58,6		
IPkt357	Bahnhofstr 3,3a 2 EG West	64,0	58,7	54,0	57,1		
IPkt358	Bahnhofstr 3,3a 2 OG1West	64,0	59,1	54,0	57,5		
IPkt359	Bahnhofstr 3,3a 2 OG2West	64,0	59,3	54,0	57,9		
IPkt360	Bahnhofstr 3,3a 2 OG3West	64,0	59,5	54,0	58,5		
IPkt361	Bahnhofstr 3,3a 3 EG West	64,0	58,7	54,0	56,9		
IPkt362	Bahnhofstr 3,3a 3 OG1West	64,0	59,1	54,0	57,4		
IPkt363	Bahnhofstr 3,3a 3 OG2West	64,0	59,3	54,0	57,8		
IPkt364	Bahnhofstr 3,3a 3 OG3West	64,0	59,4	54,0	58,2		
IPkt365	Bahnhofstr 3,3a 4 EG N/W	64,0	58,8	54,0	57,2		
IPkt366	Bahnhofstr 3,3a 4 OG1N/W	64,0	59,2	54,0	57,5		
IPkt367	Bahnhofstr 3,3a 4 OG2N/W	64,0	59,4	54,0	57,9		
IPkt368	Bahnhofstr 3,3a 4 OG3N/W	64,0	59,6	54,0	58,4		
IPkt369	Bahnhofstr 3,3a 5 EG N/W	64,0	58,9	54,0	57,3		
IPkt370	Bahnhofstr 3,3a 5 OG1N/W	64,0	59,3	54,0	57,7		
IPkt371	Bahnhofstr 3,3a 5 OG2N/W	64,0	59,5	54,0	58,2		
IPkt372	Bahnhofstr 3,3a 5 OG3N/W	64,0	59,8	54,0	58,8		

Verkehr Plan		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt373	Bahnhofstr 3,3a 6 EG N/W	64,0	58,9	54,0	57,1		
IPkt374	Bahnhofstr 3,3a 6 OG1N/W	64,0	59,2	54,0	57,6		
IPkt375	Bahnhofstr 3,3a 6 OG2N/W	64,0	59,4	54,0	58,0		
IPkt376	Bahnhofstr 3,3a 6 OG3N/W	64,0	59,7	54,0	58,5		
IPkt377	Bahnhofstr 3,3a 7 EG N/O	64,0	59,1	54,0	57,3		
IPkt378	Bahnhofstr 3,3a 7 OG1N/O	64,0	59,5	54,0	57,8		
IPkt379	Bahnhofstr 3,3a 7 OG2N/O	64,0	59,7	54,0	58,2		
IPkt380	Bahnhofstr 3,3a 7 OG3N/O	64,0	59,9	54,0	58,6		
IPkt381	Bahnhofstr 3,3a 8 EG N/O	64,0	59,0	54,0	57,5		
IPkt382	Bahnhofstr 3,3a 8 OG1N/O	64,0	59,3	54,0	57,9		
IPkt383	Bahnhofstr 3,3a 8 OG2N/O	64,0	59,5	54,0	58,3		
IPkt384	Bahnhofstr 3,3a 8 OG3N/O	64,0	59,7	54,0	58,7		
IPkt385	Bahnhofstr 3,3a 9 EG N/O	64,0	59,0	54,0	57,5		
IPkt386	Bahnhofstr 3,3a 9 OG1N/O	64,0	59,4	54,0	57,9		
IPkt387	Bahnhofstr 3,3a 9 OG2N/O	64,0	59,6	54,0	58,3		
IPkt388	Bahnhofstr 3,3a 9 OG3N/O	64,0	59,8	54,0	58,8		
IPkt433	Bahnhofstr 3,3a 21 EG S/W	64,0	57,0	54,0	55,8		
IPkt434	Bahnhofstr 3,3a 21 OG1S/W	64,0	57,4	54,0	56,3		
IPkt435	Bahnhofstr 3,3a 21 OG2S/W	64,0	57,6	54,0	56,7		
IPkt436	Bahnhofstr 3,3a 21 OG3S/W	64,0	58,0	54,0	57,3		

Variante 1 – Planfall mit nicht geriffelten Gußasphalt und einer Geschwindigkeit von 30 km/h

Verkehr Plan 30 km/h		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt041	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 EG Süd	64,0	58,8	54,0	58,3		
IPkt042	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG1Süd	64,0	59,0	54,0	58,8		
IPkt043	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG2Süd	64,0	59,3	54,0	59,3		
IPkt044	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG3Süd	64,0	59,9	54,0	60,2		
IPkt045	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 EG Süd	64,0	57,6	54,0	52,7		
IPkt046	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG1Süd	64,0	56,7	54,0	52,5		
IPkt047	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG2Süd	64,0	55,9	54,0	52,5		
IPkt048	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG3Süd	64,0	55,4	54,0	52,5		
IPkt049	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 EG Süd	64,0	57,7	54,0	52,7		
IPkt050	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG1Süd	64,0	56,7	54,0	52,6		
IPkt051	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG2Süd	64,0	56,0	54,0	52,6		
IPkt052	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG3Süd	64,0	55,6	54,0	52,8		
IPkt053	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 EG S/O	64,0	58,0	54,0	57,8		
IPkt054	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG1S/O	64,0	58,4	54,0	58,4		
IPkt055	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG2S/O	64,0	58,8	54,0	58,9		
IPkt056	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG3S/O	64,0	59,2	54,0	59,5		
IPkt137	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 EG Süd	64,0	59,4	54,0	58,8		
IPkt138	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG1Süd	64,0	59,5	54,0	59,3		

Verkehr Plan 30 km/h		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt139	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG2Süd	64,0	59,8	54,0	59,8		
IPkt140	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG3Süd	64,0	60,1	54,0	60,3		
IPkt141	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 EG Süd	64,0	57,3	54,0	52,5		
IPkt142	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG1Süd	64,0	56,5	54,0	52,4		
IPkt143	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG2Süd	64,0	55,8	54,0	52,4		
IPkt144	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG3Süd	64,0	55,3	54,0	52,5		
IPkt145	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 EG Süd	64,0	57,2	54,0	51,8		
IPkt146	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG1Süd	64,0	56,3	54,0	51,6		
IPkt147	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG2Süd	64,0	55,5	54,0	51,5		
IPkt148	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG3Süd	64,0	55,0	54,0	51,6		
IPkt149	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 EG S/O	64,0	58,6	54,0	57,7		
IPkt150	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG1S/O	64,0	58,6	54,0	58,2		
IPkt151	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG2S/O	64,0	58,8	54,0	58,7		
IPkt152	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG3S/O	64,0	59,1	54,0	59,2		
IPkt237	Bahnhofstr 4,5,6 11 EG Süd	64,0	58,2	54,0	58,0		
IPkt238	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG1Süd	64,0	58,6	54,0	58,6		
IPkt239	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG2Süd	64,0	59,0	54,0	59,1		
IPkt240	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG3Süd	64,0	59,4	54,0	59,7		
IPkt241	Bahnhofstr 4,5,6 12 EG Süd	64,0	57,5	54,0	53,2		
IPkt242	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG1Süd	64,0	56,8	54,0	53,1		
IPkt243	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG2Süd	64,0	56,1	54,0	53,2		
IPkt244	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG3Süd	64,0	55,7	54,0	53,4		
IPkt245	Bahnhofstr 4,5,6 13 EG Süd	64,0	57,9	54,0	54,4		
IPkt246	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG1Süd	64,0	57,3	54,0	54,5		
IPkt247	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG2Süd	64,0	56,8	54,0	54,7		
IPkt248	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG3Süd	64,0	56,5	54,0	54,9		
IPkt249	Bahnhofstr 4,5,6 14 EG S/O	64,0	59,2	54,0	58,8		
IPkt250	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG1S/O	64,0	59,4	54,0	59,3		
IPkt251	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG2S/O	64,0	59,6	54,0	59,8		
IPkt252	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG3S/O	64,0	59,9	54,0	60,3		
IPkt301	Bahnhofstr 7 1 EG S/W	64,0	57,9	54,0	56,6		
IPkt302	Bahnhofstr 7 1 OG1S/W	64,0	57,8	54,0	57,0		
IPkt303	Bahnhofstr 7 1 OG2S/W	64,0	57,8	54,0	57,4		
IPkt304	Bahnhofstr 7 1 OG3S/W	64,0	58,0	54,0	57,8		
IPkt305	Bahnhofstr 7 2 EG S/W	64,0	56,5	54,0	56,0		
IPkt306	Bahnhofstr 7 2 OG1S/W	64,0	56,8	54,0	56,4		
IPkt307	Bahnhofstr 7 2 OG2S/W	64,0	57,0	54,0	56,9		
IPkt308	Bahnhofstr 7 2 OG3S/W	64,0	57,3	54,0	57,3		
IPkt341	Bahnhofstr 7 11 EG N/O	64,0	58,1	54,0	57,9		
IPkt342	Bahnhofstr 7 11 OG1N/O	64,0	58,2	54,0	58,2		
IPkt343	Bahnhofstr 7 11 OG2N/O	64,0	58,5	54,0	58,6		
IPkt344	Bahnhofstr 7 11 OG3N/O	64,0	58,7	54,0	59,0		
IPkt345	Bahnhofstr 7 12 EG Nord	64,0	60,3	54,0	58,4		
IPkt346	Bahnhofstr 7 12 OG1Nord	64,0	59,8	54,0	58,7		
IPkt347	Bahnhofstr 7 12 OG2Nord	64,0	59,6	54,0	59,0		
IPkt348	Bahnhofstr 7 12 OG3Nord	64,0	59,7	54,0	59,4		

Verkehr Plan 30 km/h		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt349	Bahnhofstr 7 13 EG Nord	64,0	59,8	54,0	57,6		
IPkt350	Bahnhofstr 7 13 OG1Nord	64,0	59,3	54,0	57,8		
IPkt351	Bahnhofstr 7 13 OG2Nord	64,0	59,0	54,0	58,0		
IPkt352	Bahnhofstr 7 13 OG3Nord	64,0	58,9	54,0	58,4		
IPkt353	Bahnhofstr 3,3a 1 EG West	64,0	57,3	54,0	57,0		
IPkt354	Bahnhofstr 3,3a 1 OG1West	64,0	57,7	54,0	57,4		
IPkt355	Bahnhofstr 3,3a 1 OG2West	64,0	58,0	54,0	57,9		
IPkt356	Bahnhofstr 3,3a 1 OG3West	64,0	58,4	54,0	58,5		
IPkt357	Bahnhofstr 3,3a 2 EG West	64,0	57,1	54,0	56,8		
IPkt358	Bahnhofstr 3,3a 2 OG1West	64,0	57,5	54,0	57,2		
IPkt359	Bahnhofstr 3,3a 2 OG2West	64,0	57,8	54,0	57,7		
IPkt360	Bahnhofstr 3,3a 2 OG3West	64,0	58,3	54,0	58,3		
IPkt361	Bahnhofstr 3,3a 3 EG West	64,0	57,0	54,0	56,6		
IPkt362	Bahnhofstr 3,3a 3 OG1West	64,0	57,4	54,0	57,1		
IPkt363	Bahnhofstr 3,3a 3 OG2West	64,0	57,8	54,0	57,5		
IPkt364	Bahnhofstr 3,3a 3 OG3West	64,0	58,2	54,0	58,1		
IPkt365	Bahnhofstr 3,3a 4 EG N/W	64,0	57,2	54,0	56,9		
IPkt366	Bahnhofstr 3,3a 4 OG1N/W	64,0	57,6	54,0	57,2		
IPkt367	Bahnhofstr 3,3a 4 OG2N/W	64,0	57,9	54,0	57,7		
IPkt368	Bahnhofstr 3,3a 4 OG3N/W	64,0	58,3	54,0	58,2		
IPkt369	Bahnhofstr 3,3a 5 EG N/W	64,0	57,3	54,0	57,0		
IPkt370	Bahnhofstr 3,3a 5 OG1N/W	64,0	57,8	54,0	57,5		
IPkt371	Bahnhofstr 3,3a 5 OG2N/W	64,0	58,1	54,0	57,9		
IPkt372	Bahnhofstr 3,3a 5 OG3N/W	64,0	58,5	54,0	58,5		
IPkt373	Bahnhofstr 3,3a 6 EG N/W	64,0	57,2	54,0	56,8		
IPkt374	Bahnhofstr 3,3a 6 OG1N/W	64,0	57,6	54,0	57,3		
IPkt375	Bahnhofstr 3,3a 6 OG2N/W	64,0	58,0	54,0	57,7		
IPkt376	Bahnhofstr 3,3a 6 OG3N/W	64,0	58,4	54,0	58,3		
IPkt377	Bahnhofstr 3,3a 7 EG N/O	64,0	57,4	54,0	57,0		
IPkt378	Bahnhofstr 3,3a 7 OG1N/O	64,0	57,8	54,0	57,5		
IPkt379	Bahnhofstr 3,3a 7 OG2N/O	64,0	58,2	54,0	57,9		
IPkt380	Bahnhofstr 3,3a 7 OG3N/O	64,0	58,5	54,0	58,4		
IPkt381	Bahnhofstr 3,3a 8 EG N/O	64,0	57,4	54,0	57,2		
IPkt382	Bahnhofstr 3,3a 8 OG1N/O	64,0	57,8	54,0	57,6		
IPkt383	Bahnhofstr 3,3a 8 OG2N/O	64,0	58,2	54,0	58,0		
IPkt384	Bahnhofstr 3,3a 8 OG3N/O	64,0	58,5	54,0	58,5		
IPkt385	Bahnhofstr 3,3a 9 EG N/O	64,0	57,5	54,0	57,3		
IPkt386	Bahnhofstr 3,3a 9 OG1N/O	64,0	57,9	54,0	57,7		
IPkt387	Bahnhofstr 3,3a 9 OG2N/O	64,0	58,2	54,0	58,1		
IPkt388	Bahnhofstr 3,3a 9 OG3N/O	64,0	58,6	54,0	58,6		
IPkt433	Bahnhofstr 3,3a 21 EG S/W	64,0	55,7	54,0	55,6		
IPkt434	Bahnhofstr 3,3a 21 OG1S/W	64,0	56,1	54,0	56,1		
IPkt435	Bahnhofstr 3,3a 21 OG2S/W	64,0	56,5	54,0	56,5		
IPkt436	Bahnhofstr 3,3a 21 OG3S/W	64,0	57,0	54,0	57,1		

Variante 2 – Planfall mit Asphaltbeton (AC11) und einer Geschwindigkeit von 50 km/h

Verkehr Plan FahrBÄn		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt041	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 EG Süd	64,0	59,4	54,0	58,4		
IPkt042	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG1Süd	64,0	59,5	54,0	58,9		
IPkt043	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG2Süd	64,0	59,6	54,0	59,4		
IPkt044	Bahnhofstr 2,2a,2b 11 OG3Süd	64,0	60,2	54,0	60,2		
IPkt045	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 EG Süd	64,0	59,1	54,0	53,7		
IPkt046	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG1Süd	64,0	58,0	54,0	53,3		
IPkt047	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG2Süd	64,0	57,2	54,0	53,1		
IPkt048	Bahnhofstr 2,2a,2b 12 OG3Süd	64,0	56,6	54,0	53,1		
IPkt049	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 EG Süd	64,0	59,1	54,0	53,7		
IPkt050	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG1Süd	64,0	58,1	54,0	53,4		
IPkt051	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG2Süd	64,0	57,3	54,0	53,2		
IPkt052	Bahnhofstr 2,2a,2b 13 OG3Süd	64,0	56,7	54,0	53,3		
IPkt053	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 EG S/O	64,0	58,5	54,0	57,9		
IPkt054	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG1S/O	64,0	58,8	54,0	58,5		
IPkt055	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG2S/O	64,0	59,1	54,0	59,0		
IPkt056	Bahnhofstr 2,2a,2b 14 OG3S/O	64,0	59,5	54,0	59,5		
IPkt137	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 EG Süd	64,0	60,0	54,0	58,9		
IPkt138	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG1Süd	64,0	60,0	54,0	59,4		
IPkt139	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG2Süd	64,0	60,1	54,0	59,8		
IPkt140	Bahnhofstr 1,1a,1b 10 OG3Süd	64,0	60,4	54,0	60,3		
IPkt141	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 EG Süd	64,0	58,8	54,0	53,5		
IPkt142	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG1Süd	64,0	57,9	54,0	53,1		
IPkt143	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG2Süd	64,0	57,1	54,0	53,0		
IPkt144	Bahnhofstr 1,1a,1b 11 OG3Süd	64,0	56,5	54,0	53,0		
IPkt145	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 EG Süd	64,0	58,7	54,0	52,9		
IPkt146	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG1Süd	64,0	57,7	54,0	52,5		
IPkt147	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG2Süd	64,0	56,9	54,0	52,3		
IPkt148	Bahnhofstr 1,1a,1b 12 OG3Süd	64,0	56,2	54,0	52,2		
IPkt149	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 EG S/O	64,0	59,2	54,0	57,9		
IPkt150	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG1S/O	64,0	59,2	54,0	58,3		
IPkt151	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG2S/O	64,0	59,2	54,0	58,8		
IPkt152	Bahnhofstr 1,1a,1b 13 OG3S/O	64,0	59,4	54,0	59,3		
IPkt237	Bahnhofstr 4,5,6 11 EG Süd	64,0	58,6	54,0	58,1		
IPkt238	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG1Süd	64,0	58,9	54,0	58,6		
IPkt239	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG2Süd	64,0	59,2	54,0	59,2		
IPkt240	Bahnhofstr 4,5,6 11 OG3Süd	64,0	59,6	54,0	59,7		
IPkt241	Bahnhofstr 4,5,6 12 EG Süd	64,0	58,9	54,0	54,0		
IPkt242	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG1Süd	64,0	58,0	54,0	53,8		
IPkt243	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG2Süd	64,0	57,3	54,0	53,7		
IPkt244	Bahnhofstr 4,5,6 12 OG3Süd	64,0	56,7	54,0	53,8		
IPkt245	Bahnhofstr 4,5,6 13 EG Süd	64,0	59,2	54,0	55,0		
IPkt246	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG1Süd	64,0	58,4	54,0	55,0		
IPkt247	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG2Süd	64,0	57,8	54,0	55,0		
IPkt248	Bahnhofstr 4,5,6 13 OG3Süd	64,0	57,3	54,0	55,2		

Verkehr Plan Fahrpläne		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt249	Bahnhofstr 4,5,6 14 EG S/O	64,0	59,6	54,0	59,0		
IPkt250	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG1S/O	64,0	59,7	54,0	59,4		
IPkt251	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG2S/O	64,0	59,9	54,0	59,9		
IPkt252	Bahnhofstr 4,5,6 14 OG3S/O	64,0	60,1	54,0	60,3		
IPkt301	Bahnhofstr 7 1 EG S/W	64,0	58,8	54,0	56,8		
IPkt302	Bahnhofstr 7 1 OG1S/W	64,0	58,5	54,0	57,1		
IPkt303	Bahnhofstr 7 1 OG2S/W	64,0	58,3	54,0	57,5		
IPkt304	Bahnhofstr 7 1 OG3S/W	64,0	58,4	54,0	57,9		
IPkt305	Bahnhofstr 7 2 EG S/W	64,0	57,1	54,0	56,1		
IPkt306	Bahnhofstr 7 2 OG1S/W	64,0	57,3	54,0	56,5		
IPkt307	Bahnhofstr 7 2 OG2S/W	64,0	57,4	54,0	57,0		
IPkt308	Bahnhofstr 7 2 OG3S/W	64,0	57,6	54,0	57,4		
IPkt341	Bahnhofstr 7 11 EG N/O	64,0	58,5	54,0	57,9		
IPkt342	Bahnhofstr 7 11 OG1N/O	64,0	58,6	54,0	58,3		
IPkt343	Bahnhofstr 7 11 OG2N/O	64,0	58,7	54,0	58,7		
IPkt344	Bahnhofstr 7 11 OG3N/O	64,0	58,9	54,0	59,1		
IPkt345	Bahnhofstr 7 12 EG Nord	64,0	61,3	54,0	58,7		
IPkt346	Bahnhofstr 7 12 OG1Nord	64,0	60,6	54,0	58,9		
IPkt347	Bahnhofstr 7 12 OG2Nord	64,0	60,2	54,0	59,1		
IPkt348	Bahnhofstr 7 12 OG3Nord	64,0	60,1	54,0	59,5		
IPkt349	Bahnhofstr 7 13 EG Nord	64,0	60,9	54,0	58,0		
IPkt350	Bahnhofstr 7 13 OG1Nord	64,0	60,1	54,0	58,0		
IPkt351	Bahnhofstr 7 13 OG2Nord	64,0	59,7	54,0	58,2		
IPkt352	Bahnhofstr 7 13 OG3Nord	64,0	59,5	54,0	58,5		
IPkt353	Bahnhofstr 3,3a 1 EG West	64,0	57,7	54,0	57,1		
IPkt354	Bahnhofstr 3,3a 1 OG1West	64,0	58,1	54,0	57,5		
IPkt355	Bahnhofstr 3,3a 1 OG2West	64,0	58,4	54,0	58,0		
IPkt356	Bahnhofstr 3,3a 1 OG3West	64,0	58,8	54,0	58,5		
IPkt357	Bahnhofstr 3,3a 2 EG West	64,0	57,6	54,0	56,9		
IPkt358	Bahnhofstr 3,3a 2 OG1West	64,0	58,0	54,0	57,4		
IPkt359	Bahnhofstr 3,3a 2 OG2West	64,0	58,3	54,0	57,8		
IPkt360	Bahnhofstr 3,3a 2 OG3West	64,0	58,7	54,0	58,3		
IPkt361	Bahnhofstr 3,3a 3 EG West	64,0	57,6	54,0	56,7		
IPkt362	Bahnhofstr 3,3a 3 OG1West	64,0	57,9	54,0	57,2		
IPkt363	Bahnhofstr 3,3a 3 OG2West	64,0	58,2	54,0	57,6		
IPkt364	Bahnhofstr 3,3a 3 OG3West	64,0	58,6	54,0	58,2		
IPkt365	Bahnhofstr 3,3a 4 EG N/W	64,0	57,7	54,0	57,0		
IPkt366	Bahnhofstr 3,3a 4 OG1N/W	64,0	58,1	54,0	57,3		
IPkt367	Bahnhofstr 3,3a 4 OG2N/W	64,0	58,4	54,0	57,8		
IPkt368	Bahnhofstr 3,3a 4 OG3N/W	64,0	58,7	54,0	58,3		
IPkt369	Bahnhofstr 3,3a 5 EG N/W	64,0	57,8	54,0	57,1		
IPkt370	Bahnhofstr 3,3a 5 OG1N/W	64,0	58,2	54,0	57,6		
IPkt371	Bahnhofstr 3,3a 5 OG2N/W	64,0	58,5	54,0	58,0		
IPkt372	Bahnhofstr 3,3a 5 OG3N/W	64,0	58,9	54,0	58,5		
IPkt373	Bahnhofstr 3,3a 6 EG N/W	64,0	57,7	54,0	57,0		
IPkt374	Bahnhofstr 3,3a 6 OG1N/W	64,0	58,1	54,0	57,4		

Verkehr Plan FahrbÄn		Einstellung: Referenz					
		Tag		Nacht			
		IRW	L r,A	IRW	L r,A		
		/dB	/dB	/dB	/dB		
IPkt375	Bahnhofstr 3,3a 6 OG2N/W	64,0	58,4	54,0	57,8		
IPkt376	Bahnhofstr 3,3a 6 OG3N/W	64,0	58,8	54,0	58,3		
IPkt377	Bahnhofstr 3,3a 7 EG N/O	64,0	58,0	54,0	57,2		
IPkt378	Bahnhofstr 3,3a 7 OG1N/O	64,0	58,4	54,0	57,6		
IPkt379	Bahnhofstr 3,3a 7 OG2N/O	64,0	58,6	54,0	58,0		
IPkt380	Bahnhofstr 3,3a 7 OG3N/O	64,0	58,9	54,0	58,5		
IPkt381	Bahnhofstr 3,3a 8 EG N/O	64,0	57,9	54,0	57,3		
IPkt382	Bahnhofstr 3,3a 8 OG1N/O	64,0	58,3	54,0	57,7		
IPkt383	Bahnhofstr 3,3a 8 OG2N/O	64,0	58,6	54,0	58,1		
IPkt384	Bahnhofstr 3,3a 8 OG3N/O	64,0	58,9	54,0	58,6		
IPkt385	Bahnhofstr 3,3a 9 EG N/O	64,0	58,0	54,0	57,4		
IPkt386	Bahnhofstr 3,3a 9 OG1N/O	64,0	58,4	54,0	57,8		
IPkt387	Bahnhofstr 3,3a 9 OG2N/O	64,0	58,6	54,0	58,2		
IPkt388	Bahnhofstr 3,3a 9 OG3N/O	64,0	58,9	54,0	58,6		
IPkt433	Bahnhofstr 3,3a 21 EG S/W	64,0	56,1	54,0	55,7		
IPkt434	Bahnhofstr 3,3a 21 OG1S/W	64,0	56,5	54,0	56,2		
IPkt435	Bahnhofstr 3,3a 21 OG2S/W	64,0	56,8	54,0	56,6		
IPkt436	Bahnhofstr 3,3a 21 OG3S/W	64,0	57,3	54,0	57,2		