Gutachten

Stadt Friedberg

Machbarkeitsstudie zur Bebauung des ehemaligen Areals der Vinzenz-Palotti-Schule

Bericht Nr. 070-01358-03

im Auftrag der

Stadt Friedberg

86316 Friedberg

Augsburg, im Februar 2024



Gutachten

Stadt Friedberg

Machbarkeitsstudie zur Bebauung des ehemaligen Areals der Vinzenz-Palotti-Schule

Bericht-Nr.: 070-01358-03

Datum: 10.02.2024

Auftraggeber: Landherr und Wehrhahn Architektenpartnerschaft mbB

Karlstraße 55 80333 München

Auftragnehmer: Möhler + Partner Ingenieure GmbH

Beratung in Schallschutz + Bauphysik

Prinzstraße 49 D-86153 Augsburg T + 49 821 455 497 - 0 F + 49 821 455 497 - 29

www.mopa.de info@mopa.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Manfred Liepert

M. Eng. David Eckert

Inhaltsverzeichnis:

1. Aufgabenstellung	7
2. Örtliche Gegebenheiten und geplante Bebauung	8
3. Grundlagen	9
4. Verkehrslärm	. 10
4.1 Schallemissionen des Straßenverkehrs	. 10
4.2 Schallimmissionen und Beurteilung	. 11
5. Textvorschlag für die Auslobung	. 14
6. Anlagen	. 16

			•										•			•		
A	h	h	п		ш	ın			v	_	r7	_	10	h	n	1	C	
	•	v	ш	u	·	ш	ч	J	•	c	-	·		ш	ш		-	٠.

Abbildung 1: Entwicklungsfläche mit heutiger Nutzung (Quelle: openstreetmaps)
Abbildung 2: Beurteilungspegel aus Verkehrslärm für den Nullfall in einer Berechnungshöhe von 10 m im Zeitraum Tag (oben) und Nacht (unten)
Tabellenverzeichnis:
Tabelle 1: Schallemissionen des Straßenverkehrs in Variante 3 nach RLS-19 – Prognosefall 2035

- [1] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist
- Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017
 (BGBl. I S. 3786), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6) geändert worden ist
- [3] Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 3. August 1988 Nr. II B
 8-4641.1-001/87 Einführung der DIN 18005 Teil 1
- [4] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Juli 2002
- [5] Beiblatt 1 zu DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Mai 1987
- [6] Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
- [7] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BlmSchG, Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), vom August 1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)
- [8] RLS 19, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, 2019
- [9] DIN 4109-1 Schallschutz im Hochbau Teil 1: Mindestanforderungen, Januar 2018
- [10] DIN 4109-2: Schallschutz im Hochbau Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen, Juli 2016
- [11] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Lärmschutz in der Bauleitplanung. Schreiben an die Regierungen mit Nebenabdrucken für die unteren Bauaufsichts- und Immissionsschutzbehörden, München, 25.07.2014
- [12] Parkplatzlärmstudie, 6. vollständig überarbeitete Auflage, Untersuchung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen im Auftrag des Bayr. Landesamt für Umwelt LfU, Januar 2006
- [13] Immi 2021, Programm zur Schallimmissionsprognose, Wölfel Engineering GmbH, 2021
- [14] Machbarkeitsstudie zum Wohnungsbau: Friedberg, Areal der ehemaligen Vinzenz-Pallotti-Schule: Landherr und Wehrhahn Architektenpartnerschaft mbB; erhalten per Mail am 09.05.2023
- [15] Verkehrsuntersuchung Machbarkeitsstudie ehemalige Vinzenz-Pallotti-Schule in Friedberg; gevas humberg & Partner; Stand Mai 2023

Zusammenfassung:

Die Stadt Friedberg plant die städtebauliche Entwicklung der Flächen der ehemaligen Vinzenz-Pallotti-Schule an der Wiffertshauser Straße in Friedberg für Wohnbebauung.

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurde die Verträglichkeit der geplanten Wohnnutzung mit dem Verkehrslärm der umgebenden Straßen geprüft.

Die Untersuchung zeigt, dass erwartungsgemäß relevante Verkehrslärmeinwirkungen von der Wiffertshauser Straße ausgehen, auf die durch geeignete Planung der Wohngebäude entlang der Straße (Grundrissorientierung, schalltechnisch günstige Gebäudeanordnung) reagiert werden muss.

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Friedberg plant die städtebauliche Entwicklung der Flächen der ehemaligen Vinzenz-Pallotti-Schule an der Wiffertshauser Straße in Friedberg für Wohnbebauung.

Das ca. 2,2 ha große Gelände ist den Verkehrslärmeinwirkungen der Wiffertshauser Straße und untergeordnet den Einwirkungen der Geistbeckstraße und der zukünftigen Erschließungsstraße durch das Gebiet ausgesetzt. Für die Entwicklung soll nun ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt werden. Der Wettbewerb soll aus immissionsschutzfachlicher Sicht begleitet werden. Für die Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs sind die Einwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu prognostizieren, zu bewerten und Handlungsempfehlungen für den Auslobungstext zu erarbeiten. Im Weiteren soll der Wettbewerb durch schalltechnische Beratungsleistungen begleitet werden.

Als Gebietsnutzung wird für die Entwicklungsfläche "Allgemeines Wohngebiet" vorgesehen. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung sind daher die Einwirkungen des Verkehrslärms der Wiffertshauser Straße und der weiteren Straßen auf die geplante Entwicklungsfläche zu ermitteln. Zudem sind für die mögliche Anordnung eines Parkdecks Empfehlungen zur Vermeidung unzumutbarer Geräuschentwicklungen für die Wohngebäude zu erarbeiten.

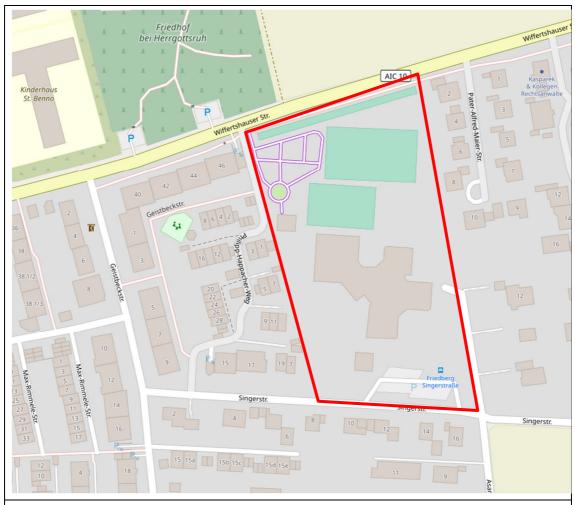


Abbildung 1: Entwicklungsfläche mit heutiger Nutzung (Quelle: openstreetmaps)

2. Örtliche Gegebenheiten und geplante Bebauung

Die geplante Entwicklungsfläche liegt auf dem Grundstück der ehemaligen Vinzenz-Pallotti-Schule an der Wiffertshauser Straße und hat eine Größe von ca. 2,2 ha. Das Grundstück befindet sich im Osten von Friedberg. Die Wiffertshauser Straße ist als Kreisstraße AIC10 die Verbindungsstraße zum Stadtteil Wiffertshausen und führt unmittelbar nördlich an der Entwicklungsfläche vorbei. Westlich, südlich und östlich der Fläche schließen bestehende Wohngebiete mit Einzel- und Reihenhausbebauung an. Nördlich der Wiffertshauser Straße schließen eine Fläche zur Abstellung von Wohnmobilen und landwirtschaftliche Flächen an. Auf der Fläche selbst ist im nordwestlichen Bereich ein Verkehrsübungsplatz vorhanden.

Als Gebietsnutzung wird für die geplante Wohnbebauung von "Allgemeinen Wohngebiet" ausgegangen.

3. Grundlagen

Als Grundlage der schalltechnischen Untersuchung dient die Machbarkeitsstudie zum Wohnungsbau von Landherr und Wehrhahn Architektenpartnerschaft mbB [14].

Verkehrslärm

Die für die Ermittlung der Beurteilungspegel erforderlichen Schallausbreitungsberechnungen des Verkehrslärms wurden entsprechend dem Regelwerken RLS-19 [8] mit dem EDV-Programm Immi 2021 [13] durchgeführt.

Grundlage zur Ermittlung und Beurteilung der Schallimmissionen im Rahmen der städtebaulichen Planung ist die mit der Bekanntmachung Nr. II B 8-4641.1-001/87 [2] des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren eingeführte DIN 18005 Teil 1, Schallschutz im Städtebau [4] mit dem zugehörigen Beiblatt 1 [4]. Wenngleich die Bekanntmachung auf die datierte Fassung der Norm aus dem Jahr 1987 verweist, wird im Weiteren auf die aktuelle Fassung der Norm aus dem Jahr 2002 Bezug genommen.

Die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005 Teil 1 als Maßstab für die Beurteilung der festgestellten Lärmimmissionen beziehen sich auf den Rand der Bauflächen und sind ein in der Planung zu berücksichtigendes Ziel, von dem im Rahmen der städtebaulichen Abwägung im Einzelfall nach oben (jedenfalls bei Verkehrslärmeinwirkungen) und unten abgewichen werden kann.

Die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005 Teil 1 betragen:

"a) Bei reinen Wohngebieten (WR), Wochenendhaus-

gebieten, Ferienhausgebieten

tags 50 dB(A) nachts 40 dB(A)

b) Bei allgemeinen Wohngebieten (WA), Kleinsiedlungs-

gebieten (WS) und Campingplatzgebieten

tags 55 dB(A) nachts 45 dB(A)

c) Bei Friedhöfen, Kleingartenanlagen und Parkanlagen

tags und nachts 55 dB(A)

d) Bei besonderen Wohngebieten (WB)

tags 60 dB(A) nachts 45 dB(A)

e) Bei Dorfgebieten (MD) und Mischgebieten (MI)

tags 60 dB(A) nachts 50 dB(A)

f) Bei Kerngebieten (MK) und Anlagengebieten (GE)

tags 65 dB(A) nachts 55 dB(A) g) Bei sonstigen Sondergebieten, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart

tags 45 bis 65 dB(A) nachts 35 bis 65 dB(A).

[...]

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Anlagen- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten.

[...]

Die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Anlagen, Freizeitlärm) sollen wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu unterschiedlichen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden."

Werden die für die städtebauliche Planung maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten, so ergibt sich ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Hilfsweise können bei Verkehrsgeräuschen die Grenzwerte der 16. BlmSchV [6] herangezogen werden. Sind bei Verkehrsgeräuschen die Grenzwerte der 16. BlmSchV an schutzwürdigen Gebäuden bzw. im Außenwohnbereich eingehalten, ist dies ein gewichtiges Indiz dafür, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (noch) gewahrt sind. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BlmSchV betragen (auszugsweise):

2) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

Tag 59 dB(A) Nacht 49 dB(A)

3) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

Tag 64 dB(A) Nacht 54 dB(A)

4) in Gewerbegebieten

Tag 69 dB(A) Nacht 59 dB(A)

"

4. Verkehrslärm

Der Verkehrslärm um die geplante Entwicklungsfläche wird von der Wiffertshauser Straße und untergeordnet den Einwirkungen der Geistbeckstraße und der zukünftigen Erschließungsstraße durch das Gebiet bestimmt. Die Verkehrszahlen der Straßen beruhen auf einer Verkehrsuntersuchung von GEVAS zur Entwicklung des Wettbewerbsgebiets [15] mit dem Prognosehorizont 2035.

4.1 Schallemissionen des Straßenverkehrs

Die Schallemissionen des Straßenverkehrs im Bereich des Wettbewerbgebiets werden nach RLS-19 [8] errechnet. Die nach RLS-19 resultierenden Emissionen sind längenbezogene Schallleistungspegel.

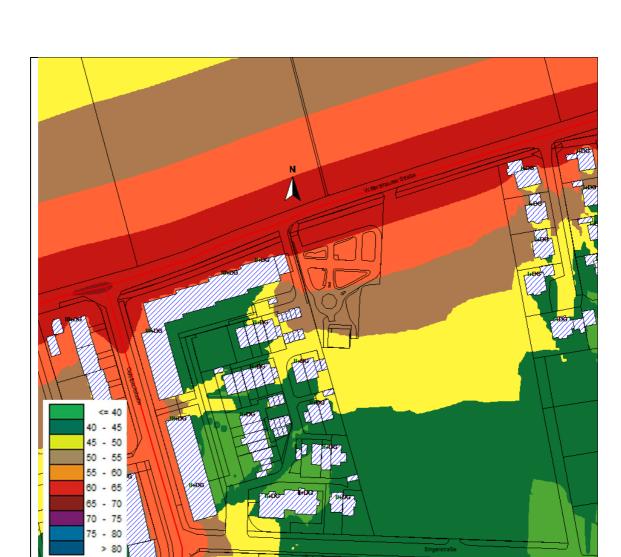
Die folgende Tabelle fasst die der schalltechnischen Berechnung nach RLS-19 zugrunde liegenden Eingabedaten für die schalltechnisch ungünstigste Variante 3 zusammen und gibt die daraus resultierenden Emissionen an. Die Bebauungsvariante 3 stellt die Variante mit dem größten prognostizierten Zuwachs an Verkehr, der durch die zukünftige Bebauung verursacht wird, dar und wir d im Folgenden für alle Varianten als obere Abschätzung zugrunde gelegt.

Tabelle 1: Schallemissionen des Straßenverkehrs in Variante 3 nach RLS-19 – Prognosefall 2035													
	Stündliche Verkehrs- menge M [Kfz/h] tags/nacht s	Lkw-Anteil p1 [%] tags/ nachts	Lkw-Anteil p2 [%] tags/ nachts	v [km/h]	L _w ' Tag dB(A)	L _w ' Nacht dB(A)							
Wiffertshauser Straße													
Westl. Knoten K1	306/27	2,5/2,5	0,8/0,5	50	78,1	68,1							
K1 bis P-Happacher- Weg	262/21	2,5/1,8	0,6/0,0	50	78,0	66,9							
P-Happacher-Weg bis	260/21	2,4/1,8	0,6/0,0	50	78,0	66,8							
Östlich Knoten K2	243/15	2,4/1,7	0,7/0,0	50	77,7	65,4							
Geistbeckstraße													
Geistbeckstraße	75/8	2,5/0,4	1,0/1,6	50	72,7	62,7							
Erschließungsstraße													
Knoten K2 bis verkehrs- beruhigter Bereich	35/12	3,8/1,3	0,0/0,0	30	65,8	60,8							

4.2 Schallimmissionen und Beurteilung

Ausgehend von den Schallemissionen des Straßenverkehrs erfolgt eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen im Wettbewerbsgebiet. Die dabei berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen als ergänzende Information die Rasterlärmkarten für den Nullfall ohne Bebauung des Plangebiets in einer Berechnungshöhe 10 m.



Seite 12 von 16



Abbildung 2: Beurteilungspegel aus Verkehrslärm für den Nullfall in einer Berechnungshöhe von 10 m im Zeitraum Tag (oben) und Nacht (unten)

Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass die Belastung aus Verkehrslärm an den nördlichsten Gebäuden an der Wiffertshauser Straße bis zu 63 dB(A) tagsüber und 51 dB(A) nachts beträgt. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete bei Verkehrslärmeinwirkungen betragen 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Diese werden somit bis zu 8 dB(A) tags und 6 dB(A) nachts überschritten. Bei freier Schallausbreitung werden die Orientierungswerte ab etwa 45 m Abstand vom Straßenrand eingehalten. Mit einer geeigneten Randbebauung können die Orientierungswerte bereits auf der abgewandten Gebäudeseite der Randbebauung und den südlich anschließenden Gebäuden eingehalten werden.

Entlang der Erschließungsstraße werden die Orientierungswerte auch trotz der prognostizierten Verkehrsmenge in das Gebiet eingehalten.

5. Textvorschlag für die Auslobung

Für die Planung wurde eine schalltechnische Bewertung erarbeitet, in dem mögliche Verkehrslärmkonflikte geprüft wurden (siehe Anlagen).

Schutz vor Verkehrslärm:

Primäre Emissionen gehen von der Wiffertshauser Straße aus. Mit einer Verkehrsstärke von ca. 5.000 Fahrzeugen täglich, treten am nördlichen Rand des Wettbewerbgebiets Beurteilungspegel von maximal 63 dB(A) tagsüber und 51 dB(A) nachts auf. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts werden bei freier Schallausbreitung ab etwa 45 m Abstand vom Straßenrand eingehalten.

Auf die Verkehrslärmeinwirkungen kann sowohl durch aktive Schallschutzmaßnahmen an der Straße als auch durch eine abschirmende Gebäudeanordnung reagiert werden, um für die rückwärtigen Gebäude eine ruhige Lage zu erreichen.

Bei Wahl einer abschirmenden Gebäudeanordnung entlang der Wiffertshauser Straße muss die abschirmende Bebauung selbst auf die Verkehrslärmeinwirkungen reagieren. Die straßenbegleitende Bebauung selbst könnte durch eine Grundrissorientierung schutzbedürftiger Räume zur lärmabgewandten Südseite oder bei entsprechender Gebäudetiefe durch durchgesteckte Grundrisse (Belüftung von schutzbedürftigen Räumen durch die lärmabgewandte Südseite auch wenn die Belichtung des Raums auch über die Nordseite erfolgt) vor den Verkehrslärmimmissionen geschützt werden. Wenn dennoch eine Anordnung schutzbedürftiger Räume an der Nordseite vorgesehen wird, muss zumindest der Aufenthalt im Inneren durch geeignete Schallschutzkonstruktionen (Loggien, Wintergärten, Schallschutzfenster mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen o.ä.) geschützt werden.

Für die bzgl. der Wiffertshauser Straße rückwärtigen Gebäude kann damit eine ruhige Lage erreicht werden und im Inneren des Wettbewerbsgebiets kann auf weitere Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm verzichtet werden.

Auf weitere Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm kann auch verzichtet werden, wenn durch die schutzbedürftige Bebauung ein ausreichender Abstand (ab ca. 45 m) von der Wiffertshauser Straße eingehalten wird.

Dieses Gutachten umfasst 16 Seiten und 2 Anlagen. Die auszugsweise Vervielfältigung des Gutachtens ist nur mit Zustimmung der Möhler + Partner Ingenieure AG gestattet.

Augsburg, den 10. Februar 2024

Möhler + Partner Ingenieure AG

ppa. Dipl.-Ing. Manfred Liepert

i.V. M.Eng. David Eckert

6. Anlagen

Anlage 1: Lageplan des Wettbewerbsgebiets

Anlage 2.1 – 2.5: Ausgabeprotokoll der Schallquellen

Stadt Friedberg

Machbarkeitsstudie zur Bebauung des ehemaligen Areals der Vinzenz-Palotti-Schule



Anlage 1 zu Bericht 070-01358: Lageplan zum Wettbewerbsgebiet MÖHLER+PARTNER ▶ INGENIEURE AG

Anlage 2.1 - 2.5: Ausgabeprotokoll der Schallquellen

Straße /RLS-19	9 (7)											\	ariante03
SR19001	Bezeichnung		Wiffertsh	auser Stra	ße ab K2	Wirkradius /	/m						99999,00
	Gruppe		007_Stra	ßen_Plan	fall_Variante03	Emi.Vari-	En	nission	Dämmung	Zuschlag		Lw	Lw'
	Knotenzahl		2					dB(A)	dB	dB	d	B(A)	dB(A)
	Länge /m		166,08			Tag		77,70	-	-	9	9,90	77,70
	Länge /m (2D)		166,08			Nacht		65,40	-	-	8	7,60	65,40
	Fläche /m²					Steigung max. % (aus z-Koord.)					0,00		
					Fahrtrichtur	ng				2 Rich	nt. /Rech	ntsverkehr	
					Abst. Fahrb.	.mitte	/Straße	nmitte /m				1,63	
					d/m(Emissio	onslin	ie)				1,63		
	EmissVariante Zeitrau		MP	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%		p Motor				
	Tag			243,17	2,35		0,68		0,00				
			DSD	PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2	2) /dB	DS	D Motorrad				
			0,00		0,00	0,00		-,					
			DLN	PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB 0,00		/JD					
				0,00	0,00								
			v Pł	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2)	/Kfz/h	v Moto	orrad /Kfz/h				
		1		50,00	50,00		50,00	50,00					77,70
	EmissVariante	Zeitraum	MP	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%		p Motor				
	Nacht	-		15,04	1,69	0,00 DSD LKW (2) /dB		-,					
			DSD	PKW /dB	DSD LKW (1) /dB								
				0,00	0,00		0,00		0,00				
			DLN	PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2	2) /dB	DL	N Motorrad				
				0,00	0,00		0,00		0,00				
			v Pł	(W /Kfz/h	. ,	` '			orrad /Kfz/h				
		-		50,00	50,00		50,00		50,00				65,40
	Beurteilungsvorso	hrift	Spitzenp	egel		Ton-Zuschla			'uschlag		E	xtra-Zu	
	DIN 18005			-	0,0		0,0		0,0		-		0,0
	Beurteilungszeitra	um / Zeitzone	Dauer	Emi	Lw' /dB(A)	n-mal			kzeit /h	dLi /dB		w'r /dB	` ,
	Tag (6h-22h)		16,00	_	77,7		1,00		16,00000	(0,00		77,7
	Nacht (22h-6h)		,	Nacht	65,4		1,00		8,00000	(0,00		65,4
	Straßenoberfläche	•	Nicht ger	iffelter Gu	Basphalt								

SR19004	Bezeichnung		Wiffertsh	auser Stra	ße P-H-Weg bis	Wirkradius /m							99999,00
	Gruppe		007 Stra	ßen Planf	all_Variante03	Emi.Vari-	Em	nission	Dämmung	Zuschlag		Lw	Lw'
	Knotenzahl		3					dB(A)	dB	dB		dB(A)	dB(A)
	Länge /m		62,16			Tag		77,98				95,92	77,98
	Länge /m (2D)		62,16			Nacht		66,79		_		84,73	66,79
	Fläche /m²		02,10			Steigung ma	av % /		Koord)			04,70	0,00
	Flacile /III-							aus z-	Koora.)		2.0	inht /Da	
						Fahrtrichtur		040-			2 R	icni./Re	chtsverkehr
						Abst. Fahrb			nmitte /m				1,63
						d/m(Emissio		1				1	1,63
	EmissVariante	Zeitraum	MPK	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%		p Motor				
	Tag	-		259,81	2,44		0,63		0,00				
			DSD	PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DS	D Motorrad				
				0,00	0,00	0,00			0,00				
			DLN	PKW /dB	DLN LKW (1) /dB			DL	N Motorrad.				
				0,00	0,00	0,00			0,00				
			v Pk	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2)	/Kfz/h	v Mot	orrad /Kfz/h				
		=		50,00	50,00		50,00		50,00				77,98
	EmissVariante	Zeitraum	MPK	(W /Kfz/h	p1 /%	p2 /%			p Motor				
	Nacht	-		20,70	1,80	0,00			0,00				
			DSD		DSD LKW (1) /dB			DS	D Motorrad				
				0,00	0,00	0,00			0,00			1	
			DI N		DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (DL	N Motorrad				
				0,00	0,00	(0.00		0,00				
			v Dk	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2)		v Mot	orrad /Kfz/h				
			VFF					V IVIOL					00.70
	Dt-11	-	0 11	50,00	50,00		50,00	1	50,00			Fosters 7	66,79
	Beurteilungsvorsd	enritt	Spitzenp	egei	Impuls-Zuschlag	Ton-Zuschla	•	InfoZuschlag				Extra-Z	uschlag
	DIN 18005		Davier	-	0,0	_	0,0		0,0				0,0
	Beurteilungszeitra	ium / Zeitzone	Dauer	Emi	Lw' /dB(A)	n-mal		Einwii	rkzeit /h	dLi /dB		Lw'r /d	• •
	Tag (6h-22h)		16,00	_	78,0		1,00		16,00000		0,00		78,0
	Nacht (22h-6h)		8,00	Nacht	66,8		1,00		8,00000		0,00		66,8
	Straßenoberfläche)	Nicht geriffelter Gußasphalt										
SR19007	Bezeichnung		Erschließ	Bungsstraß	e K2 bis VB	Wirkradius /	/m	1 = .					99999,00
	Gruppe		007_Straßen_Plan		all_Variante03	Emi.Vari-	Em	nission	Dämmung	Zuschlag		Lw	Lw
	Knotenzahl		2					dB(A)	dB	dB		dB(A)	dB(A)
	Länge /m		143,33			Tag		65,83	-	-		87,39	65,83
	Länge /m (2D)		143,33			Nacht		60,76	-	-		82,32	60,76
	Fläche /m²					Steigung max. % (aus z-Koo Fahrtrichtung Abst. Fahrb.mitte/Straßenmi d/m(Emissionslinie)		Koord.)				0,00	
										2 R	icht. /Re	chtsverkehr	
													1,63
													1,63
	EmissVariante	Zeitraum	M Pk			d/m(Emission		e)					
	Tag			(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%	e)	p Motor				
		-		W /Kfz/h 35,53	p1 /% 3,82			e)	p Motor				
		-	DSD	35,53			p2 /% 0,00						
İ		-	DSD	35,53	3,82	DSD LKW (p2 /% 0,00		0,00				
		-		35,53 PKW / dB 0,00	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (p2 /% 0,00 2) / dB 0,00	DS	0,00 D Motorrad				
		-		35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB	DSD LKW (p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB	DS	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad				
		-	DLN	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00	DS	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad				
		-	DLN	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h	DSD LKW (p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h	DS	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h				65 A2
	Fmics -Varianto	Zaitzum	DLN v Pk	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00	3,822 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Ktz/h 30,00	DSD LKW (p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00	DS	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00				65,83
	EmissVariante	Zeitraum	DLN v Pk	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h	3,822 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Ktz/h 30,00 p1 /%	DSD LKW (p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /%	DS	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor				65,83
	EmissVariante	Zeitraum	DLN v Pk M Pk	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 30,00 KW /Kfz/h 12,08	3,822 DSD LKW (1) /dB 0,000 DLN LKW (1) /dB 0,000 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31	DSD LKW (: DLN LKW (: v LKW (2)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /%	DS DL	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00				65,83
	+	Zeitraum	DLN v Pk M Pk	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB	3,822 DSD LKW (1) /dB 0,000 DLN LKW (1) /dB 0,000 v LKW (1) /Kfz/h 30,000 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (: DLN LKW (: v LKW (2)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /% 0,00 2) /dB	DS DL	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00				65,83
	+	Zeitraum	DLN v Pk M Pk	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (: DLN LKW (:) v LKW (2) DSD LKW (:)	0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /% 0,00 2) /dB	DS DL v Mote	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00 D Motorrad				65,83
	+	Zeitraum	DLN v Pk M Pk	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB	DSD LKW (: DLN LKW (:) v LKW (2) DSD LKW (:)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB	DS DL v Mote	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad				65,83
	+	Zeitraum	DLN v PM M PM DSD DLN	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (2) V LKW (2) DSD LKW (3)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00	DS DL V Moto	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00				65,83
	+	Zeitraum	DLN v PM M PM DSD DLN	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB	DSD LKW (2) V LKW (2) DSD LKW (3)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00	DS DL V Moto	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad				65,83
	+	Zeitraum	DLN v PM M PM DSD DLN	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (2) V LKW (2) DSD LKW (3)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00	DS DL V Moto	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00				
	+	-	DLN v PM M PM DSD DLN	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,000 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /dB	DSD LKW (2) V LKW (2) DSD LKW (3)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 0,00 0,00 0,00 2) /dB 0,00 0,00 (Kfz/h 30,00	DS DL v Moto	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad /Kfz/h			Extra-2	
	Nacht	-	DLN V PK M PK DSD DLN V PK	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,000 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00	DSD LKW (2) DLN LKW (2) DSD LKW (3) DLN LKW (4)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 0,00 0,00 0,00 2) /dB 0,00 0,00 (Kfz/h 30,00	DS DL v Moto	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 30,00			Extra-2	60,76 Cuschlag
	Nacht Beurteilungsvorsc	- 	DLN V PK M PK DSD DLN V PK	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,000 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 Impuls-Zuschlag	DSD LKW (2) DLN LKW (2) DSD LKW (3) DLN LKW (4)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 (Kfz/h 30,00 ag	DS DL v Mot	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 prad /Kfz/h 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 Cuschlag	dLi /dB		Extra-Z	60,76 (uschlag 0,0
	Nacht Beurteilungsvorsc DIN 18005	- 	DLN V PK M PK DSD DLN V PK Spitzenp	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 egel	3,822 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 impuls-Zuschlag 0,0	DSD LKW (2) DLN LKW (2) DSD LKW (2) DLN LKW (2) V LKW (2)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 30,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 (Kfz/h 30,00 ag	DS DL v Mot	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 C Moto	dLi /dB	- 0,000	Lw'r /d	60,76 (uschlag 0,0
	Nacht Beurteilungsvorsc DIN 18005 Beurteilungszeitra	- 	DLN v Pk M Pk DSD DLN v Pk Spitzenp Dauer	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 egel	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 30,00 p1 /% 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Ktz/h 30,00 Impuls-Zuschlag 0,0 Lw' /dB(A)	DSD LKW (2) DLN LKW (2) DSD LKW (2) DLN LKW (2) V LKW (2)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 (Kfz/h 30,00 p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 (Kfz/h 30,00 p2 //dB 0,00 /Kfz/h 30,00 ag 0,0	DS DL v Mot	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 V Moto	dLi /dB	-0,00	Lw'r /d	60,76 (uschlag 0,0 B(A)
	Beurteilungsvorso DIN 18005 Beurteilungszeitra Tag (6h-22h)		DLN V PK M PK DSD DLN V PK Spitzenp Dauer 16,00 8,00	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 egel	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 30,00 v LKW (1) /Kfz/h 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 lmpuls-Zuschlag 0,0 Lw' /dB(A) 65,8 60,8	DSD LKW (2) DLN LKW (2) DSD LKW (2) DLN LKW (2) V LKW (2)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 0,00 0,00 /Kfz/h 30,00 2) /dB 0,00 0,00 2) /dB 0,00 (Kfz/h 30,00 ag 0,0	DS DL v Mot	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 D Motorrad 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 Corrad /Kfz/h 30,00 Cuschlag 0,0 kkzeit /h 16,00000	dLi /dB		Lw'r /d	60,76 Cuschlag 0,0 B(A)
SR19006	Beurteilungsvorso DIN 18005 Beurteilungszeitra Tag (6h-22h) Nacht (22h-6h)		DLN v Pk M Pk DSD DLN v Pk Spitzenp Dauer 16,00 8,00 Nicht ger	35,53 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 (W /Kfz/h 12,08 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 30,00 egel	3,82 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 30,00 v LKW (1) /Kfz/h 1,31 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 30,00 lmpuls-Zuschlag 0,0 Lw' /dB(A) 65,8 60,8	DSD LKW (2) DLN LKW (2) DSD LKW (2) DLN LKW (2) V LKW (2)	p2 /% 0,00 2) /dB 0,00 0,00 0,00 /Kfz/h 30,00 0,00 2) /dB 0,00 0,00 2) /dB 0,00 0/Kfz/h 30,00 ag 0,0 1,00	DS DL v Mot	0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 30,00 D Motorrad 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 Corrad /Kfz/h 30,00 Cuschlag 0,0 kkzeit /h 16,00000	dLi /dB		Lw'r /d	60,76 Cuschlag 0,0 B(A)

	T				Emi.Vari- Emission Dämmund								
	Gruppe		007_Stra	ιβen_Planf	all_Variante03	Emi.Vari-	En	nission	Dämmung	Zuschlag		Lw	Lw'
	Knotenzahl		2					dB(A)	dB	dB		dB(A)	dB(A)
	Länge /m		59,30			Tag		63,27	-	-		81,00	63,27
	Länge /m (2D)		59,30			Nacht		55,68		_		73,41	55,68
	Fläche /m²						av %		Koord)			/	0,00
	riaciie /iii					Steigung max. % (aus z-Koord.) Fahrtrichtung				2 Richt. /Rechtsverke			
-						Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m							
							Straße	nmitte /m	1,1				
						DTV in Kfz/	Tag						130,00
						Verkehr						Gemein	ndestraße
						d/m(Emissi	onslin	ie)					1,63
	EmissVariante	Zeitraum	MP	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%		p Motor				
	Tag	Tag		7,48	3,00		4,00		0,00				
	,		DSD	PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	1	2) /dB	DS	D Motorrad				
				0,00	0,00	, ·	0,00		0,00				
+			DLN		DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (DL	N Motorrad				
+			t		. ,	DLN LKW (/40				
			0,00		0,00		0,00		0,00	ł			
			v Pi	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h			v Mot	orrad /Kfz/h				
		Tag		50,00	50,00	1	50,00		50,00				63,27
	EmissVariante	Zeitraum	MP	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%		p Motor	1			
	Nacht	Nacht		1,30	3,00		4,00	<u>L</u>	0,00				
			DSD	PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW ((2) /dB	DS	D Motorrad				
			0,00		0,00		0,00		0,00				
			DLN	PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (DL	N Motorrad				
				0,00	0,00		0,00		0,00				
			v PL	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2)		v Mot	orrad /Kfz/h				
		Nacht	V	50,00	50,00	V LIXW (2)	50,00	VIVIOL	50,00				55,68
-			0 "										
 	Beurteilungsvorsc	nriπ	Spitzenp	pegei	Impuls-Zuschlag	Ton-Zuschl		Into	Zuschlag			Extra-Zus	
	DIN 18005			-	0,0		0,0		0,0	ł	-		0,0
	Beurteilungszeitra	um / Zeitzone	Dauer	Emi	Lw' /dB(A)	n-mal		Einwi	rkzeit /h	dLi /dB		Lw'r /dB(A)
	Tag (6h-22h)		16,00	Tag	63,3	1,00		16,00000			0,00		63,3
	Nacht (22h-6h)		8,00	Nacht	55,7		1,00		8,00000		0,00		55,7
	Straßenoberfläche	1	Nicht ger	iffelter Guí	3asphalt								
SR19003	Bezeichnung		Wiffertsh	auser Stra	ße K1bis P-H-Weg	Wirkradius	/m						99999,00
	Gruppe		007_Straßen_Plan		all Variante03	Emi.Vari-		nission	Dämmung	Zuschlag		Lw	Lw'
 	Knotenzahl		4			to		dB(A)	dB	·		dB(A)	dB(A)
-	Länge /m		104,79			Tag		78,01				98,22	78,01
 	Länge /m (2D)					Nacht		66,93				87,13	66,93
	• , ,		104,79			Steigung max. %		· ·		1		07,13	
	Fläche /m²							(aus z-	Koora.)				0,00
						Fahrtrichtung					2 Ri	cht. /Rech	
						Abst. Fahrb.mitte							1,63
						d/m(Emissi	onslin	ie)					1,63
	EmissVariante	Zeitraum	MP	KW /Kfz/h	p1 /%		p2 /%		p Motor				
	Tag	-		261,61	2,45		0,63		0,00				
			DSD	PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW ((2) /dB	DS	D Motorrad				
				0,00	0,00		0,00		0,00				
			DLN		DLN LKW (1) /dB		(2) /dB	DL	N Motorrad				
				0,00	0,00	<u> </u>	0,00	1	0,00				
			v Pl	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2)		y Mot	orrad /Kfz/h				
 			7.11	50,00	50,00	1177 (2)	50,00		50,00				78,01
 	Emice Veriens	7-!	14.5			-		1					70,01
	EmissVariante	Zeitraum	MPF	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%	1	p Motor				
				21,34	1,78	1	0,00		0,00				
	Nacht	Nacht -				B DSD LKW (2) /dB				1			
		-	DSD					-	/ J D				
		-		0,00	0,00		0,00		0,00				
				0,00			0,00		/ J D				
		-		0,00	0,00		0,00		0,00				
		-	DLN	0,00 PKW / dB	0,00 DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (0,00 (2) / dB 0,00	DL	0,00 N Motorrad				
		-	DLN	0,00 PKW / dB 0,00	0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00	DLN LKW (0,00 (2) / dB 0,00	DL	0,00 N Motorrad 0,00				66,93
		- - hrift	DLN	0,00 PKW /dB 0,00 CW /Kfz/h 50,00	0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h	DLN LKW (0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00	DL v Mot	0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h			Extra-Zus	
	Nacht Beurteilungsvorsc	- hrift	DLN v Pi	0,00 PKW /dB 0,00 CW /Kfz/h 50,00	0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 Impuls-Zuschlag	DLN LKW (2) V LKW (2) Ton-Zuschl	0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 ag	v Mot	0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 Zuschlag			Extra-Zus	schlag
	Nacht Beurteilungsvorsc DIN 18005		DLN v Ph Spitzenp	0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 pegel -	0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 Impuls-Zuschlag 0,0	DLN LKW (v LKW (2) Ton-Zuschl	0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00	v Mot	0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 Zuschlag 0,0		-		schlag 0,0
	Nacht Beurteilungsvorsc DIN 18005 Beurteilungszeitra		V Ph Spitzenp	0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 pegel	0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 Impuls-Zuschlag 0,0 Lw' /dB(A)	DLN LKW (2) v LKW (2) Ton-Zuschl	0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 ag 0,0	v Mot	0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 Zuschlag 0,0	dLi /dB	-	Extra-Zus	0,0
	Beurteilungsvorsc DIN 18005 Beurteilungszeitra Tag (6h-22h)		DLN v Ph Spitzenp Dauer 16,00	0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 pegel - Emi Tag	0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 Impuls-Zuschlag 0,0 Lw' /dB(A) 78,0	DLN LKW (2) v LKW (2) Ton-Zuschl	0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 ag 0,0	v Mot	0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 Zuschlag 0,0 rkzeit /h 16,00000	dLi /dB	0,00		0,0 A)
	Nacht Beurteilungsvorsc DIN 18005 Beurteilungszeitra	um / Zeitzone	DLN v Ph Spitzenp Dauer 16,00 8,00	0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 pegel	0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 Impuls-Zuschlag 0,0 Lw' /dB(A) 78,0 66,9	DLN LKW (2) v LKW (2) Ton-Zuschl	0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 ag 0,0	v Mot	0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 Zuschlag 0,0	dLi /dB	0,00		0,0

			1										
SR19002	Bezeichnung		Wiffertsh	auser Stra	ße bis K1	Wirkradius	/m						99999,00
	Gruppe		007_Stra	ßen_Planf	all_Variante03	Emi.Vari-	Em	nission	Dämmung	Zuschlag		Lw	Lw
	Knotenzahl		4					dB(A)	dB	dB		dB(A)	dB(A)
	Länge /m		116,71			Tag		78,73	-	-		99,40	78,73
	Länge /m (2D)		116,71			Nacht		68,12		-		88,79	68,12
	Fläche /m²					Steigung m	ax. % ((aus z-	Koord.)	J			0,00
						Fahrtrichtur		, ,			2 Ri	cht. /Re	chtsverkehr
						Abst. Fahrb.mitte/Straßer			nmitte /m				1,63
						d/m(Emissi							1,63
	EmissVariante	Zeitraum	M Dk	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /% 0,79		p Motor				.,00
		Zeitiauiii	101.1.1	305,95	2,51				0,00				
	Tag		DOD			DOD LIGHT			D Motorrad				
			DSD		DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (- 50	/ 4 D				
				0,00	0,00		0,00		0,00				
			DLN		DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (_	DL	N Motorrad. مهر				
				0,00	0,00		0,00		0,00				
			v Pk	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2)	/Kfz/h	v Mot	orrad /Kfz/h				
		=		50,00	50,00		50,00		50,00				78,73
	EmissVariante	Zeitraum	MPK	(W /Kfz/h	p1 /%		p2 /%		p Motor				
	Nacht	-		27,01	2,46		0,47		0,00				
			DSD	PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DS	D Motorrad				
			0,00 DLN PKW /dB		0,00		0,00		0,00				
					DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DL	N Motorrad				
				0,00	0,00	`	0.00		0,00				
			v Pk	(W /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2)	-,	v Mot	orrad /Kfz/h				
<u> </u>				50,00	50,00	(2)	50.00						68,12
	Beurteilungsvorsc	hrift	Spitzenp		Impuls-Zuschlag	Ton-Zuschl		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				Evtra-7	uschlag
	DIN 18005	111111	Spitzerip	legei	0.0	TOTI-ZUSCIII	ay 0,0	InfoZuschlag				EXII a-Z	
	-	/ 7 - 14	Dauer	Emi	-,-		0,0	- 1	0,0	41 : /4D		Landa (al	0,0
	Beurteilungszeitra	um / Zeitzone	/1-	V	Lw' /dB(A)	n-mal	4.00	Einwirkzeit /h 16,00000		dLi /dB	0.00	Lw'r /d	• •
	Tag (6h-22h)		16,00		78,7	· ·					0,00		78,7 68,1
<u> </u>	Nacht (22h-6h)			Nacht	68,1		1,00	<u> </u>	8,00000		0,00	6	
	Straßenoberfläche	1		iffelter Gul	sasphalt	l				I			
SR19005	Bezeichnung		Geistbeckstraße			Wirkradius /m					1		99999,00
<u> </u>	Gruppe			Ben_Planf	fall_Variante03	Emi.Vari-		nission	Dämmung	Zuschlag		Lw	Lw'
	Knotenzahl		5				ļ	dB(A)	dB	dB		dB(A)	dB(A)
	Länge /m		226,88			Tag	ļ	72,70	-	-		96,25	72,70
	Länge /m (2D)		226,88			Nacht	62,74		-	-		86,29	62,74
	Fläche /m²					Steigung max. % (aus z-Koord. Fahrtrichtung		Koord.)				0,00	
										2 R			chtsverkehr
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m					2 Ri	cht. /Re		
						Abst. Fahrb	.mitte/	Straße	nmitte /m		2 Ri	cht. /Re	1,63
i						Abst. Fahrb			nmitte /m		2 Ri	cht. /Re	
	EmissVariante	Zeitraum	M Pk	(W /Kfz/h	p1 /%	d/m(Emissi			p Motor		2 Ri	cht. /Re	1,63
	EmissVariante	Zeitraum -	МР	KW /Kfz/h 75,40	p1 /% 2,53	d/m(Emissi	onslini				2 Ri	cht. /Re	1,63
		Z eitraum -		75,40		d/m(Emissi	onslini p2 /% 1,01	ie)	p Motor		2 Ki	cht. /Re	1,63
		Zeitraum -		75,40	2,53	d/m(Emissi	onslini p2 /% 1,01	ie)	p Motor		2 Ki	cht. /Re	1,63
		Zeitraum -	DSD	75,40 PKW / dB 0,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00	d/m(Emission	p2 /% 1,01 (2) /dB 0,00	DS	p Motor 0,00 D Motorrad		2 Ki	cht. /Re	1,63
		Zeitraum -	DSD	75,40 PKW / dB 0,00	2,53 DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (p2 /% 1,01 (2) /dB 0,00	DS	p Motor 0,00 6D Motorrad 0,00		2 Hi	cht. /Re	1,63
		Zeitraum -	DSD	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00	DS DL	p Motor 0,00 6D Motorrad 0,00 0,00 N Motorrad		2 Ki	cht. /Red	1,63
		Zeitraum -	DSD	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h	DSD LKW (p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h	DS DL	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h		2 Ki	cht. /Re	1,63 1,63
	Tag	-	DSD DLN v Pk	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Ktz/h 50,00	DSD LKW (p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00	DS DL	p Motor 0,00 6D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00		2 Ki	cht. /Re	1,63
	Tag	Zeitraum - - - Zeitraum	DSD DLN v Pk	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 (W /Kfz/h	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Ktz/h 50,00 p1 /%	DSD LKW (p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /%	DS DL	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 p Motor		2 Ki	cht. /Re	1,63 1,63
	Tag	-	DSD DLN v Pk	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 KW /Kfz/h 7,75	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Ktz/h 50,00 p1 /% 0,39	DSD LKW (DLN LKW (v LKW (2)	p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64	DS DL v Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 p Motor		2 Ki	cht. /Re	1,63 1,63
	Tag	-	DSD DLN v Pk	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 KW /Kfz/h 7,75 PKW /dB	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (DLN LKW (v LKW (2)	nslini p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB	DS DL v Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad		2 Hi	cht. /Red	1,63 1,63
	Tag	-	DSD DLN v Pk M Pk DSD	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 KW /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (2)	p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB	DS DL v Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad/Kfz/h 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00		2 Hi	cht. /Red	1,63 1,63
	Tag	-	DSD DLN v Pk M Pk DSD	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 (W /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (2)	p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB 0,00 2) /dB	DS DL v Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad // 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad		2 Hi	cht. /Red	1,63 1,63
	Tag	-	DSD DLN V PW M PW DSD	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 (W /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (2)	p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB 0,00 (2) /dB	DS DL	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad/Kfz/h 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad		2 Hi	cht. /Red	1,63 1,63
	Tag	-	DSD DLN V PW M PW DSD	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 KW /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /dB	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (2)	onslini p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 (2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB 0,00 (/Kfz/h	DS DL	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad/Kfz/h 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad		2 Hi	cht. /Red	1,63 1,63
	EmissVariante	Zeitraum - - -	DSD DLN V PW M PW DSD DLN V PW	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 KW /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (V LKW (2) DSD LKW (V LKW (2)	noslinining p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 /Kfz/h 50,00	DS DL V Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad/Kfz/h 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 Orrad /Kfz/h 50,00 Orrad /Kfz/h 50,00		2 Hi		1,63 1,63 72,70
	Tag	Zeitraum - - -	DSD DLN V PW M PW DSD	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 KW /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (V LKW (2) DSD LKW (V LKW (2)	noslinining p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 /Kfz/h 50,00	DS DL V Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad/Kfz/h 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 N Motorrad		2 Hi		1,63 1,63 72,70
	EmissVariante	Zeitraum - - -	DSD DLN V PW M PW DSD DLN V PW Spitzenp	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 (W /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (V LKW (2) DSD LKW (V LKW (2)	noslinining p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 /Kfz/h 50,00	DS DL V Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad/Kfz/h 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 Orrad /Kfz/h 50,00 Orrad /Kfz/h 50,00		2 Hi		1,63 1,63 72,70
	EmissVariante Nacht Beurteilungsvorsc	Zeitraum - - - -	DSD DLN V PW M PW DSD DLN V PW	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00 KW /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 KW /Kfz/h 50,00	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Kfz/h 50,00 Impuls-Zuschlag	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (V LKW (2) DSD LKW (V LKW (2)	nonslininp2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 //dB 0,00 1,64 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 ag	DS DL V Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 orrad /Kfz/h 50,00 corrad /Kfz/h 50,00 Zuschlag	dLi /dB	2 Hi		1,63 1,63 72,70 72,70 62,74 uschlag
	EmissVariante Nacht Beurteilungsvorsc DIN 18005	Zeitraum - - - -	DSD DLN V PW M PW DSD DLN V PW Spitzenp	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 (W /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 egel	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 v LKW (1) /Ktz/h 50,00 impuls-Zuschlag	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (2) DSD LKW (2) DSD LKW (2) Ton-Zuschl	nonslininp2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 p2 //dB 0,00 1,64 2) /dB 0,00 /Kfz/h 50,00 ag	DS DL V Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 corrad /Kfz/h 50,00 corrad /Kfz/h 50,00 corrad /Kfz/h 0,00	dLi /dB	2 Hi	Extra-Z	1,63 1,63 72,70 72,70 62,74 uschlag
	EmissVariante Nacht Beurteilungsvorsc DIN 18005 Beurteilungszeitra	Zeitraum - - - -	DSD DLN V PK M PK DSD DLN V PK Spitzenp Dauer	75,40 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 (W /Kfz/h 7,75 PKW /dB 0,00 PKW /dB 0,00 (W /Kfz/h 50,00 egel	2,53 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 50,00 p1 /% 0,39 DSD LKW (1) /dB 0,00 DLN LKW (1) /dB 0,00 in the first f	DSD LKW (DLN LKW (2) DSD LKW (2) DSD LKW (2) DSD LKW (2) Ton-Zuschl	onslinining p2 /% 1,01 2) /dB 0,00 2) /dB 0,00 (Kfz/h 50,00 p2 /% 1,64 2) /dB 0,00 (Z) /dB 0,00 (Kfz/h 50,00 ag 0,0	DS DL V Mot	p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 50,00 p Motor 0,00 D Motorrad 0,00 N Motorrad 0,00 C M	dLi /dB		Extra-Z	1,63 1,63 72,70 72,70 62,74 uschlag 0,0

Steigungen	Steigungen und Steigungszuschläge für Straßen													
Element	Bezeichnung	Abschnitt	s/m	ds /m	Steigung	Steigung	Zu-	Zu-	Zu-	Hinweis				
			m	m	aus Koord.	für	Tag							
SR19001	Wiffertshauser Straße ab K2	1	0,00	166,08	0,00		0,00	0,00		Max.				
SR19004	Wiffertshauser Straße P-H-Weg bis	1	0,00	13,70	0,00	0,00	0,00	0,00		Max.				
		2	13,70	48,45	0,00	0,00	0,00	0,00						
SR19007	Erschließungsstraße K2 bis VB	1	0,00	143,33	0,00	0,00	0,00	0,00		Max.				
SR19006	Erschließungsstraße VB bis Singer-	1	0,00	59,30	0,00	0,00	0,00	0,00		Max.				
SR19003	Wiffertshauser Straße K1bis P-H-Weg	1	0,00	48,45	0,00	0,00	0,00	0,00		Max.				
		2	48,45	21,30	0,00	0,00	0,00	0,00						
		3	69,75	35,04	0,00	0,00	0,00	0,00						
SR19002	Wiffertshauser Straße bis K1	1	0,00	54,55	0,00	0,00	0,00	0,00		Max.				
		2	54,55	39,87	0,00	0,00	0,00	0,00						
		3	94,42	22,30	0,00	0,00	0,00	0,00						
SR19005	Geistbeckstraße	1	0,00	93,25	0,00	0,00	0,00	0,00		Max.				
		2	93,25	55,50	0,00	0,00	0,00	0,00						
		3	148,75	12,74	0,00	0,00	0,00	0,00						
		4	161,49	65,39	0,00	0,00	0,00	0,00						