

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern - Staatliches Bauamt Bayreuth

Straße / Abschnittsnummer / Station B 289_340_0,080 - B 289_400_0,433

B 289 "(Burgkunstadt) - Kulmbach"
Ortsumgehung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof

PROJIS-Nr.:09 912584 00

Feststellungsentwurf

Unterlage 17.1

Erläuterungen zu den schalltechnischen Berechnungen

aufgestellt:
Staatliches Bauamt Bayreuth



Zeuschel Ltd. Baudirektor
Bayreuth den 31.03.2023

Schalltechnische Untersuchung

Ortsumgehung

Mainroth - Rothwind - Fassoldshof

Auftraggeber: Staatliches Bauamt Bayreuth
Wilhelminenstraße 2
95444 Bayreuth

Bearbeitung: GEO.VER.S.UM
Planungsgemeinschaft Pressler&Geiler
Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler
Elsa-Brandström-Straße 34
93413 Cham

INHALT

1.	AUFGABENSTELLUNG	2
2.	ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN	2
3.	GRUNDLAGEN	3
3.1	RECHTLICHE GRUNDLAGEN	3
3.2	ZUORDNUNG DER MASSNAHME NACH 16.BIMSCHV	5
3.3	IMMISSIONSORTE UND UNTERSUCHUNGSBEREICHE	6
3.4	GESAMTLÄRMSITUATION	7
4.	BERECHNUNGSVERFAHREN UND -GRUNDLAGEN	8
5.	BERECHNUNGSERGEBNISSE AUSBAUBEREICH	10
6.	BERECHNUNGSERGEBNISSE IMMISSIONSBEREICH	10
7.	BERECHNUNGSERGEBNISSE GESAMTLÄRMSITUATION	11
8.	ZUSAMMENFASSUNG	12
9.	REGELWERKE UND LITERATUR	12

ANHANG 1

Berechnung und Beurteilung Ausbaubereich	1-22
------------------------------------------	------

ANHANG 2

Berechnung und Beurteilung Immissionsbereich	1-11
----------------------------------------------	------

ANHANG 3

Berechnung und Beurteilung Gesamtlärmsituation	1-23
------------------------------------------------	------

ANHANG 4

Ergebniszusammenstellung, Unterlagen	1-11
--------------------------------------	------

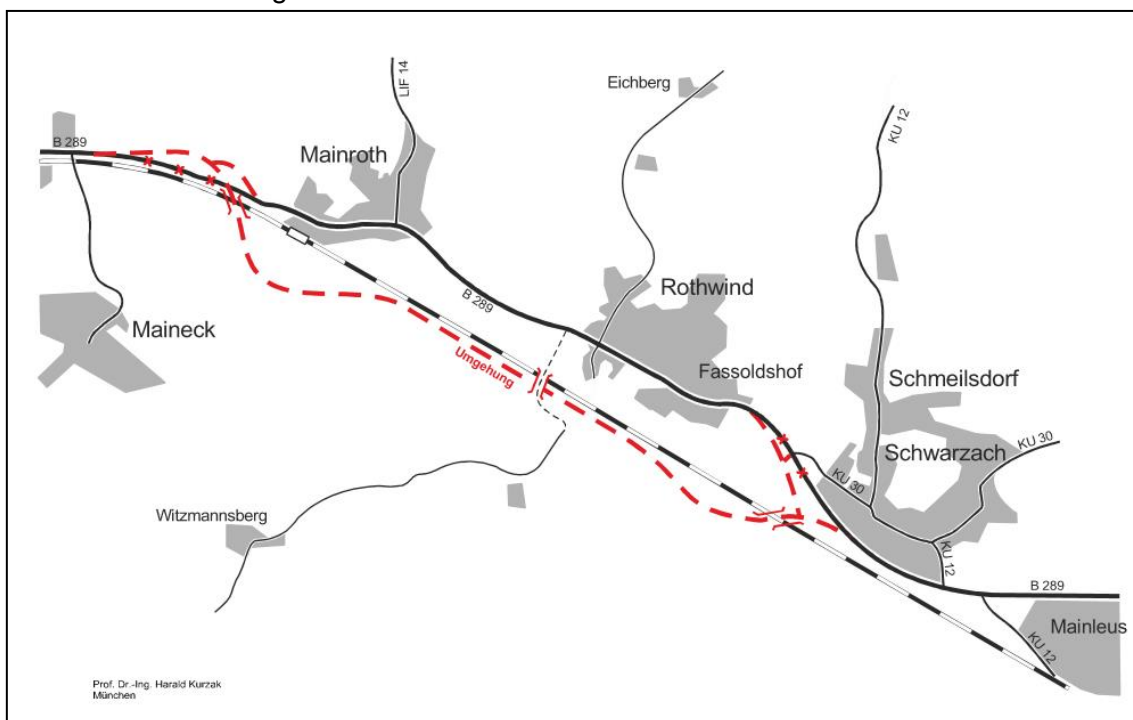
1. AUFGABENSTELLUNG

Das Staatliche Bauamt Bayreuth plant die Ortsumgehung von Mainroth, Rothwind und Fassoldshof mit der Verlegung der Bundesstraße 289.

Aufgabe der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist die Ermittlung und Bewertung der Lärmauswirkungen auf bestehende Immissionsorte im direkten Umfeld der Ortsumgehung bzw. deren Anschlüsse.

2. ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN

Die geplant Maßnahme liegt in den Landkreisen Lichtenfels und Kulmbach auf dem Gebiet der Stadt Burgkunstadt und des Marktes Mainleus.



Grafik 1: Schematische Darstellung der Linienführung der Ortsumgehung B 289¹

Die Baumaßnahme beginnt ca. 50m östlich der Ortschaft Mainklein. Die Ortsumgehung verlässt nach ca. 100m die bestehende Trasse der B289, schwenkt nach Norden ab um nach dem neu zu bauenden Anschluss Mainroth in einen Bogen nach Süden die Eisenbahnstrecke 5100 mit einem Brückenbauwerk zu queren. Danach verläuft die

¹ Quelle: Prof. Kurzak. Verkehrsuntersuchung B 289 Ortsumgehung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof. März 2022. Plan 6

Ortsumgehung weitgehend parallel zur Bahnstrecke 5100. Nach Querung der "alten" GVS Witzmannsberg südlich des Ortsteils Rothwind wird die Bahntrasse wieder mit einem Brückenbauwerk gequert. Danach schwenkt die Ortsumgehung auf die bestehende Trasse der Bundesstraße 289 westlich von Schwarzach ein.

Die Ortsumgehung verläuft ausschließlich auf landwirtschaftlichen Nutzflächen.

3. GRUNDLAGEN

3.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16.BImSchV) gilt:

§ 1 Anwendungsbereich

- (1) *Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen- und Schienenwege).*
- (2) *Die Änderung ist wesentlich, wenn*
 1. *eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder*
 2. *durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.*

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

§ 2 Immissionsgrenzwerte

- (1) *Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet (siehe Tabelle 1 unten):*
- (2) *Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen*

im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

- (3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Schutzkategorie gem. Bauleitplanung bzw. Realnutzung	Tag [dB (A)]	Nacht [dB (A)]
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

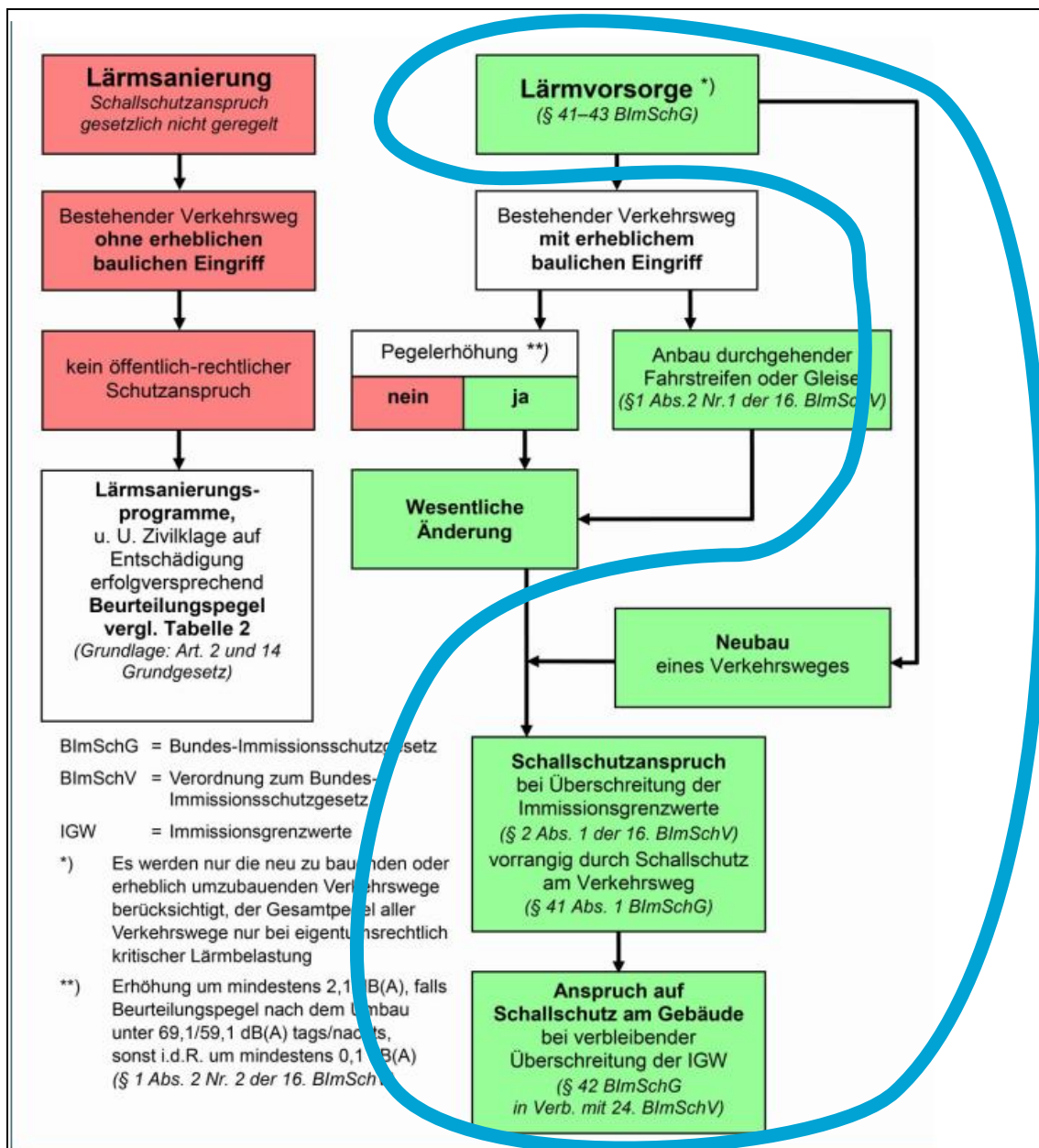
Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV

Gemäß Punkt 10.6 der VLärmSchR 97 gilt: *"Es ist nach §1 Abs. 2 Satz 1 und 2 der 16. BImSchV nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen (BR-Dr.S 661/89). "Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung auch nicht berücksichtigt, wenn Gegenstand einer Planfeststellung oder einer Plangenehmigung der Bau eines Verkehrsweges und - als notwendige Folgemaßnahme - die Änderung eines anderen Verkehrsweges sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 9/95 - DVBl 1996, 916). Der Kreis der Anspruchsberechtigten ist für jeden Verkehrsweg getrennt zu ermitteln."*

Der bayerische Verwaltungsgerichtshof hat 1996 geurteilt, dass von dem getrennt zu ermittelten und zu bewertenden Straßen- und Schienenlärm dann abzugehen ist, wenn "die Grenze zur Gesundheitsgefährdung und zur Gewährleistung der Substanz des Eigentums überschritten zu werden droht." Die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung bzw. der eigentumsrechtlich kritische Bereich wurden bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht eingestuft.

3.2 ZUORDNUNG DER MASSNAHME NACH 16.BIMSCHV

Die Maßnahme ist sachlich und rechtlich wie in § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV beschrieben nach dem „Neubau Kriterium“ zu beurteilen.



Graphik 2: Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm²

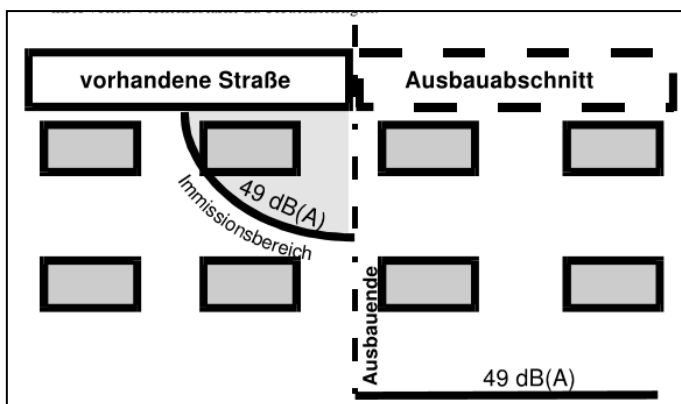
² Quelle: BayLfU. a.a. O. Abb. 1 S.5

3.3 IMMISSIONSORTE UND UNTERSUCHUNGSBEREICHE

Im Bereich der Maßnahme wurde die Lärmuntersuchung an insgesamt 12 Immissionsorten (IO) durchgeführt. Die untersuchten IO liegen zumeist im Außenbereich, teils im Mischgebiet oder in einem Wohngebiet.

Die Prüfung erfolgt nach dem in Abschnitt X der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR 97) festgelegten Verfahren.

Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wird die volle Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt. Für die Ermittlung des Beurteilungspegels des vorhandenen, baulich nicht geänderten Bereichs ist jedoch nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnitts maßgeblich, die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist außer Acht zu lassen, d.h. mit Null anzusetzen.



Grafik 3: Bestimmung des Ausbaubereichs und des Immissionsbereichs

ZUORDNUNG ZU DEN UNTERSUCHUNGSBEREICHEN

• Ausbaubereich

Die IO Pfarrgasse 10 und 16, sowie Horlache 11 und 16, Mühlweg 14 und 12b liegen im Planfeststellungsabschnitt und werden nach § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV nach dem „Neubau Kriterium“ beurteilt.

• Immissionsbereich

Die IO Pfarrgasse 5 und 18 liegen außerhalb des Ausbaubereichs und innerhalb des Immissionsbereichs. Neben der Bewertung der unmittelbar durch den Bau der Ortsumgehung betroffenen Immissionsorte ist zu untersuchen, ob außerhalb des Neubauabschnittes die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen wegen der Ausstrahlung von Verkehrslärm über den Neubauabschnitt hinaus erforderlich ist.

• Außerhalb des Immissionsbereichs

Die IO Häckergrund 1, Mainecker Straße 2b, Unterer Berg 43 und Mühlweg 12 liegen außerhalb des Immissionsbereichs, werden allerdings ebenfalls dem Immissionsbereich zugeordnet.

Durch den Bau der Ortsumgehung kommt es im Ortsbereich zu Verringerung von Immissionen. Zur Abschätzung der Entlastung wird deshalb der IO Unterer Berg 43 daraufhin untersucht, wie sich die Entlastung von Immissionen in Mainroth konkret darstellt.

Die Immissionsorte sind im Anhang 1, Plan 1 auf Seite 3 und den nachfolgenden Detailplänen dargestellt.

3.4 GESAMTLÄRMSITUATION

Im letzten Berechnungsschritt werden die Gesamtlärmimmissionen durch Straßen- und Schienenverkehrslärm für Immissionsorte im Ausbaubereich der Ortsumgehung untersucht. Die Ergebnisse sind für die Beurteilung der Lärmauswirkungen im Rahmen der Planfeststellung prinzipiell nicht maßgeblich (siehe oben). Im Rahmen der Gesamtlärmsituation wird geprüft ob die als gesundheitsschädlich eingestuft bzw. ins Eigentum eingreifenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht im Ausbaubereich erreicht werden.³

Als Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der Schallemissionen wurden die Prognosezahlen der Bahnstrecke 5100 von der DB Netz AG eingeholt.

Demzufolge werden im Prognosejahr 2030 pro Tag 75 Züge die Strecke zwischen Burgkunstadt und Mainleus befahren. Prognosezahlen für 2035 liegen nicht vor, es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich die Zugzahlen nur unwesentlich ändern und sich daher im Ergebnis keine andere Bewertung bei der unkritischen Gesamtlärmsituation ergibt.

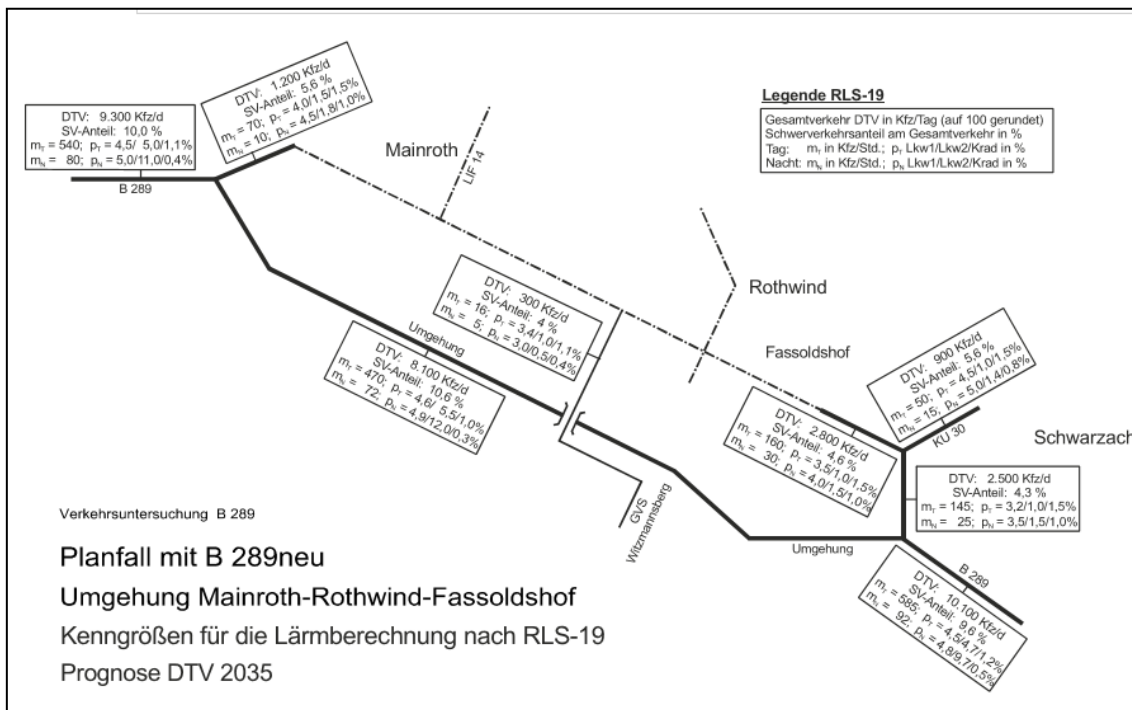
Zugart	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem. Schall03 im Zugverband					
	Tag	Nacht		Fahrzeug- kategorie	An- zahl	Fahrzeug- kategorie	An- zahl	Fahrzeug- kategorie	An- zahl
GZ-V	2	1	100	8-A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8
RB/RE-V	64	8	120	6-A4	2				
	66	9	Σ beider Fahrtrichtungen						

Tabelle 2: Zugzahlen 2030 Bahnstrecke 5100 Abschnitt Burgkunstadt - Mainleus

³ BayVGH vom 18.07.1996, Az. 8 C 96,1612

4. BERECHNUNGSVERFAHREN UND -GRUNDLAGEN

Entsprechend der 16. BImSchV ist für die schalltechnische Untersuchung der Beurteilungspegel, getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) heranzuziehen. Die zur Lärmberechnung erforderlichen Angaben wurden aus der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak entnommen. Die Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung wurden getrennt nach Fahrzeugkategorien für den Prognosehorizont 2035 ermittelt.



Grafik 4: Prognoseverkehrszahlen mit Aufschlüsselung nach Fahrzeugkategorien⁴

Straße	Abschnitt	DTV	SV	mt	p_{Lkw1}	p_{Lkw2}	P_{Mot}	mn	p_{Lkw1}	p_{Lkw2}	p_{Mot}
		Kfz/Tag	%	Kfz	%			Kfz	%		
B 289	Baubeginn bis AS Mainroth	9.300	10,0	540	4,5	5,0	1,1	80	5,0	11,0	0,4
	AS Mainroth bis AS Fassoldshof	8.100	10,6	470	4,6	5,5	1,0	72	4,9	12,0	0,3
	AS Fassoldshof bis Bauende	10.100	9,6	585	4,5	4,7	1,2	92	4,8	9,7	0,5

⁴ Quelle: Prof. Kurzak. Verkehrsuntersuchung B 289 Ortsumgehung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof. März 2022. Plan 9

Fortsetzung Tabelle

Straße	Abschnitt	DTV	SV	mt	p _{Lkw1}	p _{Lkw2}	P _{Mot}	mn	p _{Lkw1}	p _{Lkw2}	p _{Mot}
		Kfz/Tag	%	Kfz	% Kfz			% Kfz			
AS Mainroth		1.200	5,6	70	4,0	1,5	1,5	10	4,5	1,8	1,0
AS Fassoldshof		2.500	4,3	145	3,2	1,0	1,5	25	3,5	1,5	1,0
B 289 alt	Fassoldshof	2.800	4,6	160	3,5	1,0	1,5	30	4,0	1,5	1,0
GVS Witzmannsberg	südl. Mainroth	300	4,0	16	3,4	1,0	1,1	5	3,0	0,5	0,4
KU 30		900	5,6	50	4,5	1,0	1,5	15	5,0	1,4	0,8

Tabelle 3: Prognoseverkehrszahlen mit Aufschlüsselung nach Fahrzeugkategorien⁵

Unter Zugrundelegung der im Verkehrsgutachten vorgegebenen Prognosebelastung werden zunächst, gemäß den in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) beschriebenen Rechenverfahren, die Schallemissionen in den Beurteilungszeiträumen „Tag“ und „Nacht“ berechnet.

Auf der sicheren Seite liegend wurde für die Berechnung des Prognose-Planfalles die Geschwindigkeit für PKW mit 100 km/h und für LKW mit 80 km/h angenommen. Dies ist jedoch ausdrücklich keine Festlegung der erst zukünftig durch die zuständige Verkehrsbehörde anzuordnenden maximal zulässigen Geschwindigkeit, diese kann durchaus unter der für die Berechnung angenommenen Geschwindigkeit liegen.

Für die Berechnung des Prognose-Planfalles wurden folgende Korrekturwerte $D_{SD,SDT}(V)$ gem. Tabelle 4a der RLS-19 für $v_{Fzg} > 60$ km/h) in Abhängigkeit der Fahrzeugkategorien für einen lärmtechnische optimierten Asphalt berücksichtigt.

Straßenbaudeckschicht SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT}(V)$ [dB] bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} 60 km/h für	
	Pkw	Lkw
Ortsumgebung Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D	-2,8 dB	-4,6 dB
Anschlüsse und Ausbaubereich Asphaltbeton \leq AC 11	-1,9 dB	-2,1 dB

Tabelle 4: Straßendeckschichtkorrekturen

In Anhang 1 Seiten 4-9 werden die Eingangswerte für die Berechnungen und die Emissionen der untersuchten Straßen dokumentiert.

⁵ Quelle: Prof. Kurzak. Verkehrsuntersuchung B 289 Ortsumgebung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof. März 2022. Plan 9

5. BERECHNUNGSERGEBNISSE AUSBAUBEREICH

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im Ausbaubereich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten eingehalten werden können. Die Ergebnisse sind in Anhang 1 dokumentiert.

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	IGW,T	IGW,N	LrT	LrN	LrT,diff	LrN,diff
				dB(A)					
Horlache 11	MI	1.OG	S	64	54	55	47	---	---
		1.OG	W	64	54	55	47	---	---
Horlache 16	MI	1.OG	W	64	54	54	46	---	---
		1.OG	S	64	54	55	47	---	---
Mühlweg 12b	MI	1.OG	W	64	54	53	45	---	---
		1.OG	S	64	54	56	48	---	---
		1.OG	0	64	54	57	49	---	---
Mühlweg 14	MI	1.OG	NW	64	54	56	48	---	---
		1.OG	SO	64	54	58	49	---	---
		1.OG	SW	64	54	62	54	---	---
Pfarrgasse 10	MI	EG	NW	64	54	58	50	---	---
		EG	SW	64	54	62	54	---	---
Pfarrgasse 16	MI	EG	O	64	54	55	47	---	---
		EG	N	64	54	58	50	---	---

Tabelle 5: Immissionsgrenzwerte und Beurteilungspegel Ausbaubereich (höchster Pegel je Immissionsort)

6. BERECHNUNGSERGEBNISSE IMMISSIONSBEREICH

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im Immissionsbereich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten eingehalten werden können. Die Ergebnisse sind in Anhang 2 dokumentiert.

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	IGW,T	IGW,N	LrT	LrN	LrT,diff	LrN,diff
				dB(A)					
Häckergrund 1	WA	EG	S	59	49	52	44	---	---
		EG	O	59	49	52	43	---	---
Mainecker Straße 2b	MI	EG	N	64	54	51	42	---	---
		1.OG	O	64	54	52	44	---	---
Mühlweg 12	MI	EG	W	64	54	51	43	---	---
		EG	S	64	54	53	45	---	---
Pfarrgasse 5	MI	1.OG	SW	64	54	57	49	---	---
		1.OG	NW	64	54	57	49	---	---

Fortsetzung Tabelle

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	IGW,T	IGW,N	LrT	LrN	LrT,diff	LrN,diff
				dB(A)					
Pfarrgasse 18	MI	1.OG	N	64	54	61	53	---	---
		1.OG	O	64	54	57	49	---	---
Unterer Berg 43	MI	1.OG	SW	64	54	53	45	---	---
		1.OG	NW	64	54	53	44	---	---

Tabelle 6: Immissionsgrenzwerte und Beurteilungspegel Immissionsbereich (höchster Pegel je Immissionsort)

7. BERECHNUNGSERGEBNISSE GESAMTLÄRMSITUATION

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass an den Immissionsorten im Ausbaubereich folgende Beurteilungspegel für die Gesamtlärmsituation erreicht werden:

Immissionsort	Nutzung	SW	HR	IGW,T	IGW,N	LrT	LrN	LrT,diff	LrN,diff
				dB(A)					
Horlache 11	MI	1.OG	S	70	60	63	59	---	---
		1.OG	W	70	60	63	59	---	---
Horlache 16	MI	1.OG	W	70	60	59	55	---	---
		1.OG	S	70	60	61	57	---	---
Mühlweg 12b	MI	1.OG	W	70	60	54	48	---	---
		1.OG	S	70	60	57	50	---	---
		1.OG	O	70	60	58	52	---	---
Mühlweg 14	MI	1.OG	NW	70	60	57	50	---	---
		1.OG	SO	70	60	60	55	---	---
		1.OG	SW	70	60	65	59	---	---
Pfarrgasse 10	MI	EG	NW	70	60	60	52	---	---
		EG	SW	70	60	61	53	---	---
Pfarrgasse 16	MI	EG	O	70	60	58	51	---	---
		EG	N	70	60	59	51	---	---

Tabelle 7: Beurteilungspegel Gesamtimmision Schiene und Straße (höchster Pegel je Immissionsort)

Die Beurteilungspegel erreichen in der Summation aus Straßenverkehrslärm (Ortsumgehung B 289) und Schienenverkehrslärm (Bahnstrecke 5100) weder am Tag noch in der Nacht die gesundheitsschädlich zu bewertenden Immissionspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht.

8. ZUSAMMENFASSUNG

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf Basis der zur Verfügung gestellten Entwurfspannung zur Ortsumgehung, den Straßenverkehrsprognosezahlen von Prof. Kurzak und den Prognosezugzahlen der DB Netz AG gem. 16. BImSchV und VLärmSchR nach RLS-19 und SCHALL-03 berechnet und bewertet.

Es wurden dabei auf der Ortsumgehung und den Anschlussästen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt. Desweiteren wurde mit einem lärmtechnisch optimierten Asphalt aus SMA LA (nach E LA D) auf der Ortsumgehung gerechnet.

Es können sowohl im Ausbaubereich als auch im Immissionsbereich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Es können auch die als gesundheits- und eigentumsschädigend eingestuften Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in der Summation aus Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm unterschritten werden.

Es besteht demzufolge

- a) kein Schutzanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach.
- b) kein Schutzanspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

9. REGELWERKE UND LITERATUR

Folgende Unterlagen, Normen, Richtlinien und Berechnungsvorschriften fanden Verwendung:

- /1/ 16. BImSchV. *"Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes"* (Verkehrslärmschutzverordnung)
- /2/ VLärmSchR 97. *"Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes"* 1997
- /3/ RLS-19. *"Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen"*. 2019
- /4/ 16. BImSchV. *"Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes"* (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Anlage 2 (zu §4) Berechnung des Beurteilungspegel von Schienenwegen (Schall 03)
- /5/ VDI-Richtlinie 2714, *"Schallausbreitung im Freien"*
- /6/ VDI-Richtlinie 2720, *"Schallschutz durch Abschirmung im Freien"*

-
-
- /7/ Bayerisches Landesamt für Umwelt. *"Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege"*. München 2019
- /8/ Staatliches Bauamt Bayreuth. Planunterlagen zur Planfeststellung Ortsumgehung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof
- /9/ Prof. Dr.- Ing. H. Kurzak. *Verkehrsuntersuchung B 289. Ortsumgehung Mainroth - Rothwind - Fassoldshof. Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008.* München 2022
- /10/ DB Netz AG: *Zugzahlen 2030*

Cham, 10.08.2022

mit redaktioneller Änderung 07.03.2023



Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler

Diese schalltechnische Untersuchung unterliegt dem Urheberrecht. Veröffentlichung und Vervielfältigung (auch in Auszügen) sowie Weitergabe an Dritte bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verfassers. Berechnungen und Nutzungsrechte bleiben bis zur vollständigen Begleichung des Rechnungsbetrages im Eigentum des Verfassers.

ANHANG 1



Projektbeschreibung

Projekttitle: SU PFS Mainroth
Projekt Nr.: 2022 - S - 144
Projektbearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Auftraggeber: StBA Bayreuth

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Einzelpunkt Schall
Titel: Beurteilung Ausbaubereich
Rechenkerngruppe
Laufdatei: RunFile.runx
Ergebnisnummer: 10
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 8)
Berechnungsbeginn: 10.08.2022 16:52:23
Berechnungsende: 10.08.2022 16:52:44
Rechenzeit: 00:16:133 [m:s:ms]
Anzahl Punkte: 14
Anzahl berechneter Punkte: 14
Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (02.08.2022) - 32 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung 2
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m
Suchradius 5000 m
Filter: dB(A)
Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

Richtlinien:

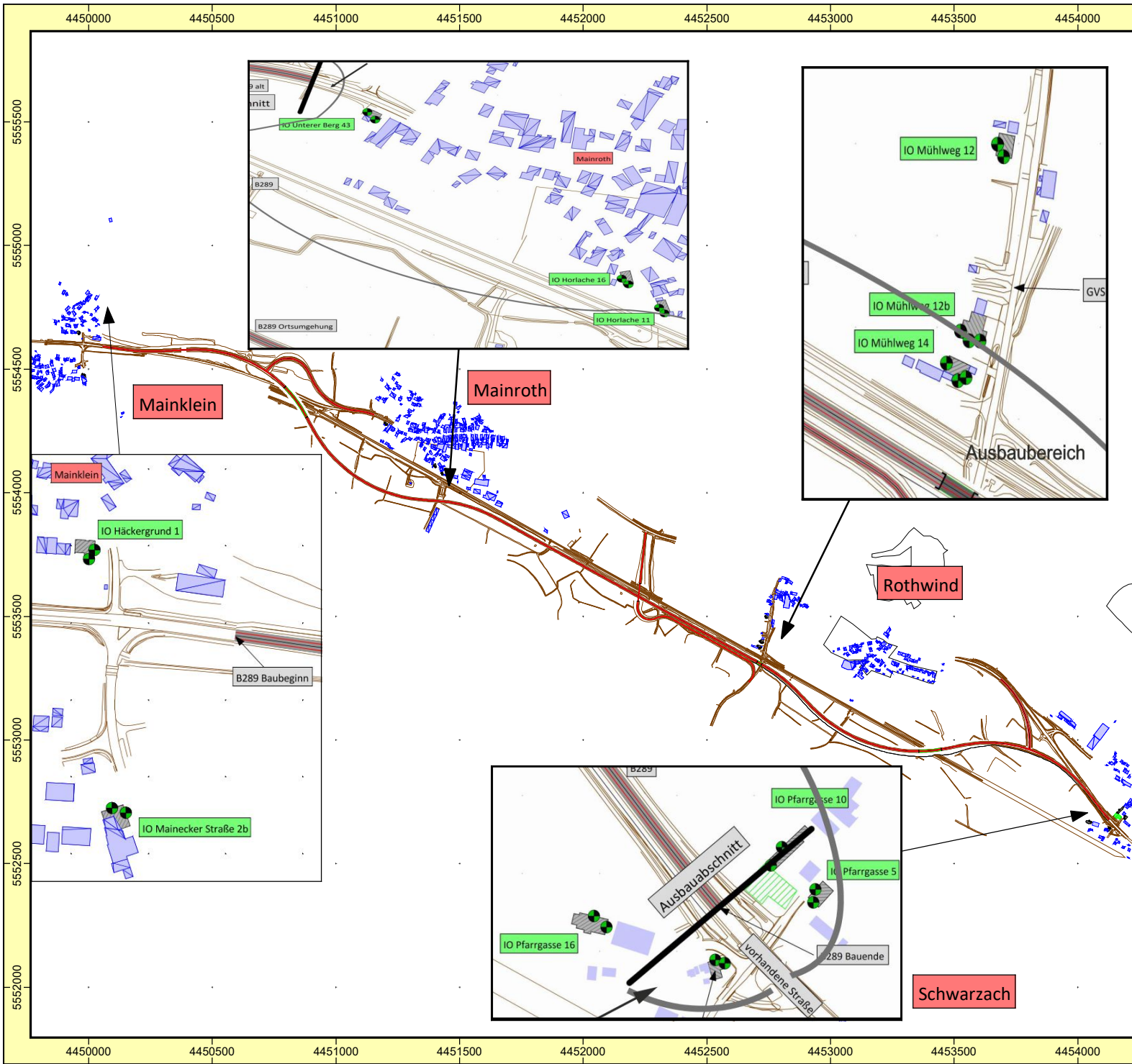
Straße: RLS-19
Rechtsverkehr
Emissionsberechnung nach: RLS-19
Reflexionsordnung begrenzt auf : 2
Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden
Seitenbeugung: ausgeschaltet
Minderung
Bewuchs: Benutzerdefiniert
Bebauung: Benutzerdefiniert
Industriegelände: Benutzerdefiniert

Bewertung: 16.BlmSchV 2020 /MLärmSchR 97 - Vorsorge
Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt



Geometriedaten

Beurteilung Ausbaubereich.sit	09.08.2022 16:54:20	
- enthält:		
DXF Häuser mit H=6m.geo	10.08.2022 16:44:46	
DXF_DIV.geo	10.08.2022 15:44:38	
DXF_HBU.geo	07.08.2022 17:32:26	
DXF_HLI.geo	10.08.2022 16:11:54	
DXF_NUT_WA.geo	06.05.2022 08:14:56	
Gebäude.geo	10.08.2022 16:33:02	
Geofile1.geo	08.08.2022 00:18:30	
Höhenpunkte.geo	08.08.2022 00:18:30	
IOs im Ausbaubereich.geo	10.08.2022 16:51:52	
Lage.geo	07.08.2022 17:32:26	
Strasse für Gesamtbeurteilung.geo		09.08.2022 16:47:20
RDGM0005.dgm	10.08.2022 16:12:22	



Auftraggeber: StBA Bayreuth
 Projekt: SU PFS Mainroth
 Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt Bayreuth



Karte
1



Lageplan
Immissionsorte und Ortsumgebung

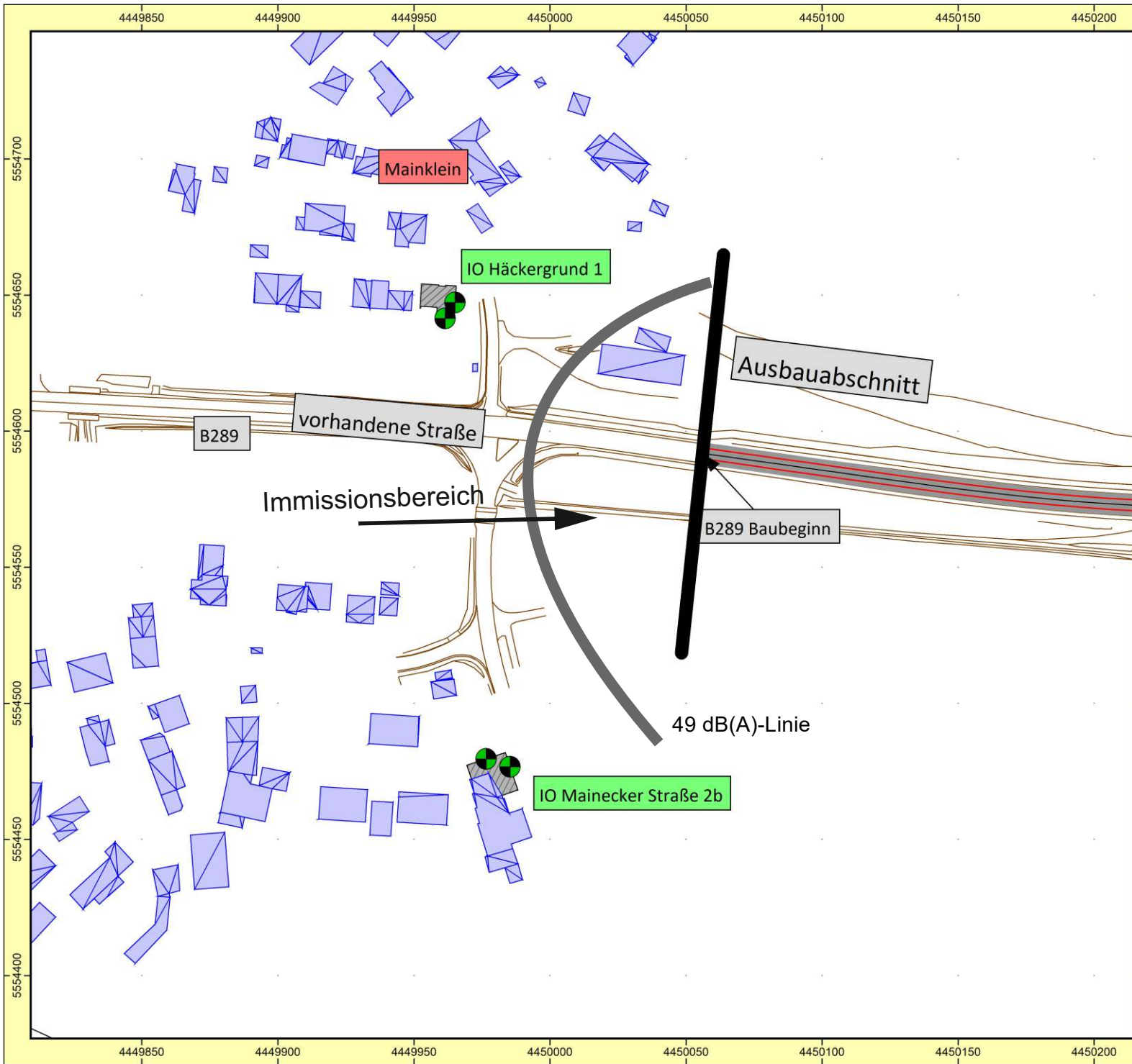
Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 14.09.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 30.08.2022

Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Brückenwiderlager
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Signalanlage
- Knotenpunkt

Maßstab 1:22000



Auftraggeber: StBA Bayreuth
 Projekt: SU PFS Mainroth
 Projekt-Nr. 2022 - S - 144











Staatliches Bauamt Bayreuth 

Karte **1a**

Lageplan
 Immissionsorte und Ortsumgebung
 Mainklein

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 09.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 04.07.2022

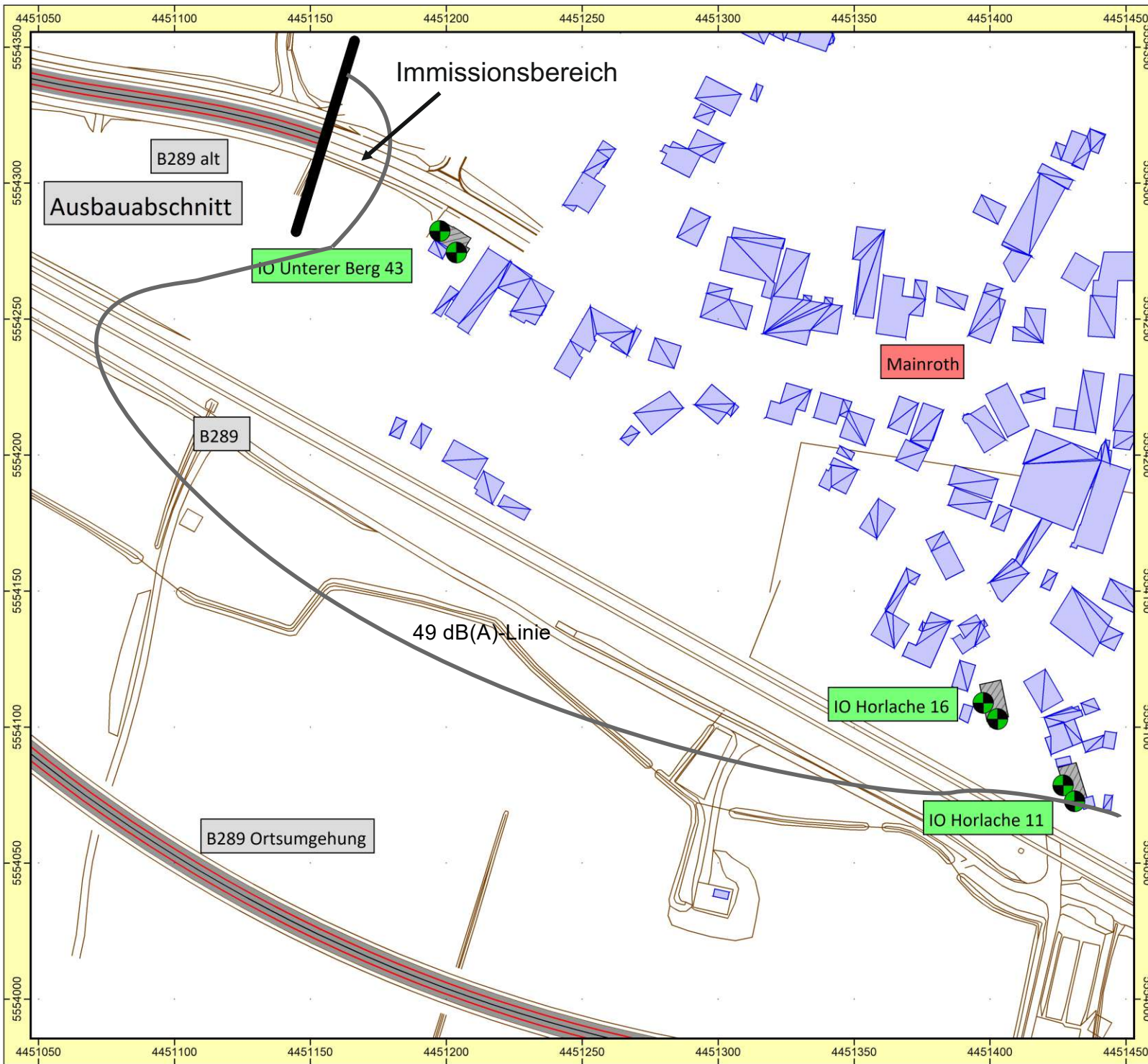
Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Straßenoberfläche
-  Brückenwiderlager
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsort
-  Signalanlage
-  Knotenpunkt

 **Maßstab 1:2000**



GEO.VER.S.U.M
 Planungs- und Ingenieurgesellschaft
 Pressler & Geiler













Auftraggeber: StBA Bayreuth
 Projekt: SU PFS Mainroth
 Projekt-Nr. 2022 - S - 144



Staatliches Bauamt Bayreuth  Karte **1b**

Lageplan
 Immissionsorte und Ortsumgebung
 Mainroth

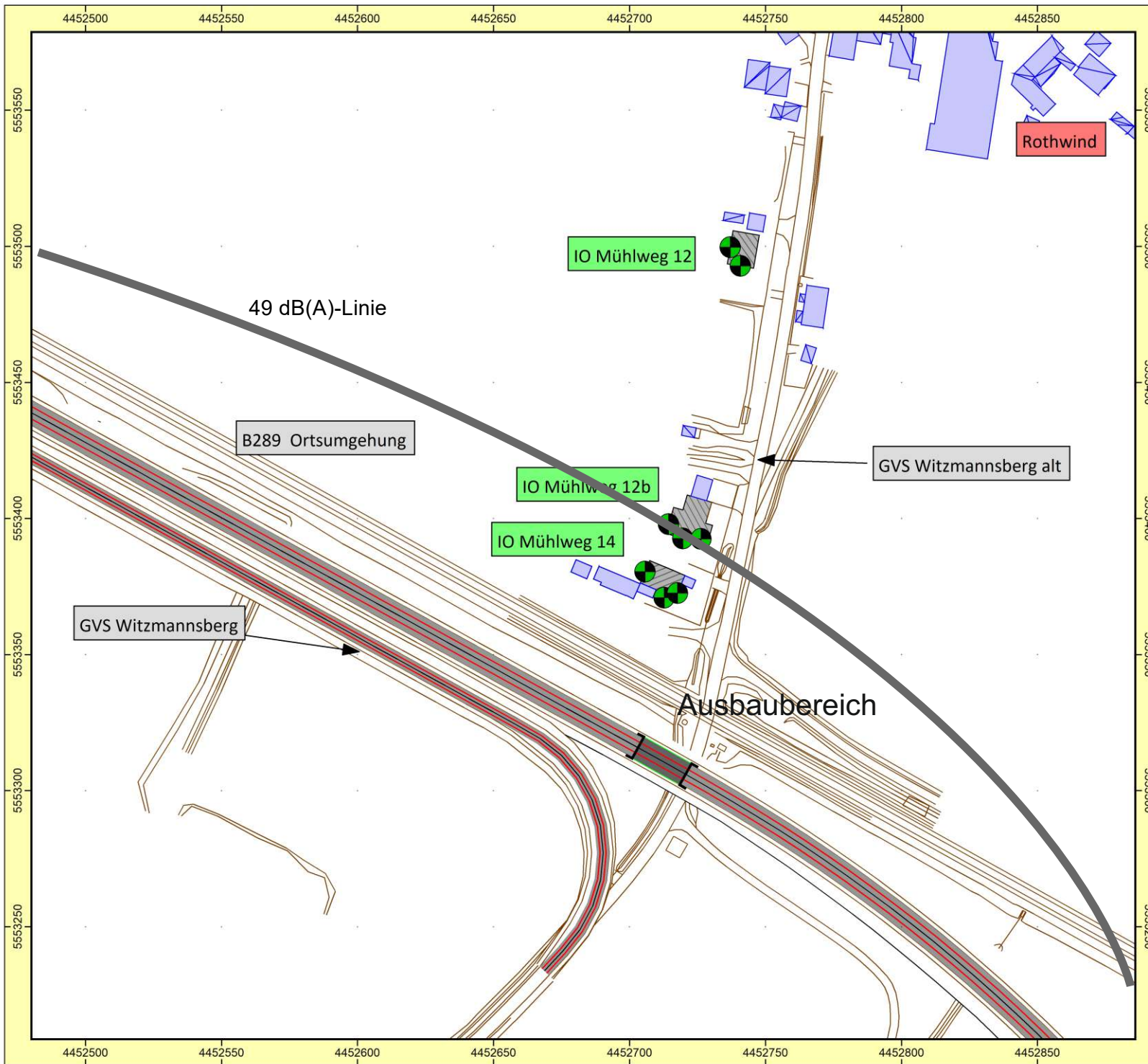
Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Straßenoberfläche
-  Brückenwiderlager
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsort
-  Signalanlage
-  Knotenpunkt

 **Maßstab 1:2000**


GEO.VER.S.U.M
 Planungs- und Ingenieurgesellschaft
 Pressler & Geiler













Auftraggeber: StBA Bayreuth
 Projekt: SU PFS Mainroth
 Projekt-Nr. 2022 - S - 144



Staatliches Bauamt Bayreuth  Karte **1c**

Lageplan
Immissionsorte und Ortsumgebung
Rothwind

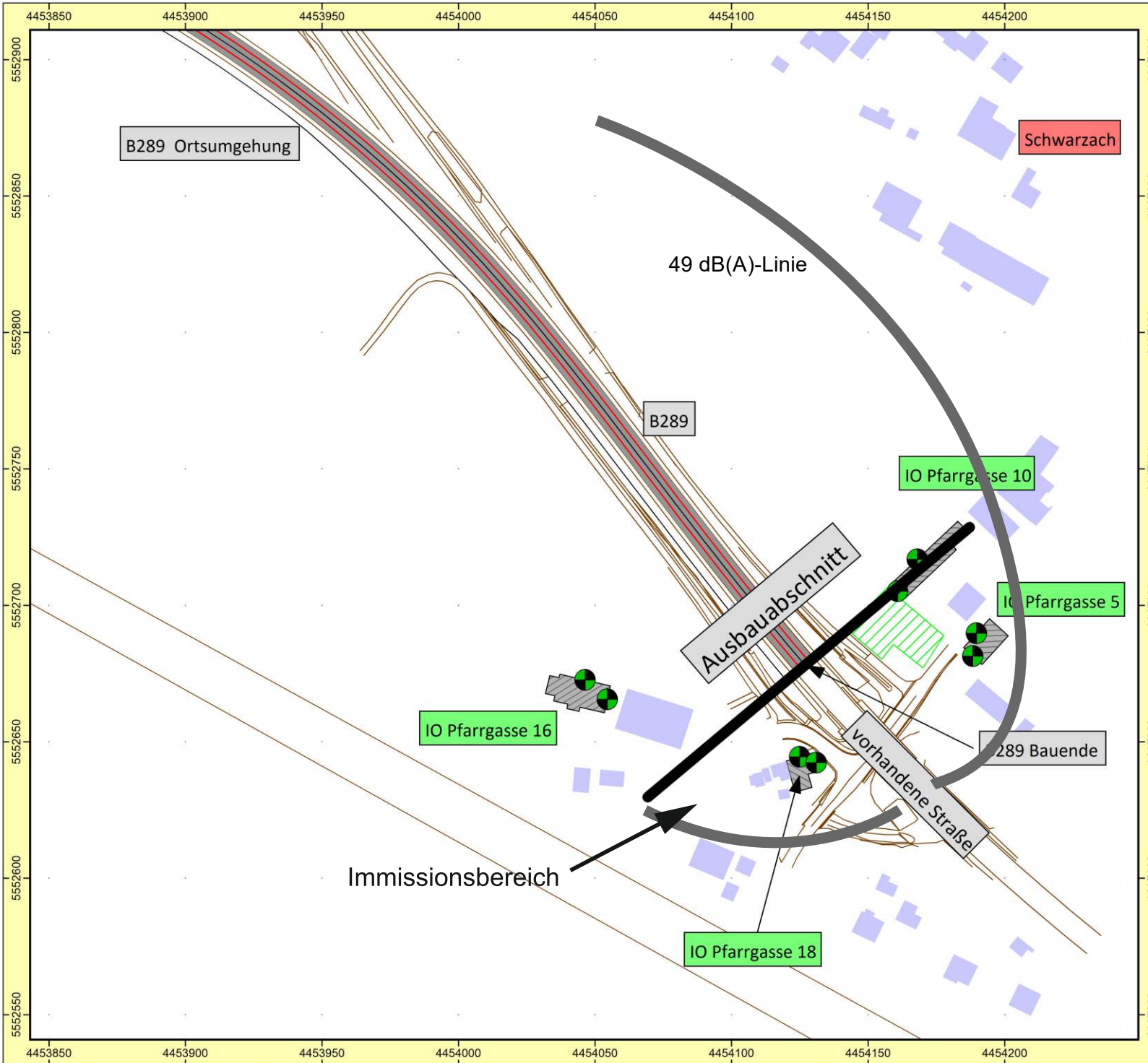
Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Straßenoberfläche
-  Brückenwiderlager
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsort
-  Signalanlage
-  Knotenpunkt

 **Maßstab 1:2000**



GEO.VER.S.U.M
 Planungs- und Messgemeinschaft
 Pressler & Geiler



Auftraggeber: StBA Bayreuth
 Projekt: SU PFS Mainroth
 Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Karte
1d











Staatliches Bauamt
Bayreuth

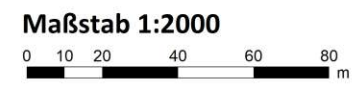


Lageplan
Immissionsorte und Ortsumgehung
Schwarzach

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Straßenoberfläche
-  Brückenwiderlager
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsort
-  Signalanlage
-  Knotenpunkt



GEO.VER.S.UM
 Planungs- & Gemeinshaft
 resseller & Geiler



SU PFS Mainroth
Beurteilung Ausbaubereich
Emissionsberechnung Straße

Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	M Nacht Kfz/h	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,000	Asphaltbetone <= AC11	70	70	0,2	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	83,6	76,0
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,352	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	0,9	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	82,3	74,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,412	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	1,4	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,0
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,462	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,0
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,472	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,0
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,482	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,0
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,492	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,6	77,1
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,502	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,6	77,1
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,512	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,6	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,522	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,6	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,532	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,542	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,552	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,562	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,572	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,582	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,592	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,602	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,612	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,622	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,632	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,642	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,9	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,652	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,662	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,7	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,672	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,6	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,6	77,1
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,692	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,6	77,1
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,702	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,1
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,712	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,0
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,722	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,0
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,732	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	9280	540,0	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,9	5,0	11,0	0,1	85,5	77,0
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,032	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7



Straße	Abschnittsname	KM	Straßenoberfläche	vPkw	vLkw	Steigung	Drefl	DTV	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M		pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w	
														Tag	Nacht						Nacht
		km		km/h	km/h	%	dB	Kfz/24h	Kfz/h	%	%	%	%	%	Kfz/h	%	%	%	%	dB(A)	dB(A)
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,282	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,292	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,302	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,312	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,332	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,1	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,342	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,352	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,362	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,372	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,102	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,112	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,122	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,132	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,142	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,152	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,162	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,172	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,262	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,272	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	77,0	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,282	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,292	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,9	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	77,0	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,302	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,312	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,322	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,332	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,342	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,352	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,362	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,372	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,4	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,382	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,392	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8	



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
									Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,402	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,412	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,422	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	1,9	0,0	8096	470,0	88,9	4,6	5,5	1,0	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,8	76,7
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,622	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-0,1	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,812	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,822	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,1	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,832	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,2	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,842	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,3	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,852	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,4	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,862	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,4	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,872	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,882	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,892	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,902	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,912	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,922	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,932	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,942	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,952	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,962	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,972	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,982	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,992	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	82,8	75,0
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,002	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	82,8	75,1
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,012	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	82,8	75,0
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,022	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	82,8	75,1
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,032	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	82,8	75,1
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,042	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	82,8	75,0
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,052	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	82,8	75,1
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,057	Asphaltbetone <= AC11	70	70	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	84,0	76,6
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,079	Asphaltbetone <= AC11	70	70	-2,4	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	84,0	76,6



SU PFS Mainroth
Beurteilung Ausbaubereich
Emissionsberechnung Straße

Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Kfz/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	M Kfz/h	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	5,123	Asphaltbetone <= AC11	70	70	-1,9	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	83,9	76,5
AS Fassoldshof		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,1	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,017	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,2	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,0	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	1,8	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Mainroth		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,6	69,8
AS Mainroth		0,005	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9
AS Mainroth		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,0	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
AS Mainroth		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,4	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9
AS Mainroth		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,9	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,0
AS Mainroth		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,3	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,8	69,1
AS Mainroth		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,8	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,1	69,4
AS Mainroth		0,160	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,170	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,180	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,190	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,200	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,210	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,220	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,230	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,240	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,250	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,260	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,4	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,270	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,280	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,1	69,4
AS Mainroth		0,290	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,9	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,300	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,310	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,1
AS Mainroth		0,320	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,8	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,0



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M		pPkw		pLkw1		pLkw2		pKrad		L'w	
									Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		
AS Mainroth		0,330	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9
AS Mainroth		0,340	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,1	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
AS Mainroth		0,350	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-1,7	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
AS Mainroth		0,563	Asphaltbetone <= AC11	50	50	0,6	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	70,6	62,1
AS Mainroth		0,634	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-2,3	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	70,7	62,2
GVS Witzmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	70,8	65,8
GVS Witzmannsberg		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	70,8	65,8
GVS Witzmannsberg		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	70,8	65,8
GVS Witzmannsberg		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	70,7	65,7
GVS Witzmannsberg		0,040	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-0,9	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	70,7	65,7
GVS Witzmannsberg		0,080	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,1	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	71,0	65,9
GVS Witzmannsberg		0,090	Asphaltbetone <= AC11	100	80	4,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	71,2	66,1
GVS Witzmannsberg		0,100	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,1	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	71,6	66,6
GVS Witzmannsberg		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,9	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	72,0	67,0
GVS Witzmannsberg		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	72,1	67,0
GVS Witzmannsberg		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	72,1	67,0
GVS Witzmannsberg		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	72,1	67,0
GVS Witzmannsberg		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	72,0	67,0
GVS Witzmannsberg		0,160	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	71,8	66,7
GVS Witzmannsberg		0,170	Asphaltbetone <= AC11	100	80	4,6	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	71,4	66,4
GVS Witzmannsberg		0,180	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,8	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	71,1	66,1
GVS Witzmannsberg		0,190	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	70,9	65,9
GVS Witzmannsberg		0,200	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,2	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	94,5	3,4	1,0	1,1	70,8	65,7
GVS Witzmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	50	50	0,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,6	58,8
GVS Witzmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-4,1	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,8	59,1
GVS Witzmannsberg		0,010	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-5,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,0	59,2
GVS Witzmannsberg		0,020	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-5,8	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,2	59,4
GVS Witzmannsberg		0,030	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,2	59,5
GVS Witzmannsberg		0,040	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,2	59,5
GVS Witzmannsberg		0,050	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,2	59,5



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M		pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	M		pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
									Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					
GVS Witzmannsberg		0,060	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,2	59,5	
GVS Witzmannsberg		0,070	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-5,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,2	59,4	
GVS Witzmannsberg		0,080	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-5,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,1	59,3	
GVS Witzmannsberg		0,090	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-4,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	64,0	59,2	
GVS Witzmannsberg		0,100	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-4,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,9	59,1	
GVS Witzmannsberg		0,110	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-3,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,8	59,0	
GVS Witzmannsberg		0,120	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-3,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,7	59,0	
GVS Witzmannsberg		0,130	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-2,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,7	58,9	
GVS Witzmannsberg		0,140	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-2,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,6	58,8	
GVS Witzmannsberg		0,150	Asphaltbetone <= AC11	50	50	-1,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	63,6	58,8	



Legende

Straße		Straßenname
Abschnittsname		
KM	km	Kilometrierung
Straßenoberfläche		
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
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
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich



Immissionsort	Nutzung	SW	HR	X	Y	Z	GH	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff	
				m	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB	
Horlache 11	MI	EG	S	4451431,12	5554072,74	286,88	285,78	64	54,6	---	54	46,5	---	
Horlache 11	MI	1.OG	S	4451431,12	5554072,74	289,68	285,78	64	55,0	---	54	46,9	---	
Horlache 11	MI	EG	W	4451426,94	5554078,57	286,88	285,85	64	54,5	---	54	46,4	---	
Horlache 11	MI	1.OG	W	4451426,94	5554078,57	289,68	285,85	64	55,0	---	54	46,9	---	
Horlache 16	MI	EG	W	4451397,51	5554108,88	287,28	286,12	64	52,5	---	54	44,4	---	
Horlache 16	MI	1.OG	W	4451397,51	5554108,88	290,08	286,12	64	53,7	---	54	45,6	---	
Horlache 16	MI	EG	S	4451402,82	5554102,91	287,28	286,06	64	54,3	---	54	46,2	---	
Horlache 16	MI	1.OG	S	4451402,82	5554102,91	290,08	286,06	64	54,9	---	54	46,8	---	
Mühlweg 12b	MI	EG	W	4452714,38	5553397,87	291,69	286,80	64	52,9	---	54	44,9	---	
Mühlweg 12b	MI	EG	S	4452719,58	5553392,66	291,69	286,74	64	55,2	---	54	47,2	---	
Mühlweg 12b	MI	EG	O	4452726,26	5553392,46	291,69	288,85	64	56,2	---	54	48,1	---	
Mühlweg 14	MI	EG	NW	4452705,69	5553380,45	291,69	286,92	64	49,8	---	54	41,7	---	
Mühlweg 14	MI	1.OG	NW	4452705,69	5553380,45	294,49	286,92	64	55,4	---	54	47,3	---	
Mühlweg 14	MI	EG	SO	4452717,65	5553372,63	291,69	287,34	64	56,1	---	54	48,0	---	
Mühlweg 14	MI	1.OG	SO	4452717,65	5553372,63	294,49	287,34	64	57,1	---	54	49,0	---	
Mühlweg 14	MI	EG	SW	4452712,72	5553370,91	291,69	287,18	64	60,1	---	54	52,1	---	
Mühlweg 14	MI	1.OG	SW	4452712,72	5553370,91	294,49	287,18	64	61,3	---	54	53,2	---	
Pfarrgasse 10	MI	EG	NW	4454167,99	5552716,85	298,69	296,20	64	57,2	---	54	49,4	---	
Pfarrgasse 10	MI	EG	SW	4454160,86	5552705,12	298,69	296,17	64	61,1	---	54	53,5	---	
Pfarrgasse 16	MI	EG	O	4454054,51	5552665,54	297,44	294,44	64	54,5	---	54	46,7	---	
Pfarrgasse 16	MI	EG	N	4454046,37	5552672,61	297,44	294,89	64	57,9	---	54	50,0	---	

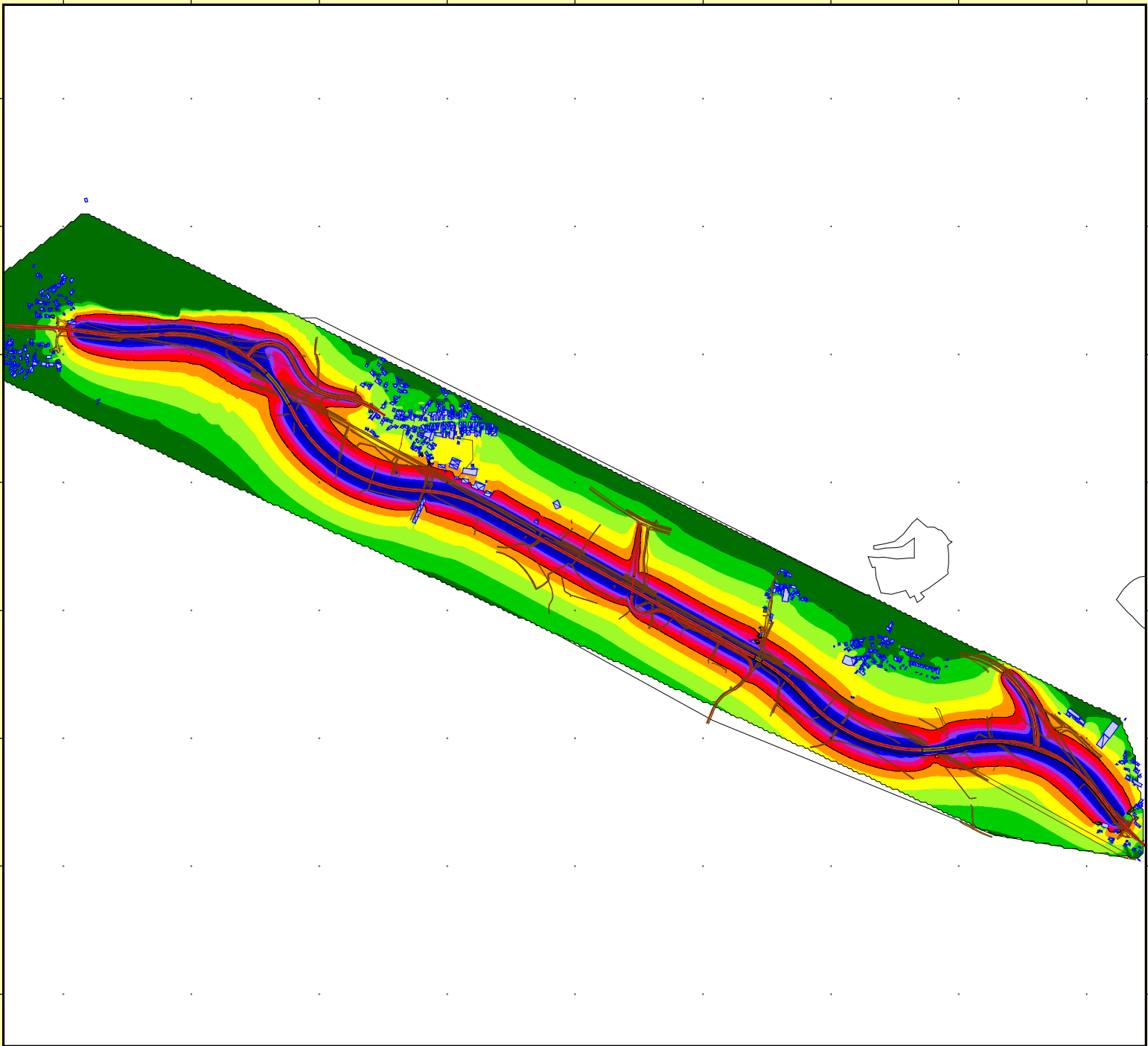


Legende

Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Richtung
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
GH	m	Bodenhöhe
IGW,T	dB(A)	Immissionsgrenzwert Tag
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrT,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
IGW,N	dB(A)	Immissionsgrenzwert Nacht
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrN,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN

445000 445050 445100 445150 445200 445250 445300 445350 445400

5555500
5555000
5554500
5554000
5553500
5553000
5552500
5552000



445000 445050 445100 445150 445200 445250 445300 445350 445400

Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
Bayreuth

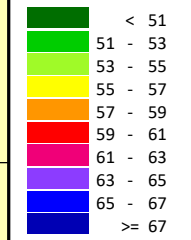


Karte
2

Beurteilung Verkehrslärm Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 4
Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Erstellt am: 10.08.2022
Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrT
in dB(A)

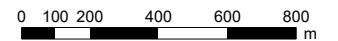


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Brückenwiderlager
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Signalanlage
- Knotenpunkt

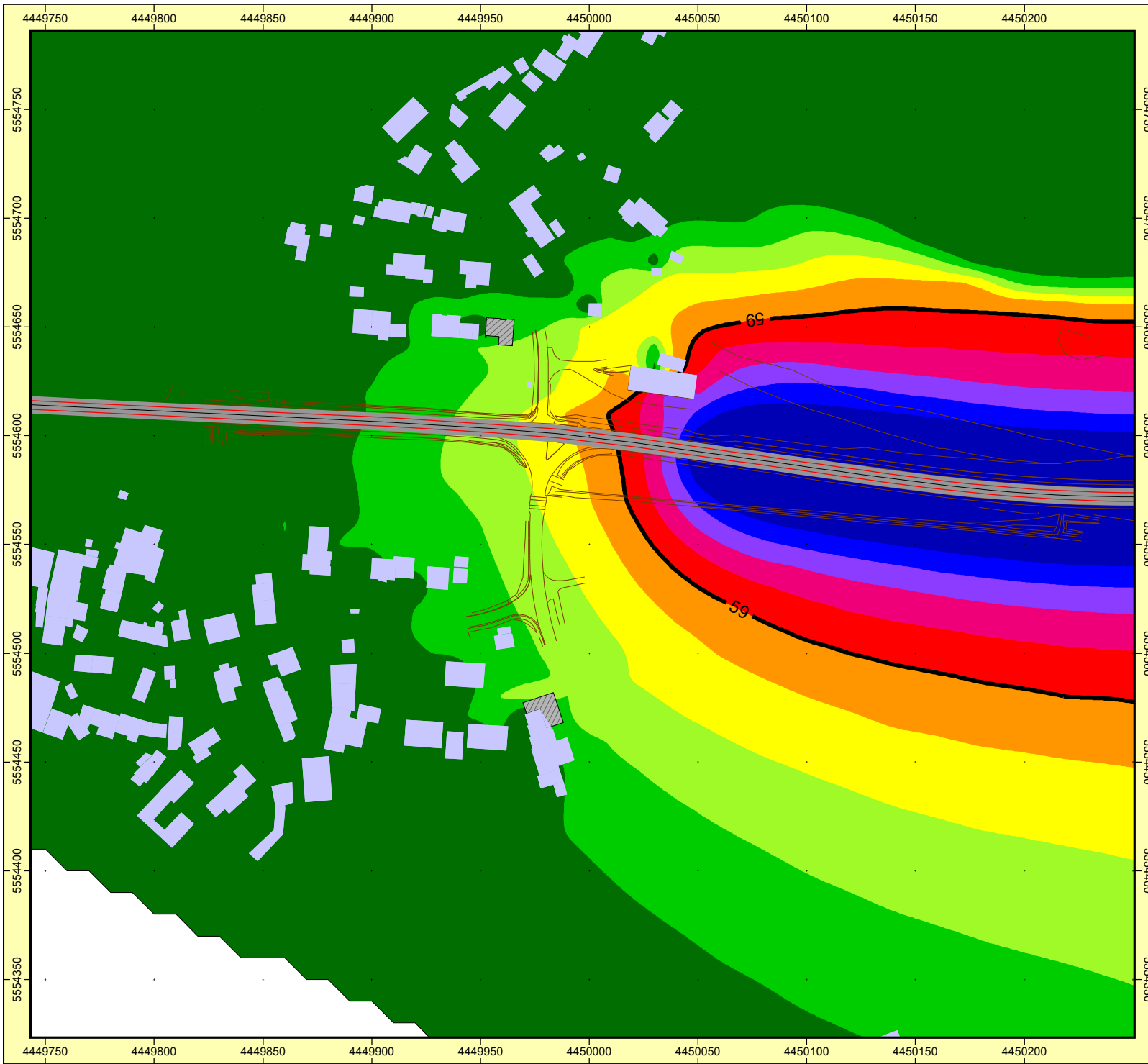


Maßstab 1:22000



GEO.VER.S.U.M

Planungs- und
Bauressler & Geomessner
Gemeinschaft eiler



Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
 Bayreuth

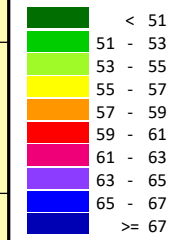


Karte
2a

Beurteilung Verkehrslärm Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 4
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrT
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Brückenwiderlager
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Signalanlage
- Knotenpunkt

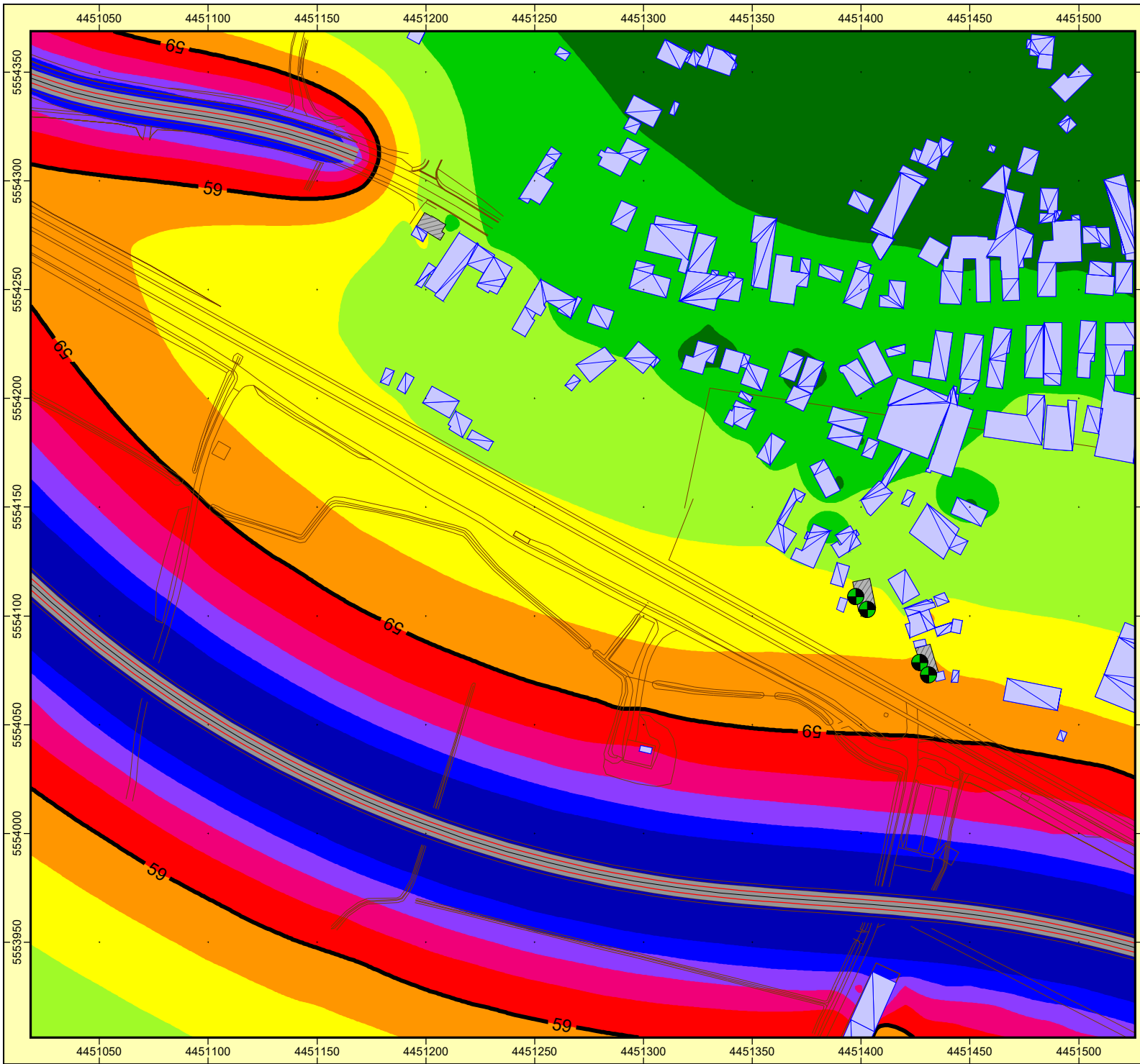


Maßstab 1:2500



GEO.VER.S.U.M

Planungs- und
 rressler & Gemein-
 schaft eiler



Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144





















Karte
2b

Staatliches Bauamt
Bayreuth


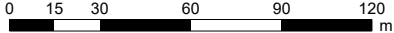


Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 14
 Berechnung in 5 m über Grund

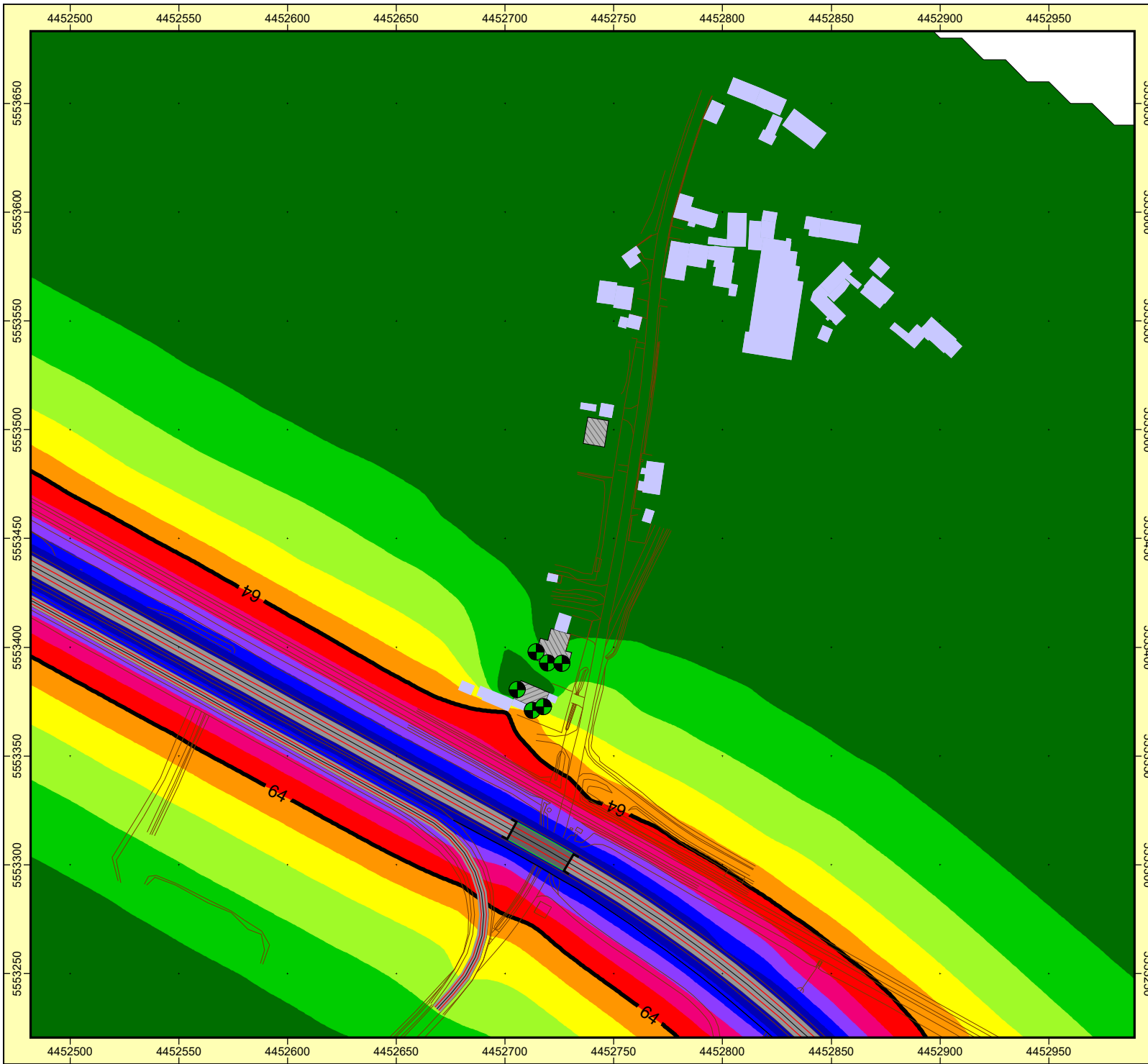
Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrT in dB(A)	Zeichenerklärung
 < 51	 Straße
 51 - 53	 Straßenachse
 53 - 55	 Emissionslinie
 55 - 57	 Straßenoberfläche
 57 - 59	 Brückenwiderlager
 59 - 61	 Hauptgebäude
 61 - 63	 Nebengebäude
 63 - 65	 Immissionsort
 65 - 67	 Signalanlage
 >= 67	 Knotenpunkt

Maßstab 1:2500

GEO.VER.S.UM
 Planungs- und
 rassistler & Gemein-
 schaftsbauingenieure



Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

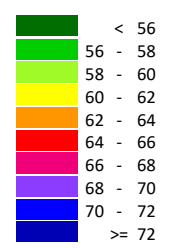
Staatliches Bauamt Bayreuth 

Karte
2c











Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 14
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrT
 in dB(A)

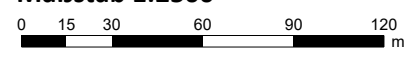


Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Straßenoberfläche
-  Brückenwiderlager
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Immissionsort
-  Signalanlage
-  Knotenpunkt

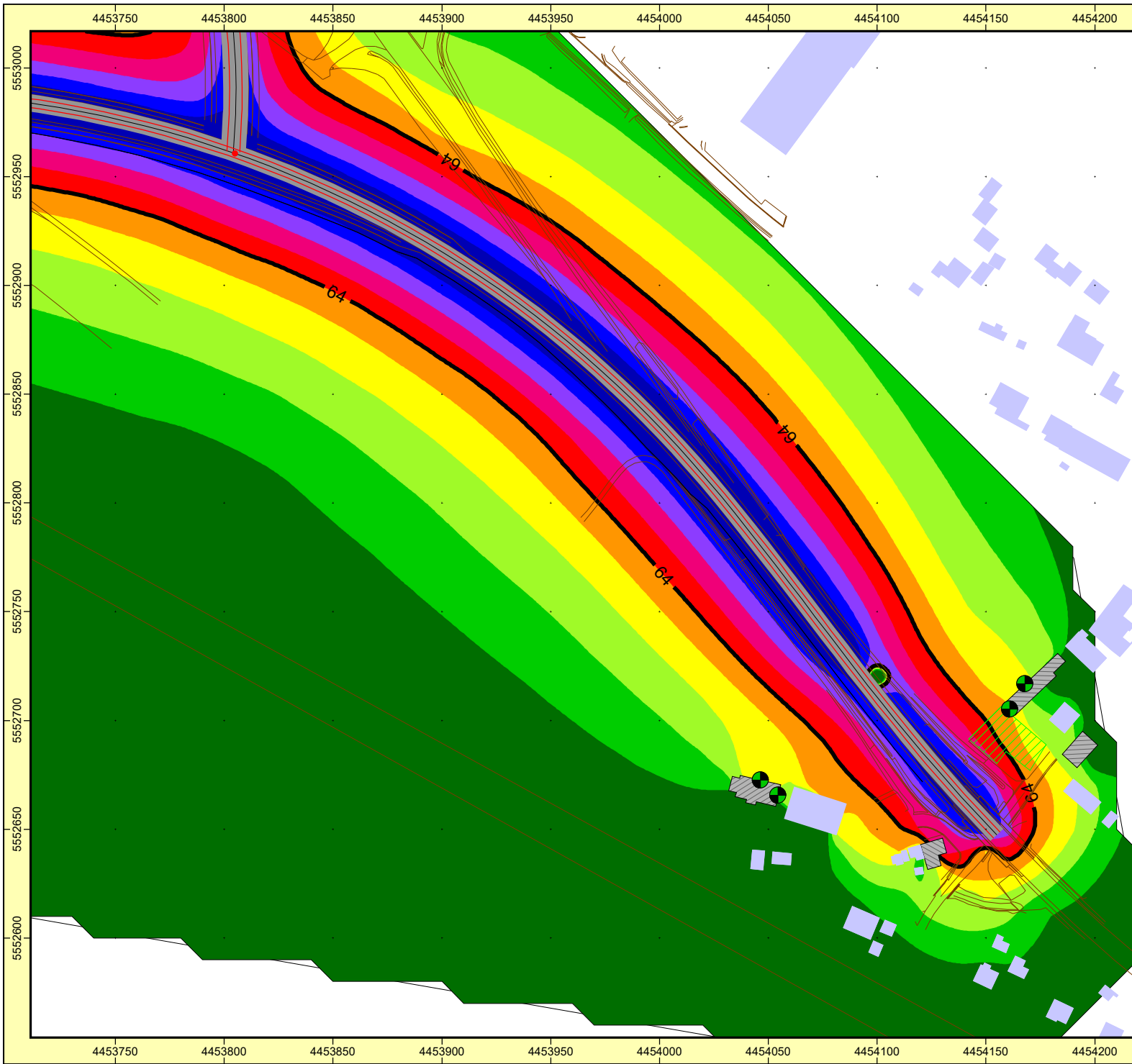


Maßstab 1:2500



GEO.VER.S.U.M

Planungs- und Beratungsgemeinschaft
 Pressler & Geiler













Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt Bayreuth 

Karte
2d


Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 14
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> < 56 56 - 58 58 - 60 60 - 62 62 - 64 64 - 66 66 - 68 68 - 70 70 - 72 >= 72 	<p>Zeichenerklärung</p> <ul style="list-style-type: none">  Straße  Straßenachse  Emissionslinie  Straßenoberfläche  Brückenwiderlager  Hauptgebäude  Nebengebäude  Immissionsort  Signalanlage  Knotenpunkt
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Maßstab 1:2500

0 15 30 60 90 120 m



GEO.VER.S.UM
 Planungs- und Ingenieurgesellschaft
 Pressler & Geiler

445000 445050 445100 445150 445200 445250 445300 445350 445400

5555500

5555000

5554500

5554000

5553500

5553000

5552500

5552000

445000 445050 445100 445150 445200 445250 445300 445350 445400

Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
Bayreuth



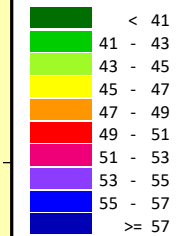
Karte

3

Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: NACHT
Ergebnis-Nummer 14
Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Erstellt am: 10.08.2022
Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Brückenwiderlager
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Signalanlage
- Knotenpunkt



Maßstab 1:22000



GEO.VER.S.UM

Planungsressort & Gemeinshaft
ressler & eiler

4449750 4449800 4449850 4449900 4449950 4450000 4450050 4450100 4450150 4450200

5554750

5554700

5554650

5554600

5554550

5554500

5554450

5554400

5554350

4449750 4449800 4449850 4449900 4449950 4450000 4450050 4450100 4450150 4450200

Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
Bayreuth



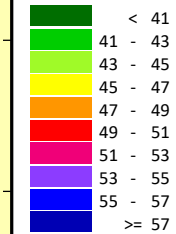
Karte

3a

Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: NACHT
Ergebnis-Nummer 14
Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Erstellt am: 10.08.2022
Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrN
in dB(A)

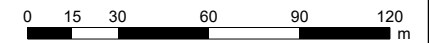


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Brückenwiderlager
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Signalanlage
- Knotenpunkt



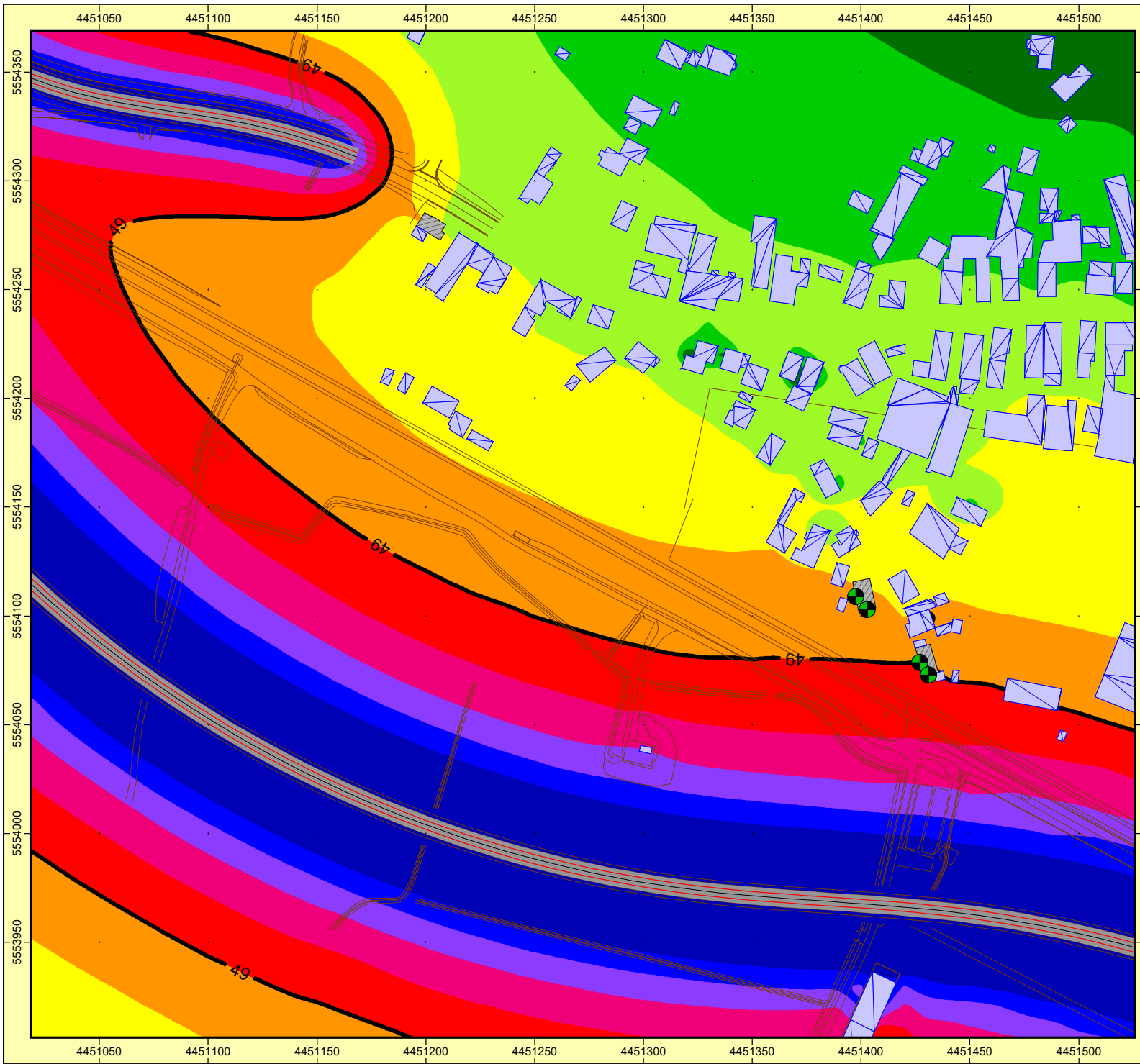
Maßstab 1:2500



GEO.VER.S.U.M

Planungs- und
ressler & Geiler
Gemeinschaft

Anhang 1
Seite 19
























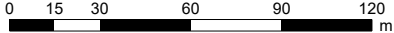
Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt Bayreuth  **Karte 3b**

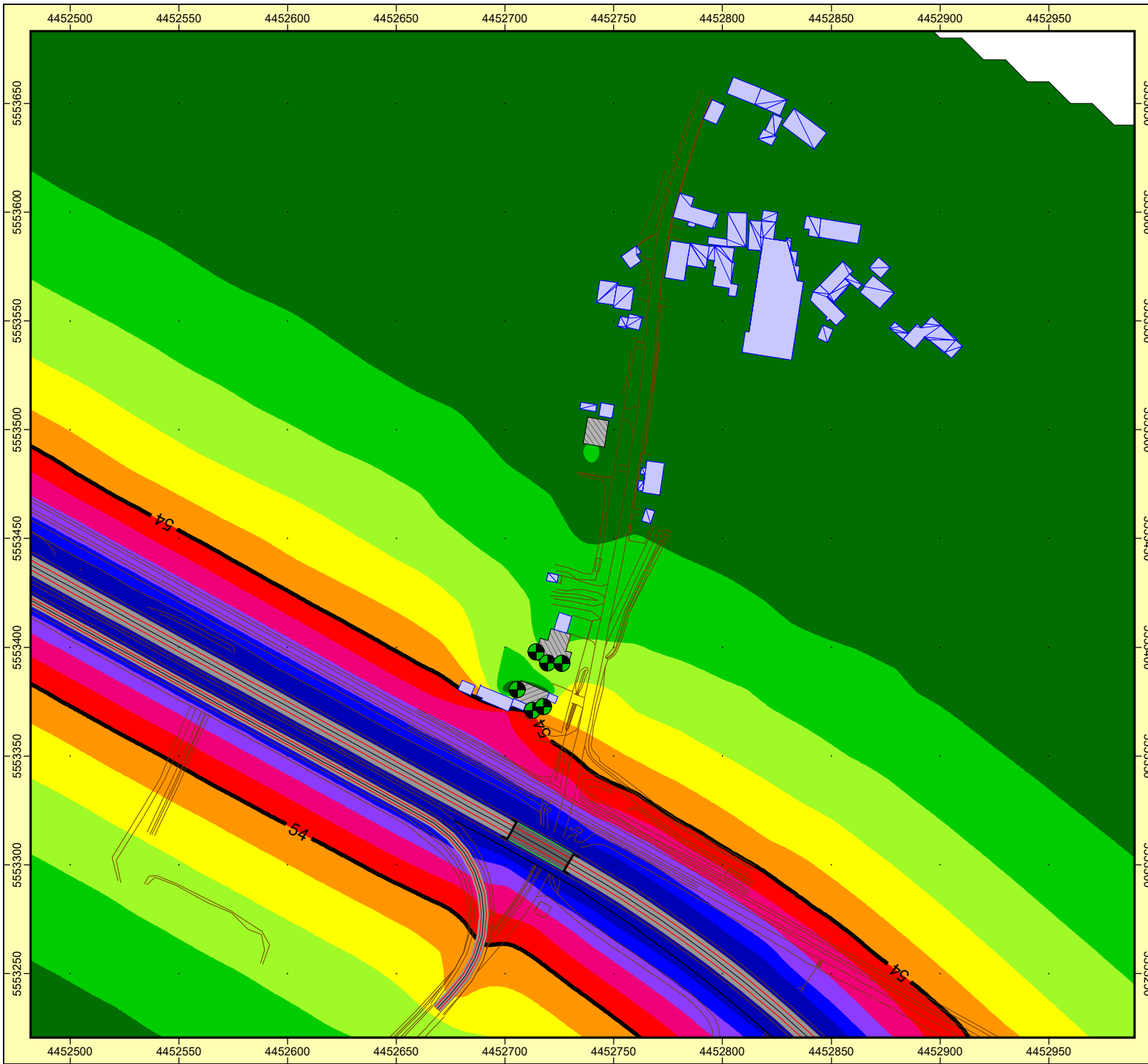
Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: NACHT
Ergebnis-Nummer 14
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrN in dB(A)	Zeichenerklärung
 < 41	 Straße
 41 - 43	 Straßenachse
 43 - 45	 Emissionslinie
 45 - 47	 Straßenoberfläche
 47 - 49	 Brückenwiderlager
 49 - 51	 Hauptgebäude
 51 - 53	 Nebengebäude
 53 - 55	 Immissionsort
 55 - 57	 Signalanlage
 >= 57	 Knotenpunkt

 **Maßstab 1:2500**
 0 15 30 60 90 120 m

GEO.VER.S.UM
 Planungsressort & Gemeinshaft eiler














Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

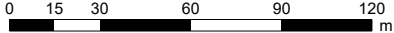
Staatliches Bauamt Bayreuth  **Karte 3c**

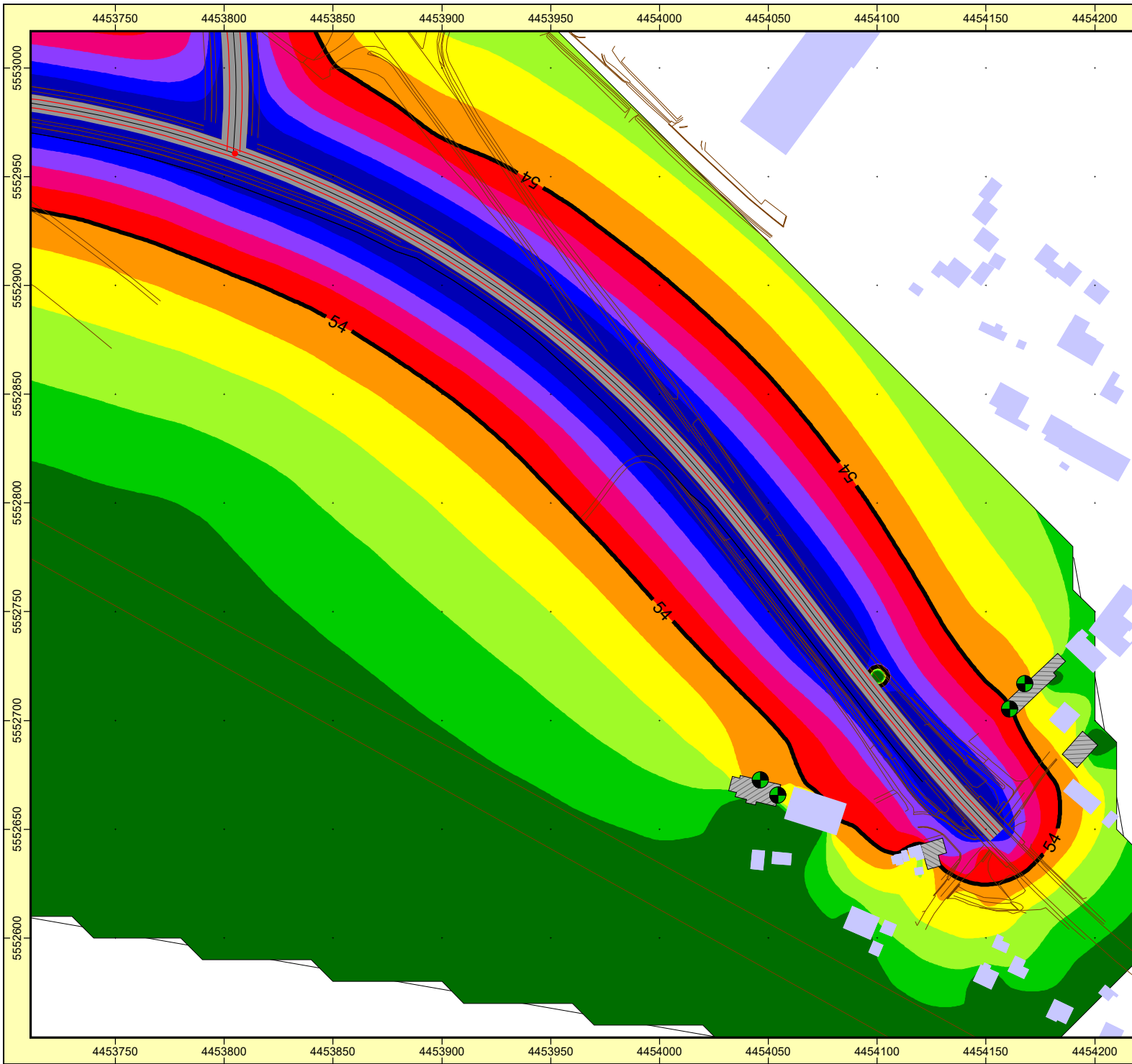
Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: NACHT
Ergebnis-Nummer 14
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

<p>Pegelwerte LrN in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> < 46 46 - 48 48 - 50 50 - 52 52 - 54 54 - 56 56 - 58 58 - 60 60 - 62 ≥ 62 	<p>Zeichenerklärung</p> <ul style="list-style-type: none">  Straße  Straßenachse  Emissionslinie  Straßenoberfläche  Brückenwiderlager  Hauptgebäude  Nebengebäude  Immissionsort  Signalanlage  Knotenpunkt
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

 **Maßstab 1:2500**















Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt Bayreuth 

Karte
3d


Beurteilung Ausbaubereich
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: NACHT
Ergebnis-Nummer 14
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

<p>Pegelwerte LrN in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> < 46 46 - 48 48 - 50 50 - 52 52 - 54 54 - 56 56 - 58 58 - 60 60 - 62 >= 62 	<p>Zeichenerklärung</p> <ul style="list-style-type: none">  Straße  Straßenachse  Emissionslinie  Straßenoberfläche  Brückenwiderlager  Hauptgebäude  Nebengebäude  Immissionsort  Signalanlage  Knotenpunkt
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Maßstab 1:2500

0 15 30 60 90 120 m



ANHANG 2



Projektbeschreibung

Projekttitle: SU PFS Mainroth
Projekt Nr.: 2022 - S - 144
Projektbearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Auftraggeber: StBA Bayreuth

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Einzelpunkt Schall
Titel: Beurteilung Immissionsbereich
Rechenkerngruppe
Laufdatei: RunFile.runx
Ergebnisnummer: 11
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 8)
Berechnungsbeginn: 10.08.2022 17:10:29
Berechnungsende: 10.08.2022 17:10:46
Rechenzeit: 00:12:619 [m:s:ms]
Anzahl Punkte: 12
Anzahl berechneter Punkte: 12
Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (02.08.2022) - 32 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung 2
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m
Suchradius 5000 m
Filter: dB(A)
Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 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 2020 /MLärmSchR 97 - Vorsorge
Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt



Geometriedaten

Beurteilung Immissionsbereich.sit 10.08.2022 17:10:14

- enthält:

DXF Häuser mit H=6m.geo	10.08.2022 16:44:46	
DXF_DIV.geo	10.08.2022 15:44:38	
DXF_HBU.geo	07.08.2022 17:32:26	
DXF_HLI.geo	10.08.2022 16:11:54	
DXF_NUT_WA.geo	06.05.2022 08:14:56	
Gebäude.geo	10.08.2022 16:33:02	
Geofile1.geo	08.08.2022 00:18:30	
Höhenpunkte.geo	08.08.2022 00:18:30	
IOs außerhalb des Immissionsbereichs.geo		10.08.2022 17:10:14
IOs im Immissionsbereich.geo		09.08.2022 16:14:54
Lage.geo	07.08.2022 17:32:26	
Strasse.geo	10.08.2022 15:44:40	
RDGM0005.dgm	10.08.2022 16:12:22	



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	M Nacht Kfz/h	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	L'w	L'w
																			Tag dB(A)	Nacht dB(A)
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,000	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	0,9	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,110	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,120	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,130	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,140	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,150	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,160	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,170	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,180	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,190	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,200	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,210	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,220	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,230	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,240	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,250	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,260	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,270	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,280	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,290	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,9	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,300	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,310	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,320	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,6	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,340	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,350	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,360	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,370	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,380	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,660	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-28,9	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	91,6	83,1
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,670	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	27,2	0,0	9290	540,6	89,5	4,5	5,0	1,0	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	91,4	83,1
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,680	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-20,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	91,1	82,6



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
									Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,700	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,930	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,940	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,950	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,960	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,980	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,990	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,000	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,010	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,020	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,750	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,760	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,770	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,780	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,790	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,800	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,810	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,820	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,910	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,920	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	77,0
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,930	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,940	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	77,0
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,950	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,960	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,970	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,980	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,990	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,000	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,010	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,020	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,4	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,030	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
									Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,040	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,050	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,060	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,070	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,270	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-0,1	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,460	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,470	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,1	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,480	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,2	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,490	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,3	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,500	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,4	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,510	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,4	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,520	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,530	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,540	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,550	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,560	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,570	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,580	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,590	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,600	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,610	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,620	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,630	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,640	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,650	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,660	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,670	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,680	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,690	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,700	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Kfz/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	M Nacht Kfz/h	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	L'w	L'w
																			Tag dB(A)	Nacht dB(A)
AS Fassoldshof		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,1	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,017	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,2	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,0	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	1,8	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Mainroth		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,6	69,8
AS Mainroth		0,005	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9
AS Mainroth		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,0	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
AS Mainroth		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,4	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9
AS Mainroth		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,9	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,0
AS Mainroth		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,3	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,8	69,1
AS Mainroth		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,8	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,1	69,4
AS Mainroth		0,160	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,170	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,180	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,190	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,200	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,210	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,220	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,230	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,240	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,250	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,260	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,4	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,270	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,280	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,1	69,4
AS Mainroth		0,290	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,9	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,300	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,310	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,1
AS Mainroth		0,320	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,8	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,0
AS Mainroth		0,330	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Kfz/h	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
										Tag %	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
AS Mainroth		0,340	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,1	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
AS Mainroth		0,350	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-1,7	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
GVS Witzmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Witzmannsberg		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Witzmannsberg		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Witzmannsberg		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,7	65,1
GVS Witzmannsberg		0,040	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-0,9	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,7	65,1
GVS Witzmannsberg		0,080	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,1	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,0	65,3
GVS Witzmannsberg		0,090	Asphaltbetone <= AC11	100	80	4,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,2	65,5
GVS Witzmannsberg		0,100	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,1	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,6	65,8
GVS Witzmannsberg		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,9	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,0	66,0
GVS Witzmannsberg		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,1	66,0
GVS Witzmannsberg		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,1	66,0
GVS Witzmannsberg		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,1	66,0
GVS Witzmannsberg		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,0	66,0
GVS Witzmannsberg		0,160	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,8	65,9
GVS Witzmannsberg		0,170	Asphaltbetone <= AC11	100	80	4,6	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,4	65,6
GVS Witzmannsberg		0,180	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,8	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,1	65,4
GVS Witzmannsberg		0,190	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,9	65,3
GVS Witzmannsberg		0,200	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,2	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Wittmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	0,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,7	66,0
GVS Witzmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,1	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,3	66,5
GVS Witzmannsberg		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,7	66,9
GVS Witzmannsberg		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,8	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,2	67,4
GVS Witzmannsberg		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,040	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,050	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,060	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,070	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,1	67,3
GVS Witzmannsberg		0,080	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,8	67,1



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Kfz/h	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
										Tag %	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
GVS Witzmannsberg		0,090	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,6	66,8
GVS Witzmannsberg		0,100	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,4	66,6
GVS Witzmannsberg		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,2	66,4
GVS Witzmannsberg		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,0	66,3
GVS Witzmannsberg		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,9	66,1
GVS Witzmannsberg		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,8	66,0
GVS Witzmannsberg		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-1,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,7	66,0



Legende

Straße		Straßenname
Abschnittsname		
KM	km	Kilometrierung
Straßenoberfläche		
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
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
L'w Tag	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich



Immissionsort	Nutzung	SW	HR	X	Y	Z	GH	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff	
				m	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB	
Häckergrund 1	WA	EG	S	4449961,48	5554641,45	289,41	286,87	59	51,6	---	49	43,3	---	
Häckergrund 1	WA	EG	O	4449965,13	5554647,30	289,41	286,55	59	51,1	---	49	42,8	---	
Mainecker Straße 2b	MI	EG	N	4449976,50	5554479,60	286,74	284,46	64	50,2	---	54	42,0	---	
Mainecker Straße 2b	MI	1.OG	N	4449976,50	5554479,60	289,54	284,46	64	50,1	---	54	41,8	---	
Mainecker Straße 2b	MI	EG	O	4449985,88	5554475,05	286,74	284,45	64	51,3	---	54	43,0	---	
Mainecker Straße 2b	MI	1.OG	O	4449985,88	5554475,05	289,54	284,45	64	51,5	---	54	43,3	---	
Mühlweg 12	MI	EG	W	4452737,01	5553499,68	291,12	289,03	64	50,7	---	54	42,7	---	
Mühlweg 12	MI	EG	S	4452740,78	5553492,79	291,12	289,03	64	52,5	---	54	44,4	---	
Pfarrgasse 5	MI	EG	SW	4454188,37	5552681,38	297,26	292,55	64	55,8	---	54	47,6	---	
Pfarrgasse 5	MI	1.OG	SW	4454188,37	5552681,38	300,06	292,55	64	56,9	---	54	48,8	---	
Pfarrgasse 5	MI	EG	NW	4454189,73	5552689,77	297,26	292,95	64	55,2	---	54	47,1	---	
Pfarrgasse 5	MI	1.OG	NW	4454189,73	5552689,77	300,06	292,95	64	56,2	---	54	48,1	---	
Pfarrgasse 18	MI	EG	N	4454124,92	5552644,47	293,98	291,51	64	58,9	---	54	50,8	---	
Pfarrgasse 18	MI	1.OG	N	4454124,92	5552644,47	296,78	291,51	64	60,8	---	54	52,7	---	
Pfarrgasse 18	MI	EG	O	4454130,99	5552642,36	293,98	291,46	64	53,9	---	54	45,8	---	
Pfarrgasse 18	MI	1.OG	O	4454130,99	5552642,36	296,78	291,46	64	56,8	---	54	48,7	---	
Unterer Berg 43	MI	EG	SW	4451203,71	5554274,47	289,74	286,06	64	53,0	---	54	44,7	---	
Unterer Berg 43	MI	1.OG	SW	4451203,71	5554274,47	292,54	286,06	64	53,0	---	54	44,8	---	
Unterer Berg 43	MI	EG	NW	4451197,60	5554282,35	289,74	286,47	64	51,8	---	54	43,4	---	
Unterer Berg 43	MI	1.OG	NW	4451197,60	5554282,35	292,54	286,47	64	52,2	---	54	43,8	---	



Legende

Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Richtung
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
GH	m	Bodenhöhe
IGW,T	dB(A)	Immissionsgrenzwert Tag
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrT,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
IGW,N	dB(A)	Immissionsgrenzwert Nacht
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrN,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN

ANHANG 3



Projektbeschreibung

Projekttitle: SU PFS Mainroth
Projekt Nr.: 2022 - S - 144
Projektbearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Auftraggeber: StBA Bayreuth

Beschreibung:

Rechenlaufbeschreibung

Rechenart: Einzelpunkt Schall
Titel: Beurteilung Gesamtverkehrslärm
Rechenkerngruppe
Laufdatei: RunFile.runx
Ergebnisnummer: 12
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 8)
Berechnungsbeginn: 10.08.2022 16:59:40
Berechnungsende: 10.08.2022 17:00:18
Rechenzeit: 00:34:031 [m:s:ms]
Anzahl Punkte: 14
Anzahl berechneter Punkte: 14
Kernel Version: SoundPLAN 8.2 (02.08.2022) - 32 bit

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung 2
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m
Suchradius 5000 m
Filter: dB(A)
Zulässige Toleranz (für einzelne Quelle): 0,100 dB
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein

5 dB Bonus für Schiene ist gesetzt 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



Schiene: Schall 03-2012
Emissionsberechnung nach: Schall 03-2012
Begrenzung des Beugungsverlusts:
einfach/mehrfach 20,0 dB /25,0 dB
Seitenbeugung: Veraltete Methode
Minderung
Bewuchs: Keine Dämpfung
Bebauung: Keine Dämpfung
Industriegelände: Keine Dämpfung

Bewertung: VLärmSchR 97 - Lärmsanierung Straße
Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

Schiene mit OU.sit 10.08.2022 16:51:52
- enthält:
DXF Häuser mit H=6m.geo 10.08.2022 16:44:46
DXF_DIV.geo 10.08.2022 15:44:38
DXF_HBU.geo 07.08.2022 17:32:26
DXF_HLI.geo 10.08.2022 16:11:54
DXF_NUT_WA.geo 06.05.2022 08:14:56
Gebäude.geo 10.08.2022 16:33:02
Geofile1.geo 08.08.2022 00:18:30
Höhenpunkte.geo 08.08.2022 00:18:30
IOs im Ausbaubereich.geo 10.08.2022 16:51:52
Lage.geo 07.08.2022 17:32:26
LSW.geo 10.08.2022 16:41:46
Schiene.geo 10.08.2022 16:48:58
Strasse.geo 10.08.2022 15:44:40
RDGM0005.dgm 10.08.2022 16:12:22



SU PFS Mainroth
Beurteilung Gesamtverkehrslärm
Emissionsberechnung Straße

Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	M Nacht Kfz/h	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	L'w	L'w
																			Tag dB(A)	Nacht dB(A)
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,000	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	0,9	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,110	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,120	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,130	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,140	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,150	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,160	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,170	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,180	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,190	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,200	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,210	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,220	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,230	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,240	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,250	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,260	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,270	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,280	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	3,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,5
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,290	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,9	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,300	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,310	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,7	77,4
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,320	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,6	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,340	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,6	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,350	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,360	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,3
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,370	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,380	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	85,5	77,2
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,660	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-28,9	0,0	9290	540,6	89,4	4,5	5,0	1,1	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	91,6	83,1
B 289	Baubeginn - AS Mainroth	0,670	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	27,2	0,0	9290	540,6	89,5	4,5	5,0	1,0	80,0	83,6	5,0	11,0	0,4	91,4	83,1
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,680	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-20,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	91,1	82,6



SU PFS Mainroth
Beurteilung Gesamtverkehrslärm
Emissionsberechnung Straße

Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
									Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,700	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,930	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,940	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,950	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,960	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,980	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	0,990	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,000	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,010	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	1,020	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,750	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,760	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,770	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,780	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,790	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,800	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,810	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,820	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,910	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,920	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	77,0
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,930	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,940	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	77,0
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,950	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,960	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,970	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,8	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,980	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	3,990	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,000	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,7	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,1	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,010	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,5	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,9
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,020	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,4	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,030	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,3	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8



SU PFS Mainroth
Beurteilung Gesamtverkehrslärm
Emissionsberechnung Straße

Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
									Tag Kfz/h	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,040	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,2	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	85,0	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,050	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,1	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,8
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,060	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	2,0	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Mainroth - AS Fassoldshof	4,070	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	1,9	0,0	8096	470,0	88,8	4,6	5,5	1,1	72,0	82,8	4,9	12,0	0,3	84,9	76,7
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,270	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-0,1	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,460	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,0	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,470	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,1	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,480	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,2	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,490	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,3	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	85,9	77,8
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,500	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,4	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,510	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,4	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,520	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,530	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,540	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,550	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,560	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,570	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,580	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,590	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,600	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,610	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,620	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,630	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,640	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,650	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,660	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,670	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,680	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,690	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9
B 289	AS Fassoldshof - Bauende	4,700	Lärmtech. opt. Asph. aus SMA LA 8	100	80	-2,5	0,0	10096	585,0	89,6	4,5	4,7	1,2	92,0	85,0	4,8	9,7	0,5	86,0	77,9



SU PFS Mainroth
Beurteilung Gesamtverkehrslärm
Emissionsberechnung Straße

Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Kfz/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	M Nacht Kfz/h	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	L'w	L'w
																			Tag dB(A)	Nacht dB(A)
AS Fassoldshof		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,1	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,017	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,2	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,0	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Fassoldshof		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	1,8	0,0	2520	145,0	94,3	3,2	1,0	1,5	25,0	94,0	3,5	1,5	1,0	80,5	72,7
AS Mainroth		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,6	69,8
AS Mainroth		0,005	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9
AS Mainroth		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,0	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
AS Mainroth		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,4	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9
AS Mainroth		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,9	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,0
AS Mainroth		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,3	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,8	69,1
AS Mainroth		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,8	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,1	69,4
AS Mainroth		0,160	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,170	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,180	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,190	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,200	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,210	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,220	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,230	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,240	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,250	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,260	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,4	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,270	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,2	69,5
AS Mainroth		0,280	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	78,1	69,4
AS Mainroth		0,290	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,9	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,300	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,9	69,2
AS Mainroth		0,310	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,2	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,1
AS Mainroth		0,320	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,8	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,7	69,0
AS Mainroth		0,330	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,6	68,9



SU PFS Mainroth
Beurteilung Gesamtverkehrslärm
Emissionsberechnung Straße

Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Kfz/h	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
										Tag %	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
AS Mainroth		0,340	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,1	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
AS Mainroth		0,350	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-1,7	0,0	1200	70,0	93,0	4,0	1,5	1,5	10,0	92,7	4,5	1,8	1,0	77,5	68,8
GVS Witzmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Witzmannsberg		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Witzmannsberg		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Witzmannsberg		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,7	65,1
GVS Witzmannsberg		0,040	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-0,9	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,7	65,1
GVS Witzmannsberg		0,080	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,1	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,0	65,3
GVS Witzmannsberg		0,090	Asphaltbetone <= AC11	100	80	4,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,2	65,5
GVS Witzmannsberg		0,100	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,1	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,6	65,8
GVS Witzmannsberg		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,9	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,0	66,0
GVS Witzmannsberg		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,1	66,0
GVS Witzmannsberg		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,1	66,0
GVS Witzmannsberg		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,1	66,0
GVS Witzmannsberg		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	6,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	72,0	66,0
GVS Witzmannsberg		0,160	Asphaltbetone <= AC11	100	80	5,5	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,8	65,9
GVS Witzmannsberg		0,170	Asphaltbetone <= AC11	100	80	4,6	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,4	65,6
GVS Witzmannsberg		0,180	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,8	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	71,1	65,4
GVS Witzmannsberg		0,190	Asphaltbetone <= AC11	100	80	3,0	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,9	65,3
GVS Witzmannsberg		0,200	Asphaltbetone <= AC11	100	80	2,2	0,0	296	16,0	94,5	3,4	1,0	1,1	5,0	96,1	3,0	0,5	0,4	70,8	65,2
GVS Wittmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	0,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,7	66,0
GVS Witzmannsberg		0,000	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,1	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,3	66,5
GVS Witzmannsberg		0,010	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,7	66,9
GVS Witzmannsberg		0,020	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,8	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,2	67,4
GVS Witzmannsberg		0,030	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,040	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,050	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,060	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-6,0	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,3	67,5
GVS Witzmannsberg		0,070	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	72,1	67,3
GVS Witzmannsberg		0,080	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-5,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,8	67,1



Straße	Abschnittsname	KM km	Straßenoberfläche	vPkw km/h	vLkw km/h	Steigung %	Drefl dB	DTV Kfz/24h	M Kfz/h	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	M	pPkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	L'w	L'w
										Tag %	Tag %	Tag %	Tag %	Nacht Kfz/h	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
GVS Witzmannsberg		0,090	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,6	66,8
GVS Witzmannsberg		0,100	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-4,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,4	66,6
GVS Witzmannsberg		0,110	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,2	66,4
GVS Witzmannsberg		0,120	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-3,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	71,0	66,3
GVS Witzmannsberg		0,130	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,9	66,1
GVS Witzmannsberg		0,140	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-2,2	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,8	66,0
GVS Witzmannsberg		0,150	Asphaltbetone <= AC11	100	80	-1,7	0,0	280	15,0	96,0	2,0	0,0	2,0	5,0	96,0	2,0	0,0	2,0	70,7	66,0



Legende

Straße		Straßenname
Abschnittsname		
KM	km	Kilometrierung
Straßenoberfläche		
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
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
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich



Zugname	N(6-22)	N(22-6)	vMax km/h	L'w 0m(6-22) dB(A)	L'w 4m(6-22) dB(A)	L'w 0m(22-6) dB(A)	L'w 4m(22-6) dB(A)	
Schiene Burgkunstadt bis Mainleus Fahrbahnart c1 Standardfahrbahn - keine Korrektur KLRadius 0,0 dB KLbremse 0,0 dB KLandere 0,0 dB VMax Strecke 130,0 km/h L								
GZ-V	2	1	100,00	74,6	58,2	74,6	58,2	
RB/RE-V	64	8	120,00	78,3	57,4	72,3	51,4	



Legende

Zugname		Zugname
N(6-22)		Anzahl Züge / Zugeinheiten
N(22-6)		Anzahl Züge / Zugeinheiten
vMax	km/h	Zuggeschwindigkeit
L'w 0m(6-22)	dB(A)	Emissionspegel des Zuges im Zeitbereich
L'w 4m(6-22)	dB(A)	Emissionspegel des Zuges im Zeitbereich
L'w 0m(22-6)	dB(A)	Emissionspegel des Zuges im Zeitbereich
L'w 4m(22-6)	dB(A)	Emissionspegel des Zuges im Zeitbereich



Schiene	Fahrbahnart c1	KLRadius	KLBremsse	KLandere	VMax Strecke	L'w 0m(6-22)	L'w 4m(6-22)	L'w 0m(22-6)	L'w 4m(22-6)
		dB	dB	dB	km/h	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Burgkunstadt bis Mainleus	Standardfahrbahn - keine Korrektur	0,0	0,0	0,0	130,0	79,8	60,8	76,6	59,0



Legende

Schiene		Name der Schienenwegs
Fahrbahnart c1		Fahrbahnart c1
KLRadius	dB	Kurvenfahrgeräusch
KLBremsse	dB	Gleisbremsgeräusch
KLandere	dB	Sonstige Geräusche
VMax Strecke	km/h	Streckengeschwindigkeit
L'w 0m(6-22)	dB(A)	Emissionspegel der Schienenstrecke im Zeitbereich
L'w 4m(6-22)	dB(A)	Emissionspegel der Schienenstrecke im Zeitbereich
L'w 0m(22-6)	dB(A)	Emissionspegel der Schienenstrecke im Zeitbereich
L'w 4m(22-6)	dB(A)	Emissionspegel der Schienenstrecke im Zeitbereich



Immissionsort	Nutzung	SW	HR	X	Y	Z	GH	IGW,T	LrT	LrT,diff	IGW,N	LrN	LrN,diff	
				m	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	dB	
Horlache 11	MI	EG	S	4451431,12	5554072,74	286,88	285,78	72	60,6	---	62	56,9	---	
Horlache 11	MI	1.OG	S	4451431,12	5554072,74	289,68	285,78	70	62,6	---	60	59,0	---	
Horlache 11	MI	EG	W	4451426,94	5554078,57	286,88	285,85	72	60,2	---	62	56,4	---	
Horlache 11	MI	1.OG	W	4451426,94	5554078,57	289,68	285,85	70	62,4	---	60	58,8	---	
Horlache 16	MI	EG	W	4451397,51	5554108,88	287,28	286,12	72	56,5	---	62	52,4	---	
Horlache 16	MI	1.OG	W	4451397,51	5554108,88	290,08	286,12	70	58,2	---	60	54,1	---	
Horlache 16	MI	EG	S	4451402,82	5554102,91	287,28	286,06	72	58,5	---	62	54,4	---	
Horlache 16	MI	1.OG	S	4451402,82	5554102,91	290,08	286,06	70	60,1	---	60	56,2	---	
Mühlweg 12b	MI	EG	W	4452714,38	5553397,87	291,69	286,80	70	54,0	---	60	47,5	---	
Mühlweg 12b	MI	EG	S	4452719,58	5553392,66	291,69	286,74	70	56,5	---	60	50,0	---	
Mühlweg 12b	MI	EG	O	4452726,26	5553392,46	291,69	288,85	70	57,9	---	60	51,7	---	
Mühlweg 14	MI	EG	NW	4452705,69	5553380,45	291,69	286,92	72	50,6	---	62	43,7	---	
Mühlweg 14	MI	1.OG	NW	4452705,69	5553380,45	294,49	286,92	70	56,5	---	60	49,9	---	
Mühlweg 14	MI	EG	SO	4452717,65	5553372,63	291,69	287,34	72	58,9	---	62	53,6	---	
Mühlweg 14	MI	1.OG	SO	4452717,65	5553372,63	294,49	287,34	70	60,0	---	60	54,8	---	
Mühlweg 14	MI	EG	SW	4452712,72	5553370,91	291,69	287,18	72	62,9	---	62	57,7	---	
Mühlweg 14	MI	1.OG	SW	4452712,72	5553370,91	294,49	287,18	70	64,1	---	60	58,8	---	
Pfarrgasse 10	MI	EG	NW	4454167,99	5552716,85	298,69	296,20	70	59,2	---	60	51,2	---	
Pfarrgasse 10	MI	EG	SW	4454160,86	5552705,12	298,69	296,17	70	60,6	---	60	52,7	---	
Pfarrgasse 16	MI	EG	O	4454054,51	5552665,54	297,44	294,44	70	57,2	---	60	50,4	---	
Pfarrgasse 16	MI	EG	N	4454046,37	5552672,61	297,44	294,89	70	58,8	---	60	50,8	---	



Legende

Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
HR		Richtung
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
GH	m	Bodenhöhe
IGW,T	dB(A)	Immissionsgrenzwert Tag
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrT,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
IGW,N	dB(A)	Immissionsgrenzwert Nacht
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
LrN,diff	dB	Grenzwertüberschreitung in Zeitbereich LrN



Quellgruppe	LrT dB(A)	LrN dB(A)	
Immissionsort Horlache 11 SW 1.OG LrT 62,6 dB(A) LrN 59,0 dB(A)			
Schiene	62,0	58,8	
Strasse	53,5	45,3	
Immissionsort Horlache 11 SW 1.OG LrT 62,4 dB(A) LrN 58,8 dB(A)			
Schiene	61,7	58,5	
Strasse	54,1	45,9	
Immissionsort Horlache 16 SW 1.OG LrT 58,2 dB(A) LrN 54,1 dB(A)			
Schiene	56,8	53,6	
Strasse	52,7	44,5	
Immissionsort Horlache 16 SW 1.OG LrT 60,1 dB(A) LrN 56,2 dB(A)			
Schiene	58,9	55,7	
Strasse	54,0	45,8	
Immissionsort Mühlweg 12b SW EG LrT 54,0 dB(A) LrN 47,5 dB(A)			
Schiene	47,0	43,8	
Strasse	53,1	45,1	
Immissionsort Mühlweg 12b SW EG LrT 56,5 dB(A) LrN 50,0 dB(A)			
Schiene	49,6	46,5	
Strasse	55,5	47,4	
Immissionsort Mühlweg 12b SW EG LrT 57,9 dB(A) LrN 51,7 dB(A)			
Schiene	52,3	49,1	
Strasse	56,4	48,3	
Immissionsort Mühlweg 14 SW 1.OG LrT 56,5 dB(A) LrN 49,9 dB(A)			
Schiene	49,3	46,2	
Strasse	55,5	47,5	
Immissionsort Mühlweg 14 SW 1.OG LrT 60,0 dB(A) LrN 54,8 dB(A)			
Schiene	56,6	53,4	
Strasse	57,3	49,2	
Immissionsort Mühlweg 14 SW 1.OG LrT 64,1 dB(A) LrN 58,8 dB(A)			
Schiene	60,6	57,4	
Strasse	61,5	53,4	
Immissionsort Pfarrgasse 10 SW EG LrT 59,2 dB(A) LrN 51,2 dB(A)			
Schiene	39,0	35,9	
Strasse	59,1	51,0	
Immissionsort Pfarrgasse 10 SW EG LrT 60,6 dB(A) LrN 52,7 dB(A)			
Schiene	43,7	40,5	
Strasse	60,5	52,4	
Immissionsort Pfarrgasse 16 SW EG LrT 57,2 dB(A) LrN 50,4 dB(A)			
Schiene	49,4	46,2	
Strasse	56,4	48,3	

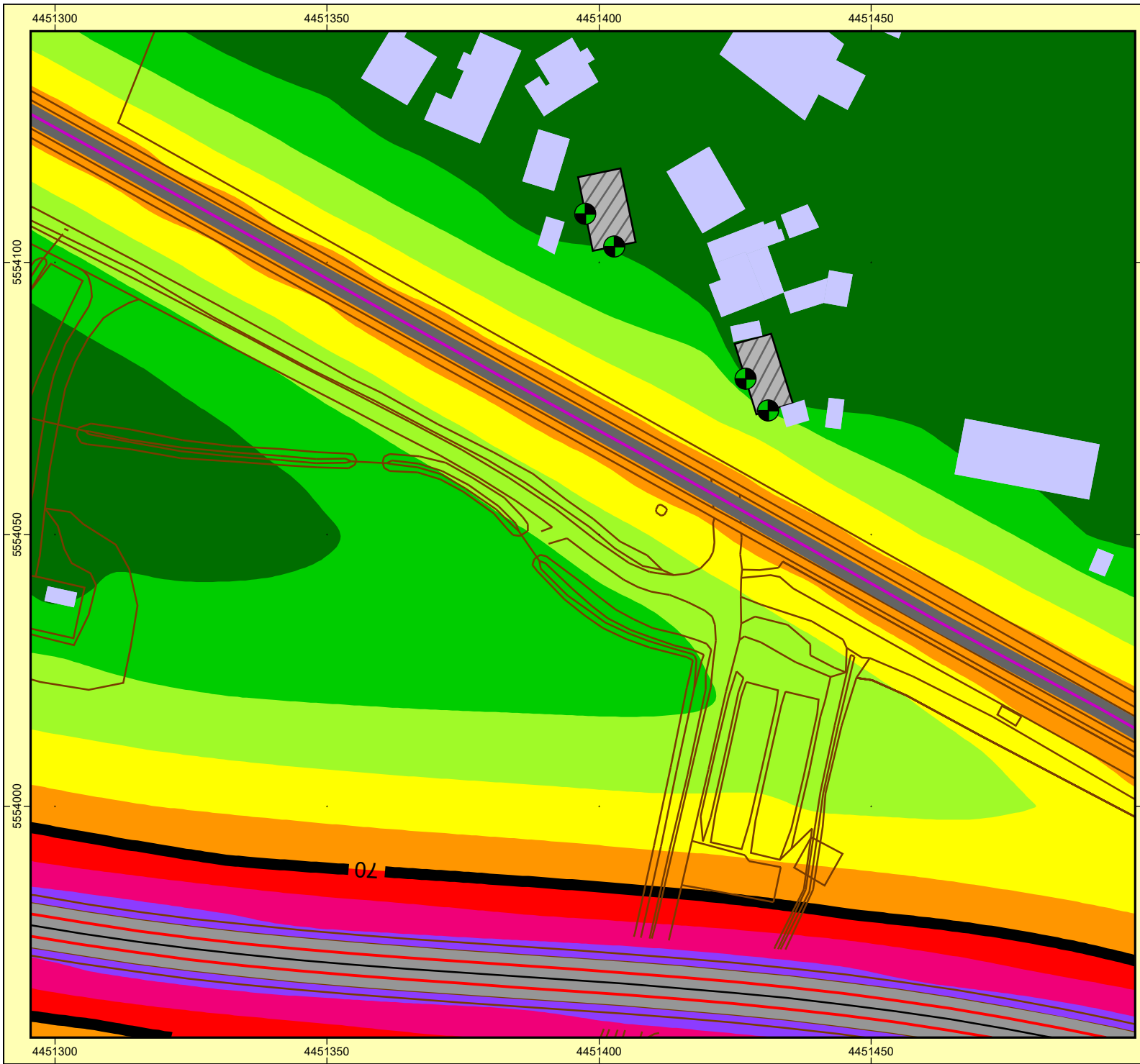


Quellgruppe	LrT dB(A)	LrN dB(A)	
Immissionsort Pfarrgasse 16 SW EG LrT 58,8 dB(A) LrN 50,8 dB(A)			
Schiene	37,7	34,5	
Strasse	58,7	50,6	



Legende

Quellgruppe		Name der Quellgruppe
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht













Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144


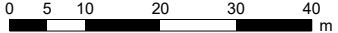
Staatliches Bauamt Bayreuth 

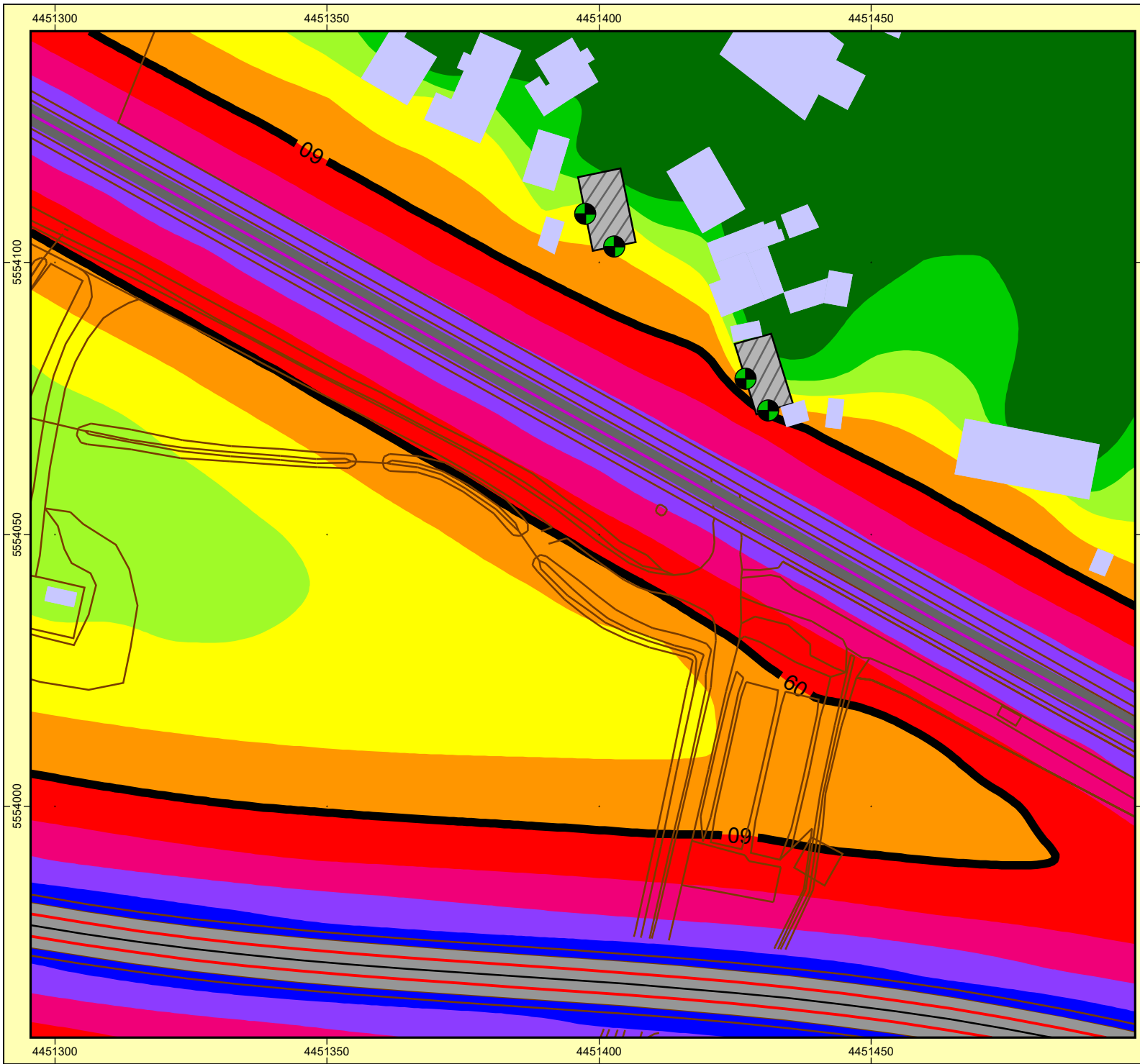
Karte 1

Beurteilung Verkehrslärm Summenpegel
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 8
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> < 62 62 - 64 64 - 66 66 - 68 68 - 70 70 - 72 72 - 74 74 - 76 76 - 78 >= 78 	<p>Zeichenerklärung</p> <ul style="list-style-type: none">  Straße  Straßenachse  Emissionslinie  Straßenoberfläche  Hauptgebäude  Immissionsort  Schiene  Schienenachse  Emissionslinie  Oberfläche
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

 **Maßstab 1:1000**
























Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144


Staatliches Bauamt Bayreuth 

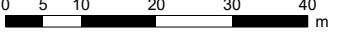
Karte
2

Beurteilung Verkehrslärm Summenpegel
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: NACHT
Ergebnis-Nummer 8
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrN in dB(A)	Zeichenerklärung
 < 52	 Straße
 52 - 54	 Straßenachse
 54 - 56	 Emissionslinie
 56 - 58	 Straßenoberfläche
 58 - 60	 Hauptgebäude
 60 - 62	 Immissionsort
 62 - 64	 Schiene
 64 - 66	 Schienenachse
 66 - 68	 Emissionslinie
 >= 68	 Oberfläche

 **Maßstab 1:1000**



4452650 4452700 4452750 4452800

Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
Bayreuth



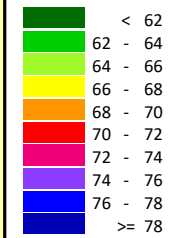
Karte

3

Beurteilung Verkehrslärm Summenpegel
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 8
Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Erstellt am: 10.08.2022
Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrT
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Hauptgebäude
- Immissionsort
- Schiene
- Schienenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche



Maßstab 1:1000



GEO.VER.S.UM

Planungs- und
Gemeinschaft
ressler & Geiler

4452650 4452700 4452750 4452800

Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
Bayreuth



Karte

4

Beurteilung Verkehrslärm Summenpegel
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: NACHT
Ergebnis-Nummer 8
Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
Erstellt am: 10.08.2022
Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

5553400

5553400

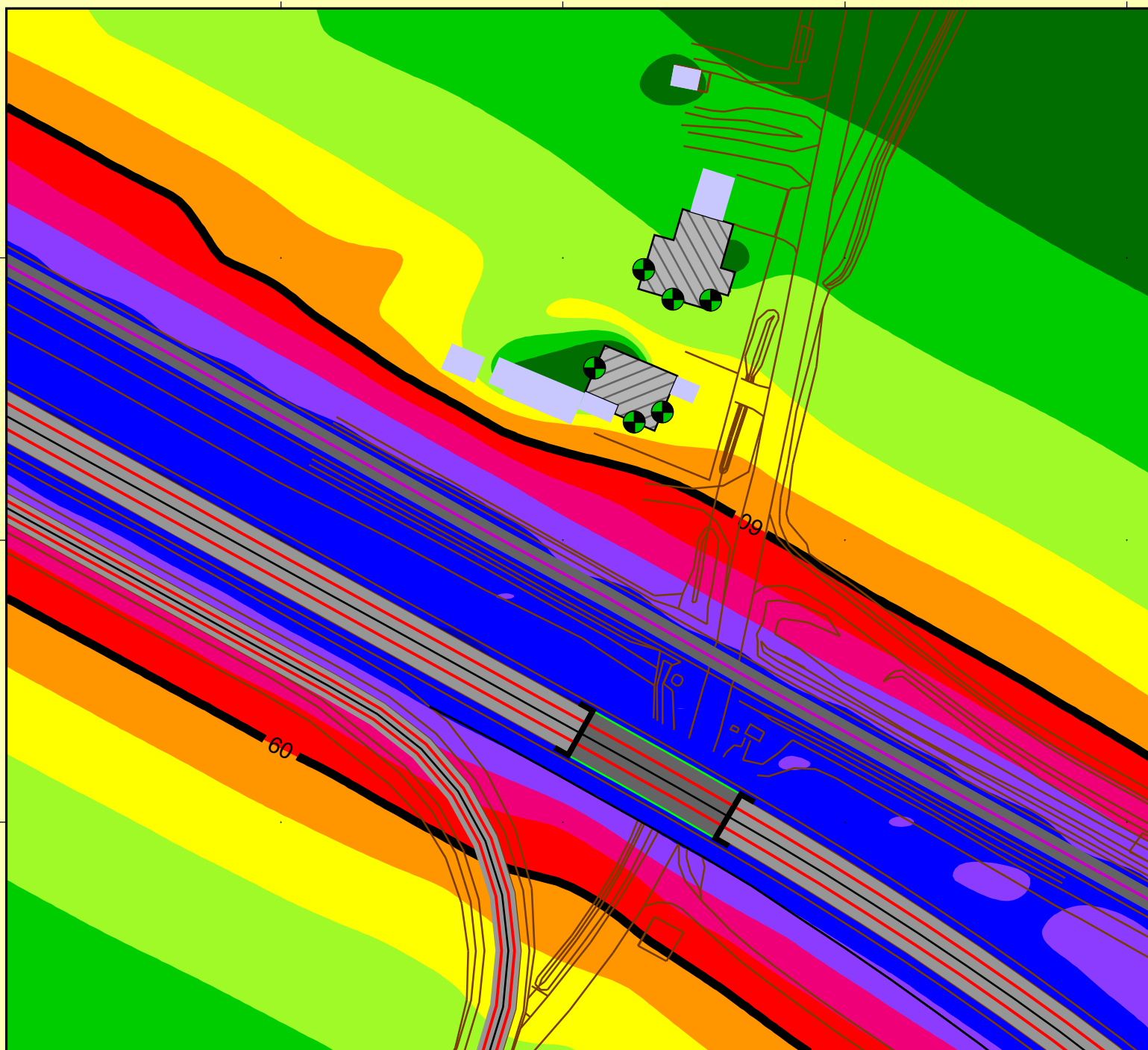
5553350

5553350

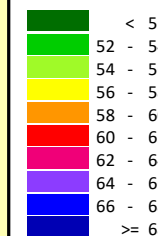
5553300

5553300

4452650 4452700 4452750 4452800



Pegelwerte LrN
in dB(A)

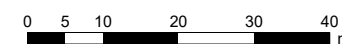


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Hauptgebäude
- Immissionsort
- Schiene
- Schienenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche

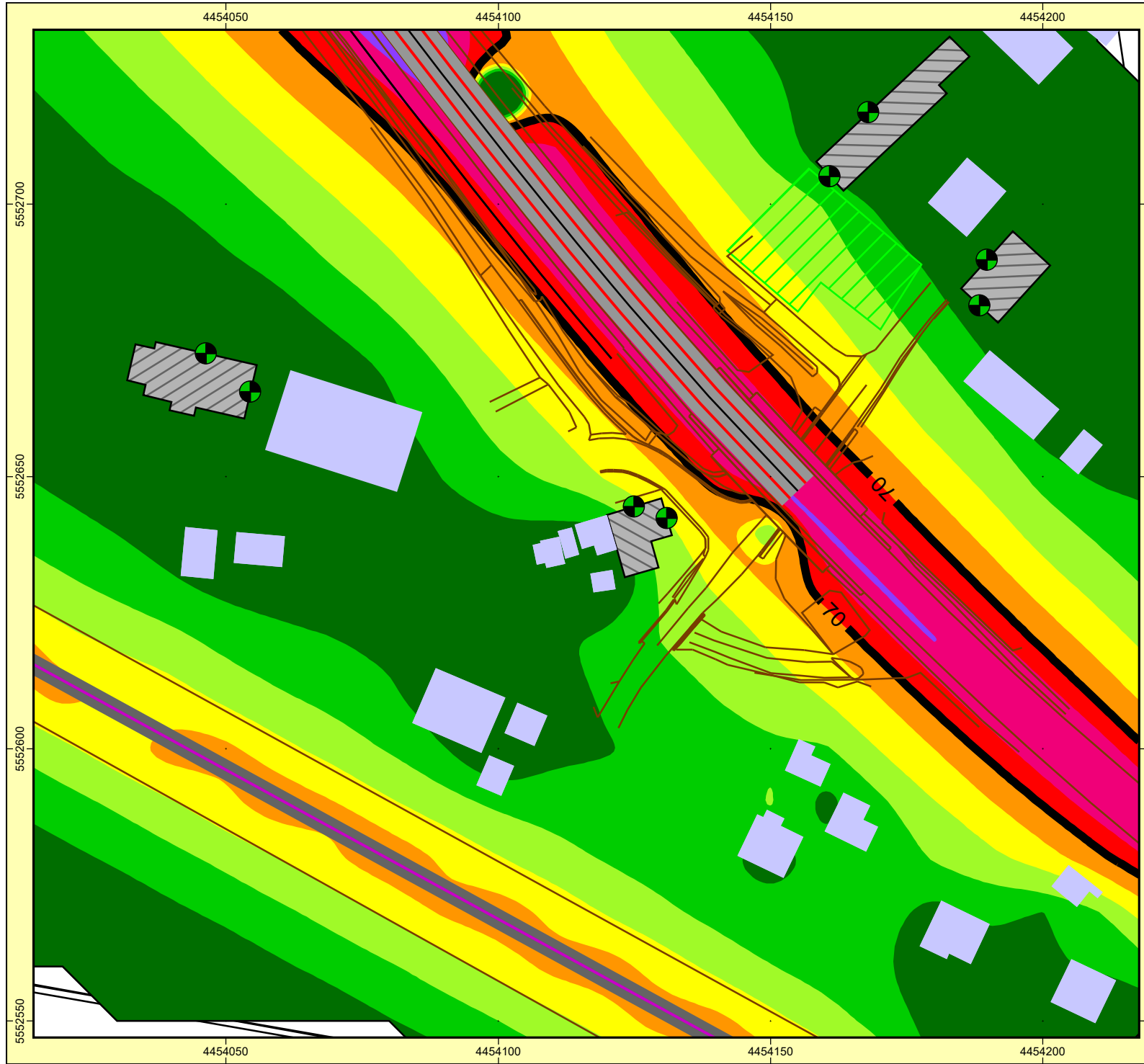


Maßstab 1:1000



GEO.VER.S.UM

Planungs
ressler & Gemein
schafter



Auftraggeber: StBA Bayreuth
Projekt: SU PFS Mainroth
Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
 Bayreuth

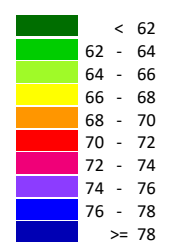


Karte
5

Beurteilung Verkehrslärm Summenpegel
Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
Beurteilungszeitraum: TAG
Ergebnis-Nummer 8
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrT
 in dB(A)

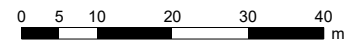


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Hauptgebäude
- Immissionsort
- Schiene
- Schienenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche

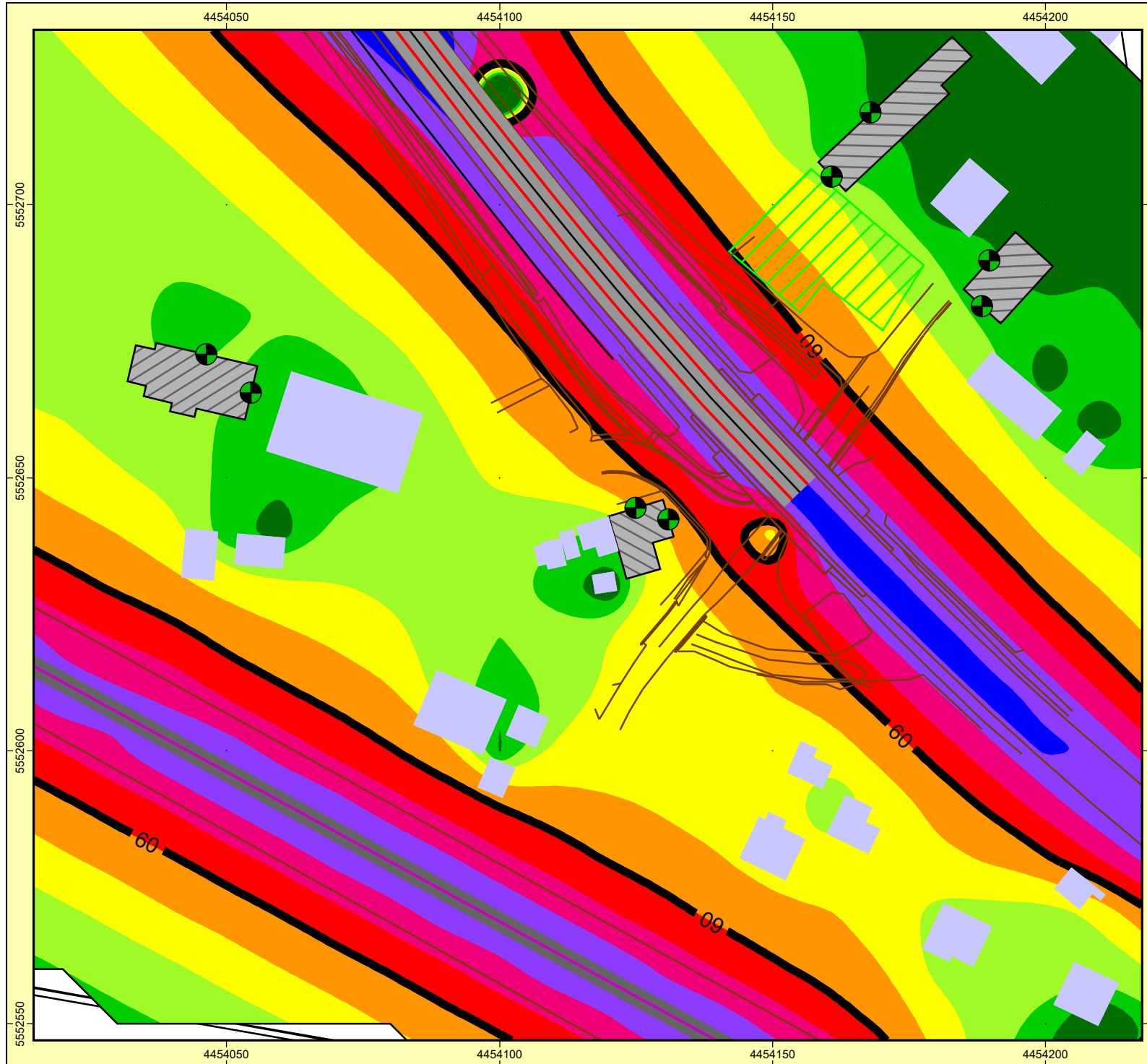


Maßstab 1:1000



GEO.VER.S.UM

Planungs- und
 messer & Gemein-
 schaft
 pressler & eiler



Auftraggeber: StBA Bayreuth
 Projekt: SU PFS Mainroth
 Projekt-Nr. 2022 - S - 144

Staatliches Bauamt
 Bayreuth



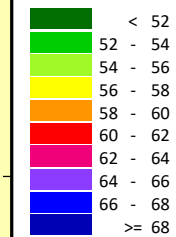
Karte

6

Beurteilung Verkehrslärm Summenpegel
 Beurteilungsmaßstab: 16. BImSchV
 Beurteilungszeitraum: NACHT
 Ergebnis-Nummer 8
 Berechnung in 5 m über Grund

Bearbeiter: Dipl.-Univ. H. Pressler
 Erstellt am: 10.08.2022
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 02.08.2022

Pegelwerte LrN
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Hauptgebäude
- Immissionsort
- Schiene
- Schienenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche



Maßstab 1:1000



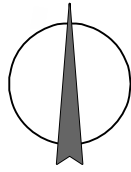
GEO.VER.S.UM

Planungs- und
 Pressler & Geiler
 gemeinshaft

ANHANG 4

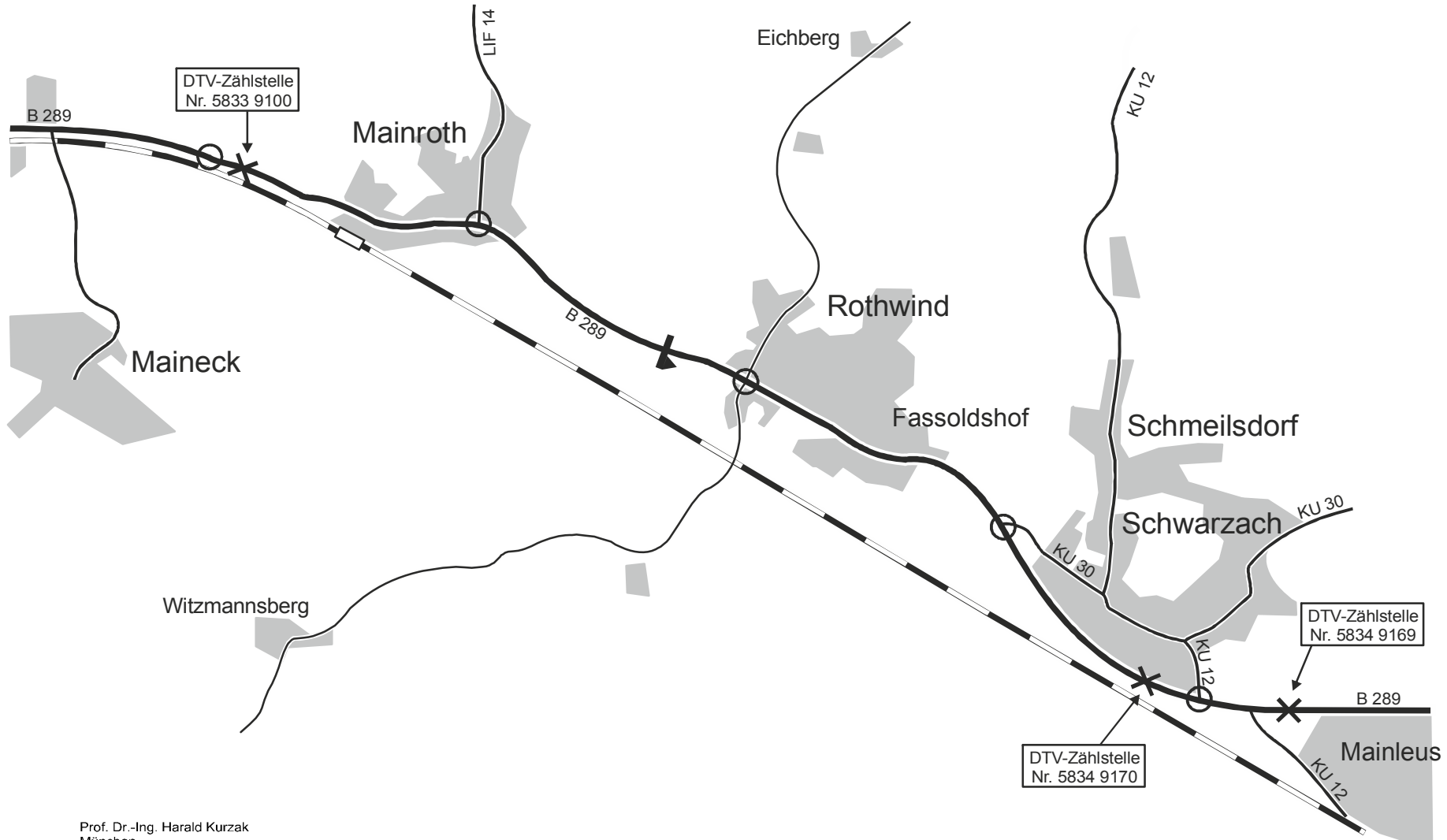
Legende:

- Zählstelle
- └ Befragungsstelle
- ✕ DTV-Zählstelle



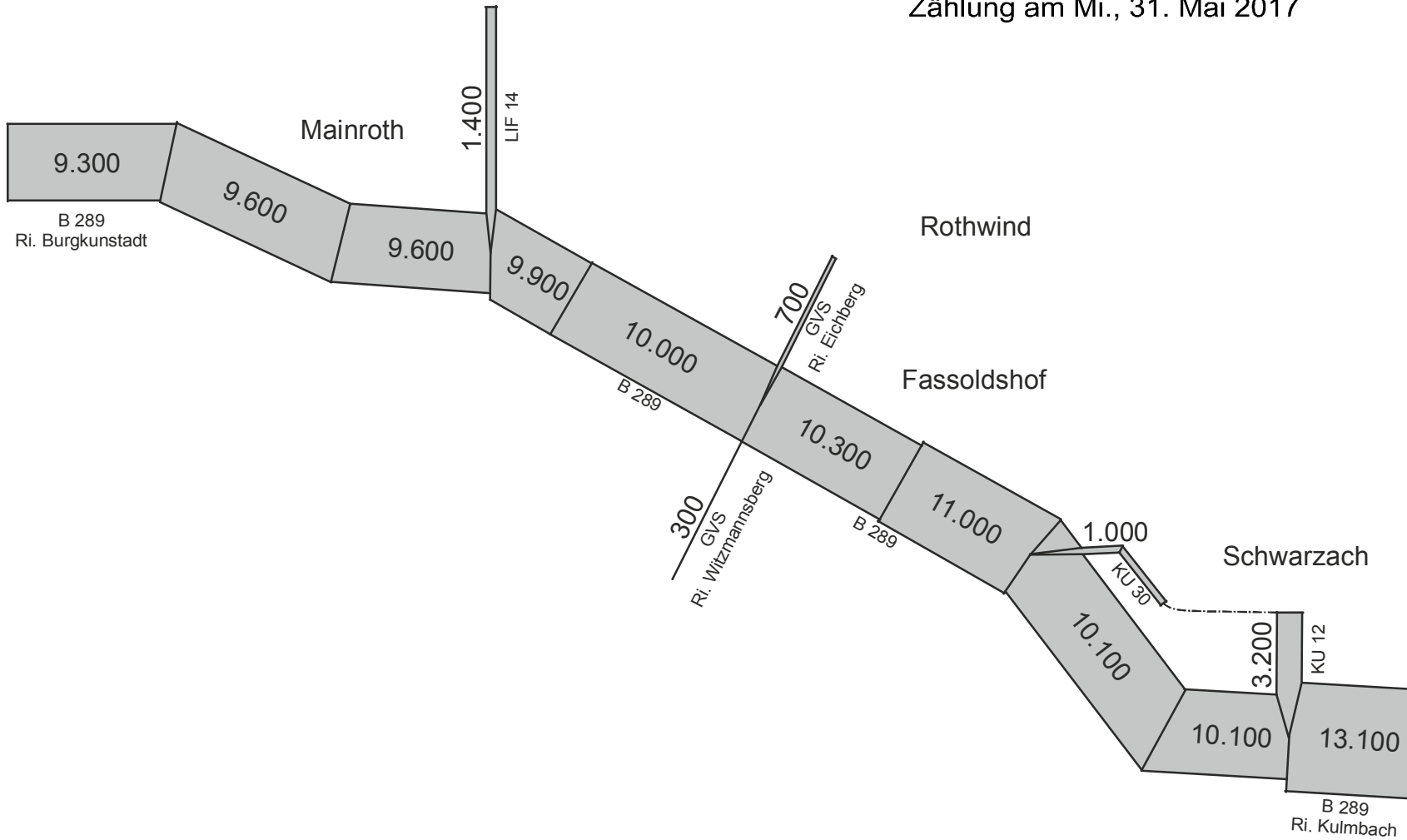
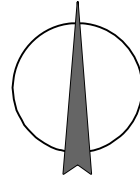
Verkehrsuntersuchung B 289

Übersichtsplan Mainroth - Rothwind - Fassoldshof mit Eintragung der Zähl- und Befragungsstellen sowie der amtlichen DTV-Zählstellen

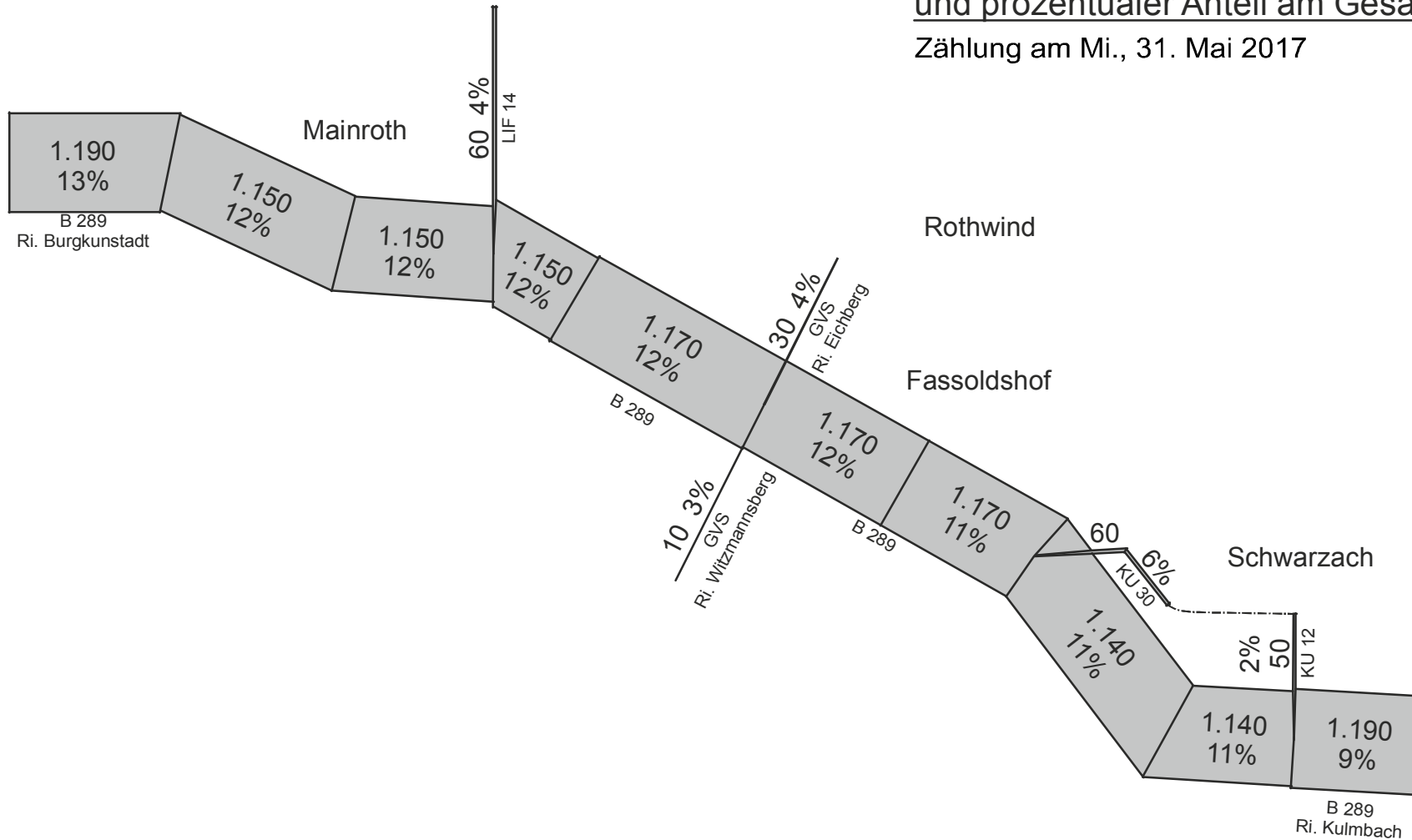
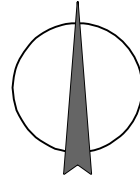


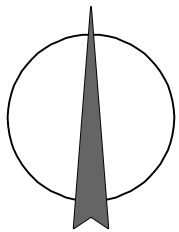
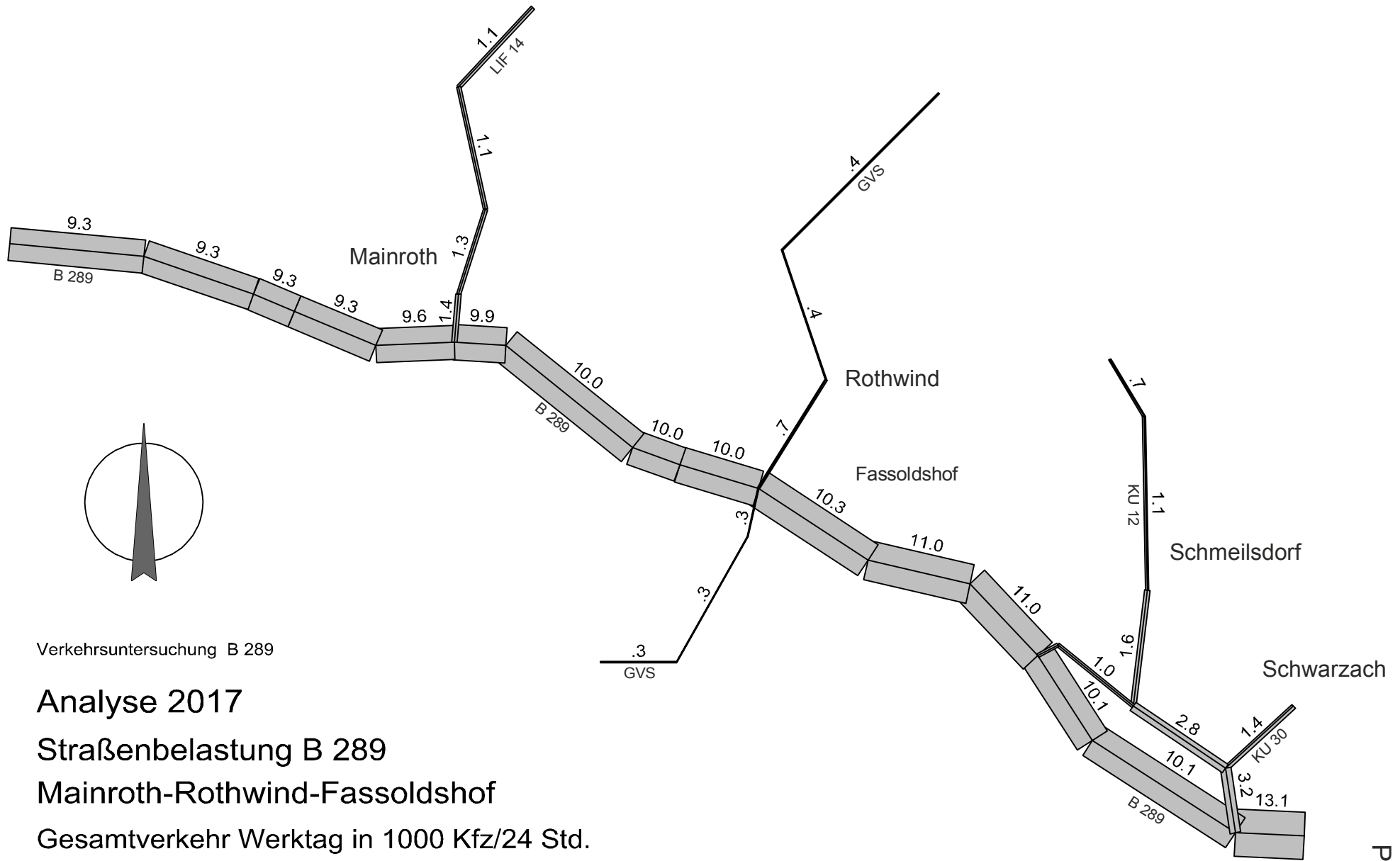
Querschnittsbelastungen 289 Mainroth - Rothwind - Fassoldshof Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählung am Mi., 31. Mai 2017



Querschnittsbelastungen 289 Mainroth - Rothwind - Fassoldshof Schwerverkehr (Bus,Lkw,Lz/Sat) in Kfz/24 Std. und prozentualer Anteil am Gesamtverkehr Zählung am Mi., 31. Mai 2017





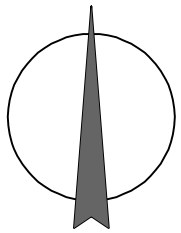
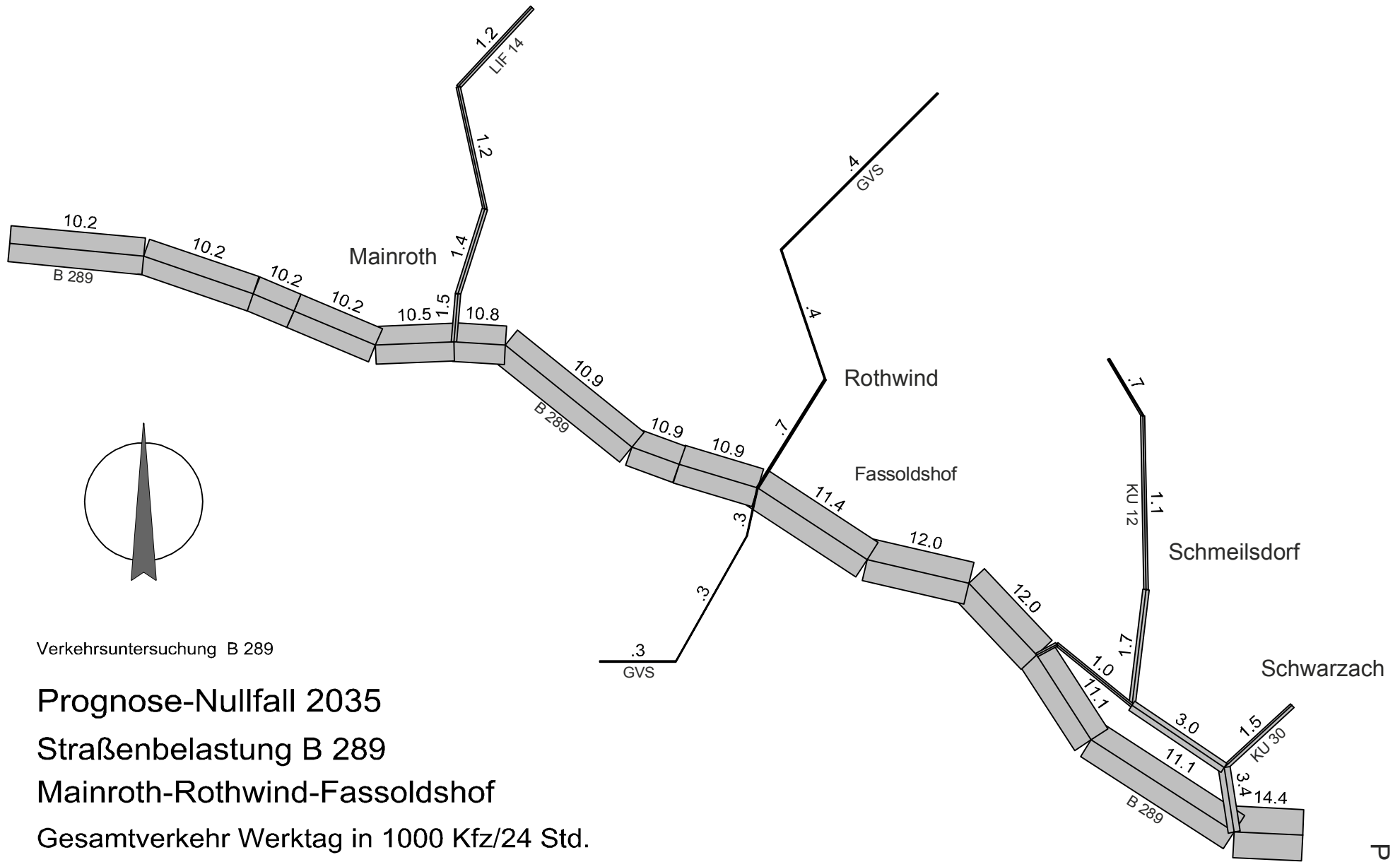
Verkehrsuntersuchung B 289

Analyse 2017

Straßenbelastung B 289

Mainroth-Rothwind-Fassoldshof

Gesamtverkehr Werktag in 1000 Kfz/24 Std.



Verkehrsuntersuchung B 289

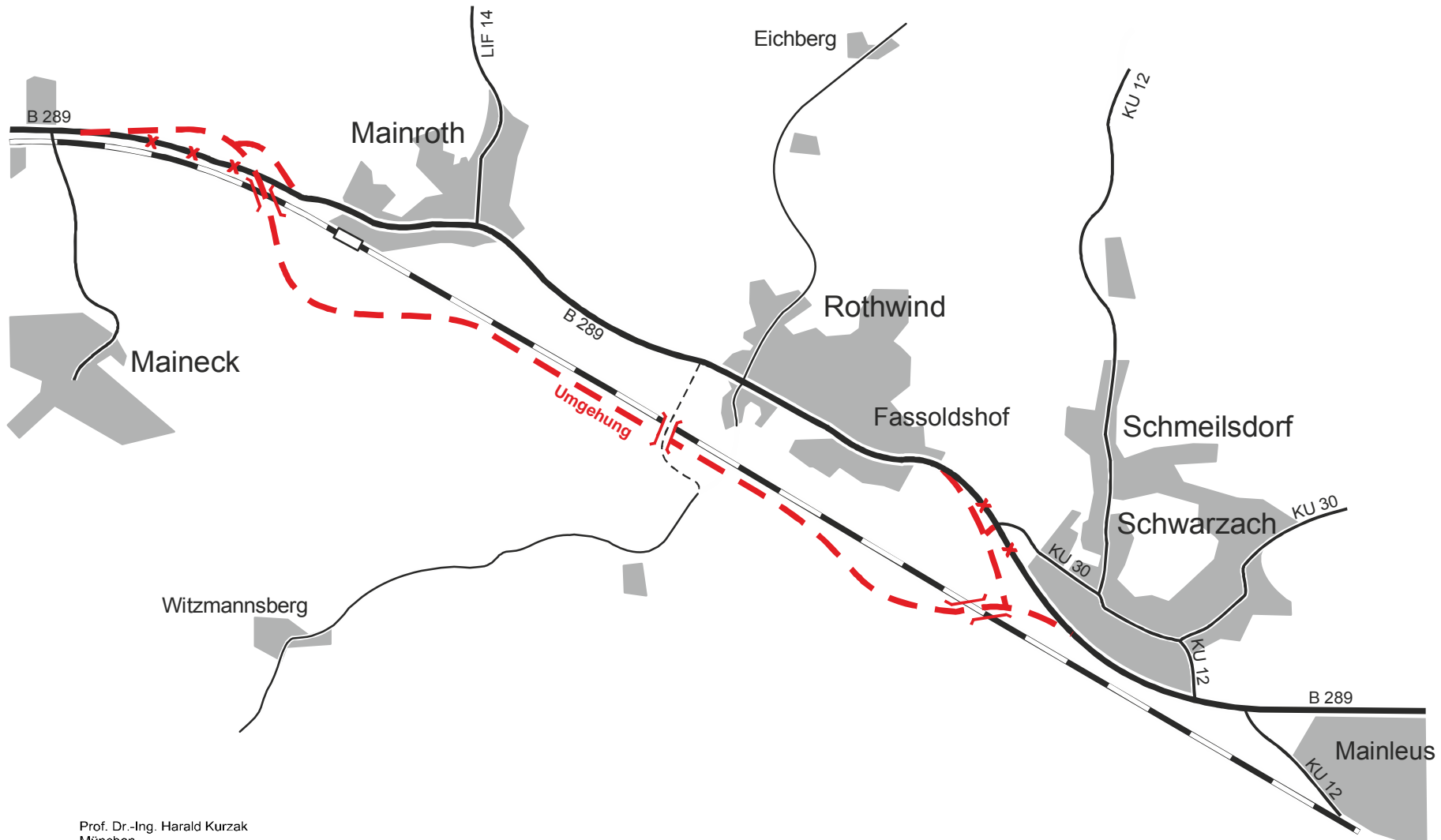
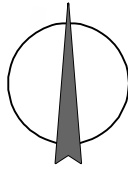
Prognose-Nullfall 2035

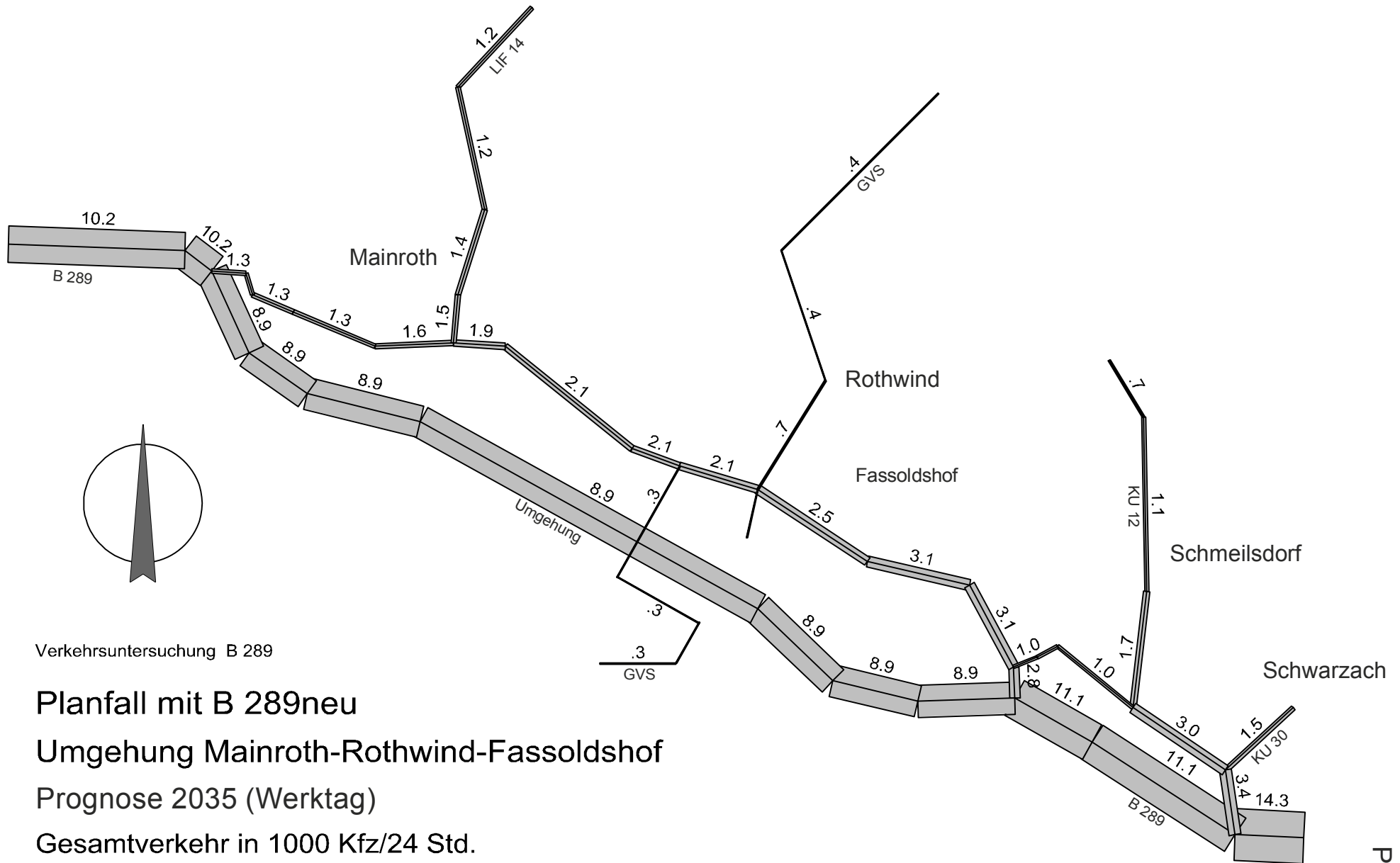
Straßenbelastung B 289

Mainroth-Rothwind-Fassoldshof

Gesamtverkehr Werktag in 1000 Kfz/24 Std.

Übersichtsplan Mainroth - Rothwind - Fassoldshof mit Eintragung der Ortsumgehung





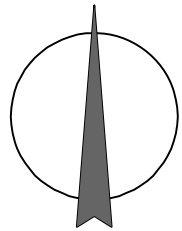
Verkehrsuntersuchung B 289

Planfall mit B 289neu

Umgehung Mainroth-Rothwind-Fassoldshof

Prognose 2035 (Werktag)

Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

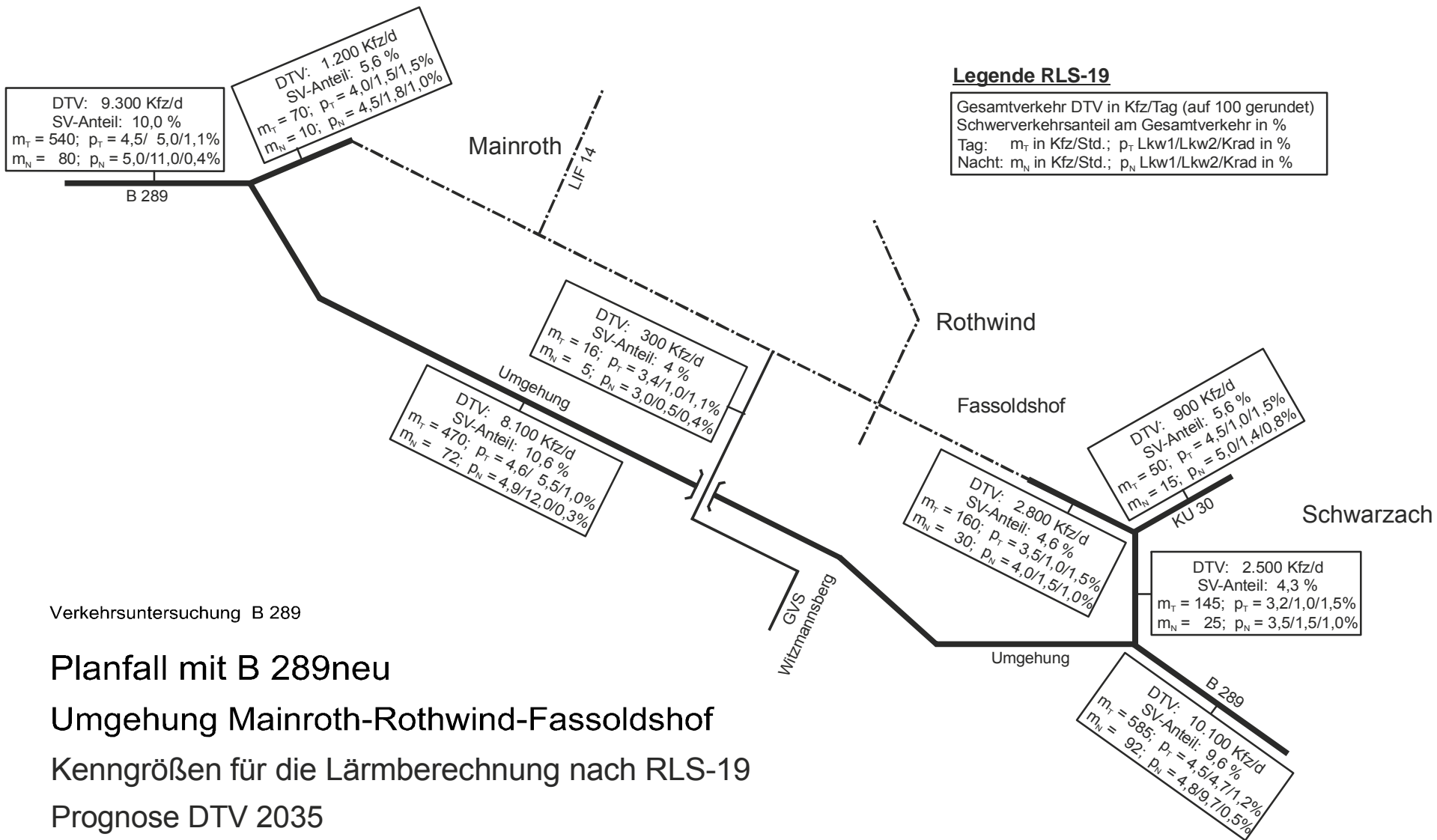


Verkehrsuntersuchung B 289

Entlastungswirkung Umgehung Mainroth-Rothwind-Fassoldshof

Prognose 2035 in 1000 Kfz/24 Std.

grün: Verkehrsabnahme, rot: Verkehrszunahme



Verkehrsuntersuchung B 289

Planfall mit B 289neu

Umgehung Mainroth-Rothwind-Fassoldshof

Kenngroößen für die Lärmberechnung nach RLS-19

Prognose DTV 2035

Gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 35/2021) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 5100

Abschnitt Burgkunstadt bis Mainleus

Bereich Burgkunstadt

von_km 50,2 bis_km 54,7

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart	Anzahl		v_max_Zug km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband								
	Tag	Nacht		Fahrzeug- kategorie	Anzahl	Fahrzeug- kategorie	Anzahl	Fahrzeug- kategorie	Anzahl	Fahrzeug- kategorie	Anzahl	
GZ-V	2	1	100	8-A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8			
RB/RE-V	64	8	120	6-A4	2							
	66	9	Summe beider Richtungen									

VzG

(Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten)

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

von km	bis km	km/h	km/h für Züge mit aktiver Neigetechnik
43,3	55,4	130	160

BüG

(Besonders überwachtetes Gleis)

von km	bis km
--	--

Erläuterungen und Legende

1. Geschwindigkeiten

v_max_Zug: bauartbedingte Zughöchstgeschwindigkeit

VzG: Streckenhöchstgeschwindigkeit aus dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten