

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtner-
straße“
in Baden-Baden

Projekt:
4380/t2 - 27. April 2026

Auftraggeber:
Wilhelm Projekt GmbH
Hauptstraße 10
77855 Achern

Bearbeitung:
Kamilla Musaeva, M.Eng.

INGENIEURBÜRO
FÜR
UMWELTAKUSTIK

BÜRO STUTTGART
Alexanderstraße 23
70184 Stuttgart
Tel: 0711 / 250 876-0
Fax: 0711 / 250 876-99
Messstelle nach
§29 BImSchG für Geräusche

BÜRO FREIBURG
Paul-Ehrlich-Straße 7
79106 Freiburg i. Br.
Tel: 0761 / 154 290 0
Fax: 0761 / 154 290 99

BÜRO DORTMUND
Ruhrallee 9
44139 Dortmund
Tel: 0231 / 177 408 20
Fax: 0231 / 177 408 29

Email: info@heine-jud.de



THOMAS HEINE · Dipl.-Ing.(FH)
von der IHK Region Stuttgart
ö.b.u.v. Sachverständiger für
Schallimmissionsschutz

AXEL JUD · Dipl.-Geograph



Durch die DAkkS nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes
Prüflaboratorium. Die Akkreditierung gilt für die in der Ur-
kunde aufgeführten Standorte und Prüfverfahren.

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Dokumentenhistorie

Berichts- version	Datum	Änderung / Bemerkung	geprüft
e1	01.04.2026	Entwurfsfassung Aktualisierung DTV-Daten	KS
t1	02.04.2026		
e2	22.04.2026		
t2	27.04.2026		

Der vorliegende Bericht ist ausschließlich für den Gebrauch des Auftraggebers im Zusammenhang mit dem oben genannten Projekt bestimmt. Jegliche Verwendung, Weitergabe an Dritte und Veröffentlichung des Berichts, vollständig oder auszugsweise, bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung.

Stuttgart, den 27. April 2026

Fachlich Verantwortlicher

Dipl.-Ing. (FH) Thomas Heine

Projektbearbeiterin

Kamilla Musaeva, M.Eng.

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung.....	1
2	Unterlagen	2
2.1	Projektbezogene Unterlagen.....	2
2.2	Gesetze, Normen und Regelwerke.....	2
3	Beurteilungsgrundlagen	4
3.1	Anforderungen der DIN 18005	6
3.2	Weitere Abwägungskriterien im Bebauungsplanverfahren.....	7
3.3	Immissionsrichtwerte der TA Lärm	9
3.4	Gebietseinstufung und Schutzbedürftigkeit	10
3.5	Zusammenfassung der zulässigen Werte	11
4	Beschreibung der örtlichen Situation.....	12
5	Bildung der Beurteilungspegel	13
5.1	Parkverkehr (TA Lärm).....	13
5.2	Straßenverkehr (RLS-19).....	17
5.3	Ausbreitungsberechnung	21
5.4	Qualität der Prognose	22
6	Ergebnisse und Beurteilung.....	23
6.1	Parkverkehr	23
6.2	Straßenverkehr – Schallimmissionen auf die geplante Bebauung.....	25
6.3	Straßenverkehr – Veränderungen für die bestehende Bebauung.....	26
7	Diskussion von Schallschutzmaßnahmen an den geplanten Gebäuden gegenüber dem Parkverkehr	28
8	Zusammenfassung	29
9	Anhang.....	31

Die Untersuchung enthält 34 Seiten (einschließlich Deckblatt, Dokumentenhistorie und Inhaltsverzeichnis), 34 Anlagen und 4 Karten.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

1 Aufgabenstellung

Es ist die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans "Gärtnerstraße" vorgesehen. Im Rahmen des Vorhabens ist die Errichtung von insgesamt drei Mehrfamilienhäusern sowie sieben Doppel- bzw. Reihenhäusern geplant. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs soll überwiegend in einer Tiefgarage erfolgen; ergänzend sind teilweise oberirdische Stellplätze vorgesehen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind die Schallimmissionen zu ermitteln, die auf das Bebauungsgebiet einwirken und von ihm ausgehen. Hierzu zählen der umliegende Straßenverkehr sowie die im Plangebiet vorgesehenen Stellplatzanlagen (oberirdische Parkflächen sowie die Tiefgarage).

Die Beurteilungsgrundlagen sind die DIN 18005^{1,2} sowie die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)³ mit den darin genannten Regelwerken und Richtlinien. Bei Überschreiten der gültigen Orientierungs- bzw. Richtwerte sind Schallschutzmaßnahmen zu konzipieren.

Im Einzelnen ergeben sich folgende Arbeitsschritte:

- Erarbeiten eines Rechenmodells anhand von Verkehrskennwerten, Literaturangaben und Angaben des Auftraggebers sowie Bestimmung der Abstrahlung aller relevanten Schallquellen
- Ermittlung der Beurteilungspegel an den geplanten Baugrenzen
- Konzeption von Minderungsmaßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Orientierungs- und Richtwerte
- Darstellung der Situation in Form von Lärmkarten
- Textfassung und Beschreibung der Ergebnisse

¹ DIN 18005:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung. Juli 2023.

² DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Juli 2023.

³ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

2 Unterlagen

2.1 Projektbezogene Unterlagen

Folgende Unterlagen wurden zur Erstellung dieses Berichts herangezogen:

- Amtliches Liegenschaftskataster, digitales Geländemodell, digitales Orthophoto und digitales 3D-Gebäudemodell (LoD1) des Landesamtes für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (LGL), Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0.
- Grundrisse seitens des Auftraggebers.
- Verkehrskennwerte: Eingangsdaten vom Koehler & Leutwein, Stadt Baden-Baden, Stand April 2026
- Lage der Querschnitte untersuchter Straßen vom Koehler & Leutwein, Stadt Baden-Baden, Stand März 2026
- Präsentation „Wohnbebauung Gärtnerstraße“ – Vorstellung Baukonzept seitens des Auftraggebers.

2.2 Gesetze, Normen und Regelwerke

- Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 - StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90.
- Bayerisches Landesamt für Umwelt (2007): Parkplatzlärmstudie, Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen - 6. überarbeitete Auflage.
- Bayerisches Landesamt für Umwelt (2025): Hinweise zur Anwendung der Parkplatzlärmstudie (6. Auflage) des Bayerischen Landesamt für Umwelt - hier: Maximalpegelkriterium.
- Bishopink, Olaf; Külpmann, Christoph; Wahlhäuser, Jens (2021): Der sachgerechte Bebauungsplan. Bonn: vhw Verlag.
- Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) (2006) - 4 A 1075.04.
- DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. 2023.
- DIN 18005:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung. 2023.
- DIN 45687-1:2025-12; Akustik - Software für die Berechnung von Schall im Freien - Teil 1: Qualitätsanforderungen und Qualitätssicherung. 2025.
- DIN ISO 9613-2:1999-10, Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien - Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren (ISO 9613-2: 1996). 1999.

Schalltechnische Untersuchung

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 58) geändert worden ist.
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2018): Städtebauliche Lärmfibel - Hinweis für die Bauleitplanung.
- Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (2008) - 7 D 34/07.NE.
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Richtlinien zum Ersatz der RLS-90 mit der Verabschiedung der Änderung der 16. BImSchV, Ausgabe 2019.
- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BA nz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) 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.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen; Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz (2021): Berliner Leitfaden. Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021. Berlin.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

3 Beurteilungsgrundlagen

Zur Beurteilung der Situation werden folgende Regelwerke angewendet:

- Die DIN 18005^{1,2} wird in der Regel im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens angewendet, die darin genannten Orientierungswerte gelten für alle Lärmarten.
- Neben den Orientierungswerten der DIN 18005 stellen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV³ für den Verkehrslärm ein weiteres Abwägungskriterium dar.
- Für Gewerbebetriebe mit allen dazugehörigen Schallimmissionen ist die TA Lärm⁴ heranzuziehen. Die TA Lärm gilt für Anlagen im Sinne des BImSchG⁵. Die TA Lärm ist im Bebauungsplanverfahren zwar nicht bindend, es sollte jedoch im Rahmen der Abwägung geprüft werden, ob deren Anforderungen eingehalten werden können.
- Stellplatzanlagen von Wohnanlagen fallen nicht in den unmittelbaren Geltungsbereich der TA Lärm bzw. sind sogar explizit ausgeschlossen. In Ermangelung einer anderen geeigneten Beurteilungsgrundlage kann die TA Lärm zur Beurteilung des „Hol- und Bring“-Verkehrs der Tiefgaragenzufahrten als antizipiertes Sachverständigengutachten für einen orientierenden Vergleich herangezogen werden, ohne dass die Anforderungen der TA Lärm hierbei streng ausgelegt werden oder unseres Erachtens eine rechtlich bindende Wirkung entfalten.

¹ DIN 18005:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung. Juli 2023.

² DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Juli 2023.

³ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) 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.

⁴ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BANz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.

⁵ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 58) geändert worden ist.

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Die Richtwerte der TA Lärm entsprechen weitestgehend den Orientierungswerten der DIN 18005. Durch die Berücksichtigung von besonders schutzbedürftigen Stunden (Ruhezeiten) und die Betrachtung der lautesten Nachtstunde, liegen die Anforderungen der genannten Verordnungen und Regelwerke über denen der DIN 18005 und stellen die „strengere“ Beurteilungsgrundlage dar.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

3.1 Anforderungen der DIN 18005

Das Beiblatt 1 der DIN 18005¹ enthält schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

Tabelle 1 – Orientierungswerte der DIN 18005

Gebietsnutzung	Orientierungswert in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
Gewerbegebiet (GE)	65	55 / 50
Kerngebiete (MK)	63 / 60	53 / 45
Dorfgebiete (MD), Dörfliche Wohngebiete (MDW), Mischgebiete (MI), Urbane Gebiete (MU)	60	50 / 45
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45 / 40
Allgemeine Wohngebiete (WA)	55	45 / 40
Reine Wohngebiete (WR)	50	40 / 35

Bei zwei Orientierungswerten gilt der jeweils niedrigere Wert für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Anlagen, der höhere für Verkehrslärm.

Nach der DIN 18005² sollen die Beurteilungspegel verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehrs-, Sport-, Gewerbe- und Freizeitlärm, etc.) jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und beurteilt werden. Diese Betrachtungsweise lässt sich mit der verschiedenartigen Geräuschzusammensetzung und der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zur jeweiligen Lärmquelle begründen.

¹ DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Juli 2023.

² DIN 18005:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung. Juli 2023.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

3.2 Weitere Abwägungskriterien im Bebauungsplanverfahren

Neben den Orientierungswerten der DIN 18005¹ stellen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV² ein weiteres Abwägungskriterium für die verkehrlichen Schallimmissionen dar. Die „Städtebauliche Lärmfibel“³ führt hierzu folgendes aus:

Für die Abwägung von Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplan ist die 16. BImSchV insofern von inhaltlicher Bedeutung, als bei Überschreitung von „Schalltechnischen Orientierungswerten“ der DIN 18005-1 Beiblatt 1 mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV eine weitere Schwelle, nämlich die Zumutbarkeitsgrenze erreicht wird.“

Tabelle 2 – Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
Wohngebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, urbane Gebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

¹ DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Juli 2023.

² Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) 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.

³ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2018): Städtebauliche Lärmfibel - Hinweis für die Bauleitplanung.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Zur Problematik der Schallimmissionen in Bebauungsplanverfahren im Zusammenhang mit der Anwendung der DIN 18005 führen Bishopink et al. (2021)¹ außerdem folgendes aus: *„Werden bereits vorbelastete Bereiche überplant, die (auch) zum Wohnen genutzt werden, können die Werte der DIN 18005 häufig nicht eingehalten werden. Dann muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten bzw. verfestigt werden. In der Rechtsprechung des BVerwG hat sich die Tendenz abgezeichnet, die Schwelle zur Gesundheitsgefahr, bei der verfassungsrechtliche Schutzanforderungen greifen, bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag [und 60 dB(A) nachts] anzusetzen“.*

Zu Außenwohnbereichen (AWB) wird darüber hinaus folgendes ausgeführt: *„Zu den Außenwohnbereichen gehören insbesondere Terrassen, Balkone und in ähnlicher Weise zu Aufenthaltszwecken nutzbare Außenanlagen. Diese sind allerdings nur tagsüber schutzwürdig, da sie nachts nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen pflegen. Hier können im Einzelfall auch höhere Werte als 55 dB(A) noch als zumutbar gewertet werden, denn das Wohnen im Freien ist nicht im gleichen Maße schutzwürdig wie das an die Gebäudenutzung gebundene Wohnen.“*

Gemäß der Urteile 4 A 1075.04 des Bundesverwaltungsgerichts² und 7 D 34/07.NE des Oberverwaltungsgerichts NRW³ ist eine angemessene Nutzung von Außenwohnbereichen nur gewährleistet, wenn diese einem Dauerschallpegel ausgesetzt sind, der 62 dB(A) tags nicht überschreitet. Dieser Wert markiert die Schwelle, bis zu den unzumutbaren Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind und erhebliche Belästigungen unter lärmmedizinischen Aspekten vermieden werden.

Es wird empfohlen, 62 dB(A) als Schwellenwert zum Schutz von Außenwohnbereichen heranzuziehen.

¹ Bishopink, Olaf; Külpmann, Christoph; Wahlhäuser, Jens (2021): Der sachgerechte Bebauungsplan. Bonn: vhw Verlag.

² Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) (2006) - 4 A 1075.04.

³ Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (2008) - 7 D 34/07.NE.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

3.3 Immissionsrichtwerte der TA Lärm

Zur Beurteilung der gewerblichen Schallimmissionen werden die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)¹ herangezogen. Folgende Immissionsrichtwerte sollen während des regulären Betriebes nicht überschritten werden:

Tabelle 3 – Immissionsrichtwerte der TA Lärm, außerhalb von Gebäuden

Gebietsnutzung	Immissionsrichtwert in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
a) Industriegebiete	70	70
b) Gewerbegebiete	65	50
c) Urbane Gebiete	63	45
d) Kern-, Misch-, Dorfgebiete	60	45
e) Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	55	40
f) Reine Wohngebiete	50	35
g) Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45	35

Es soll vermieden werden, dass kurzzeitige Geräuschspitzen den Tagrichtwert um mehr als 30 dB(A) und den Nachtrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreiten. Innerhalb von Ruhezeiten (werktags 6 bis 7 Uhr und 20 bis 22 Uhr, sonn- und feiertags 6 bis 9 Uhr, 13 bis 15 Uhr und 20 bis 22 Uhr) ist für die Gebietskategorien e) bis g) ein Zuschlag von 6 dB(A) zum Mittelungspegel in der entsprechenden Teilzeit anzusetzen. Für die Nachtzeit ist die lauteste Stunde zwischen 22 und 6 Uhr maßgeblich.

¹ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BANz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.

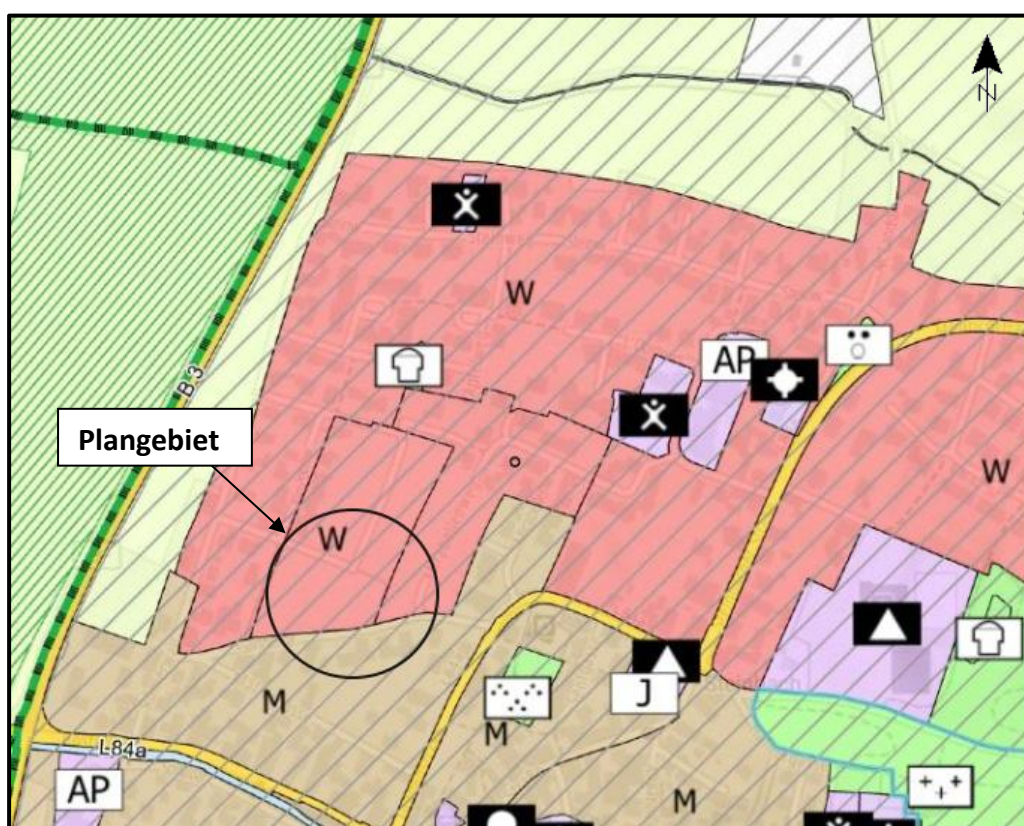
Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

3.4 Gebietseinstufung und Schutzbedürftigkeit

Die Schutzbedürftigkeit eines Gebietes ergibt sich in der Regel aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Für das Plangebiet ist die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes (WA) geplant.

Nördlich des Plangebietes liegen allgemeine Wohngebiete, südlich und südöstlich befinden sich Mischgebiete.

Abbildung 1 – Darstellung der Gebietsausweisung¹



¹ Amt für Stadtentwicklung und Baurecht, Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung, Präsentation „Wohnbebauung Gärtnerstraße“ -Vorstellung Baukonzept, Stand 12.01.2026; Angaben zur Gebietseinstufung, erhalten per E-Mail vom Auftraggeber am 03.02.2026

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

3.5 Zusammenfassung der zulässigen Werte

In der folgenden Tabelle sind die jeweiligen Orientierungs-, Immissionsricht-, bzw. Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohn- und Mischgebiete sowie allgemeine Schwellenwerte dargestellt.

Tabelle 4 – Orientierungs-, Immissionsricht- und Immissionsgrenzwerte sowie allgemeine Schwellenwerte

Regelwerk	Orientierungs-, Immissionsricht- und Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
	allgemeine Wohngebiete	
DIN 18005 (Verkehr / Gewerbe)	55	45 / 40 ¹
TA Lärm	55	40 ²
16. BImSchV	59	49
18. BImSchV ³	50 / 55 ⁴	40 ²
	Mischgebiete	
DIN 18005 (Verkehr / Gewerbe)	60	50 / 45 ¹
TA Lärm	60	45 ²
16. BImSchV	64	54
18. BImSchV ³	55 / 60 ⁴	45 ²

¹ Der höhere Wert gilt für Straßenverkehr, der niedrigere für die anderen Lärmarten.

² Maßgeblich ist die lauteste Nachtstunde.

³ Sonn-/feiertags: tags 7-22 Uhr, nachts 22-7 Uhr.

⁴ Innerhalb der Ruhezeit morgens / im Übrigen.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

4 Beschreibung der örtlichen Situation

Westlich des Bebauungsgebiets verläuft die Straße Römerwall, nordwestlich der Zwetschenweg. Im Nordosten des Plangebiets befindet sich der Kirschenweg und am südlichen Rand die Gärtnerstraße.

Vorgesehen ist die Errichtung von sieben Reihenhäusern mit jeweils zugehöriger Garage sowie drei Mehrfamilienhäuser. Den Mehrfamilienhäusern sind 24 oberirdische Stellplätze zugeordnet; zudem besteht ein Zugang zu einer Tiefgarage mit insgesamt 31 Stellplätzen.

Abbildung 2 – Lage des Plangebiets und Schallquellen¹



¹ Hintergrundkarte: Planungsentwurf „Wohnanlage in Steinbach“, Wilhelm Architekturbüro GmbH, Maßstab 1:200, Stand 29.01.2026, erhalten per E-Mail am 24.02.2026

5 Bildung der Beurteilungspegel

5.1 Parkverkehr (TA Lärm)

Die Beurteilungspegel wurden nach dem in der TA Lärm¹ beschriebenen Verfahren „detaillierte Prognose“ ermittelt. Zur Bestimmung der künftigen Situation wurde ein Rechenmodell auf der Basis von Literatur- und Betreiberangaben erarbeitet.

Entsprechend den einschlägigen Regelwerken und Verordnungen werden nur die Tätigkeiten auf dem Betriebsgelände betrachtet und den Richtwerten gegenübergestellt. Sobald sich ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum befindet, unterliegt es einer gesonderten Betrachtung und Beurteilung.

Die Immissionspegel der einzelnen Geräusche werden unter Berücksichtigung der Einwirkdauer sowie besonderer Geräuschmerkmale (Ton- und Impulshaltigkeit) zum Beurteilungspegel zusammengefasst. Die Beurteilungspegel werden nach dem Verfahren der TA Lärm nach folgender Gleichung bestimmt:

$$L_r = 10 \cdot \lg \left[\frac{1}{T_r} \sum_{j=1}^N T_j \cdot 10^{0,1(L_{Aeq,j} - C_{met} + K_{T,j} + K_{I,j} + K_{R,j})} \right] \quad \text{dB(A)}$$

Mit:

T_r	Beurteilungszeitraum, 16 Stunden tags und 1 Stunde nachts
T_j	Teilzeit j
N	Zahl der gewählten Teilzeiten
$L_{Aeq,j}$	Mittelungspegel während der Teilzeit j
C_{met}	meteorologische Korrektur
$K_{T,j}$	Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit
$K_{I,j}$	Zuschlag für Impulshaltigkeit
$K_{R,j}$	Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit

¹ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

5.1.1 Emissionen der maßgeblichen Schallquellen

Parkplatz (Parkplatzlärmstudie)

Die Schallleistung auf den Stellplätzen für Pkw wird nach dem Normalfall (sog. zusammengefasstes Verfahren) der Parkplatzlärmstudie¹ wie folgt bestimmt:

$$L_W = L_{W0} + K_{PA} + K_I + K_D + K_{StrO} + 10 \cdot \lg(B \cdot N) \quad \text{dB(A)}$$

Mit:

L_W	anlagenbezogener Schallleistungspegel des Parkplatzes
L_{W0}	Ausgangsschallpegel, eine Bewegung je Stellplatz und Stunde $L_{W0} = 63 \text{ dB(A)}$
K_{PA}	Zuschlag für die Parkplatzart, hier: Besucher- und Mitarbeiterparkplätze +0 dB(A)
K_I	Zuschlag für die Impulshaltigkeit, hier +4 dB(A)
K_D	Zuschlag für den Durchfahranteil, hier 0 dB(A)
K_{StrO}	Zuschlag für die Fahrbahnoberfläche, hier 0 dB(A) (Fahrgassen: Asphalt)
B	Bezugsgröße, hier insgesamt 24 Stellplätze
N	Bewegungshäufigkeit, hier 0,4 Bewegungen je Stellplatz und Stunde tagsüber und 0,15 Bewegungen je Stellplatz und Stunde in der lautesten Nachtstunde

Der in den Anlagen dargestellte Schallleistungspegel für den Parkplatz bezieht sich auf den gesamten Parkplatz bei einer Bewegung je Stellplatz und Stunde.

(Schallquelle im Rechenmodell: Parkplatz)

¹ Bayerisches Landesamt für Umwelt (2007): Parkplatzlärmstudie, Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen - 6. überarbeitete Auflage.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Zufahrt Tiefgarage (offene Rampe)

Für die geplante Tiefgarage wird eine offene Zufahrt vorgesehen, die Rampe wird nicht eingehaust. Gemäß Parkplatzlärmstudie¹ ist für offene Rampen der Fahrverkehr auf der Rampe sowie außerhalb der Rampe zu berücksichtigen.

Für die geplanten 31 Stellplätze werden die Anhaltswerte der Parkplatzlärmstudie für Tiefgaragen an Wohnanlagen mit 0,15 Parkbewegungen pro Stellplatz und Stunde tags sowie 0,09 Bewegungen pro Stellplatz in der lautesten Nachtstunde herangezogen. Dadurch ergeben sich tagsüber insgesamt rund 75 Pkw-Bewegungen sowie in der lautesten Nachtstunde rund 3 Bewegungen.

Für die Zu- und Abfahrt der Pkw außerhalb der Rampe wurde pro Fahrt ein längenbezogener Schallleistungspegel von 47,5 dB(A) je Meter angesetzt². Für die Fahrten im Bereich der Rampen wurde gemäß RLS-90³ zusätzlich ein Steigungszuschlag von 6 dB (max. 15 % Steigung) vergeben, d.h. es wurde Gesamtschallleistungspegel je Fahrt auf der Rampe von 53,5 dB(A) pro Meter zugrunde gelegt.

(Schallquelle im Rechenmodell: Pkw Fahrwege zu TG)

¹ Bayerisches Landesamt für Umwelt (2007): Parkplatzlärmstudie, Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen - 6. überarbeitete Auflage.

² Der Emissionspegel wurde nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Ausgabe 1990 ermittelt und nach dem in der Parkplatzlärmstudie 2007 angegebenen Verfahren auf einen längenbezogenen Schallleistungspegel umgerechnet.

³ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 - StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

5.1.2 Pkw Fahrwege

Für die Zu- und Abfahrt der Pkw zum bzw. vom Parkplatz wurde pro Fahrt ein längenbezogener Schallleistungspegel von 47,5 dB(A) je Meter angesetzt¹.

Die Emissionen der Ein- und Ausfahrten auf den Zufahrten an der Westseite des Parkhauses wurden anhand der RLS-90² berechnet. Das Rechenverfahren berücksichtigt jedoch keine Fahrgeschwindigkeiten unter 30 km/h. Anhand einer Studie von Müller BBM kann bei Fahrgeschwindigkeiten von 10 km/h ein um 4 dB(A) geringerer Pegel angesetzt werden als bei 30 km/h³.

(Schallquelle im Rechenmodell: Pkw Fahrwege)

5.1.3 Spitzenpegel

Maßgeblich sind Geräuschspitzen durch Vorgänge im Freien. Demnach ist mit folgenden Schallleistungspegeln für Einzelereignisse zu rechnen:

- Pkw Kofferraumschließen⁴ 95,5 dB(A)
- Tiefgarage Rampenbereich⁵ 94 dB(A)

¹ Der Emissionspegel wurde nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Ausgabe 1990 ermittelt und nach dem in der Parkplatzlärmstudie 2007 angegebenen Verfahren auf einen längenbezogenen Schallleistungspegel umgerechnet.

² Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 - StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90.

³ Beckenbauer, Thomas (2011): 5. DEGA Symposium. Lärminderungspotentiale im Straßenverkehr durch Elektromobilität. Planegg.

⁴ Bayerisches Landesamt für Umwelt (2025): Hinweise zur Anwendung der Parkplatzlärmstudie (6. Auflage) des Bayerischen Landesamt für Umwelt - hier: Maximalpegelkriterium.

⁵ Bayerisches Landesamt für Umwelt (2007): Parkplatzlärmstudie, Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen - 6. überarbeitete Auflage.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

5.2 Straßenverkehr (RLS-19)

Der maßgebende Wert für den Schall am Immissionsort ist der Beurteilungspegel. Die Beurteilungspegel werden für den Tag (6⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr) und die Nacht (22⁰⁰ bis 6⁰⁰ Uhr) berechnet.

Emissionsberechnung

Zur Berechnung der Schallemissionen nach den RLS-19¹ werden bei einer zweistreifigen Straße Linienschallquellen in 0,5 m über den Mitten dieser Fahrstreifen angenommen. Stehen drei oder vier Fahrstreifen in eine Fahrtrichtung zur Verfügung wird die Linienschallquelle 0,5 m über der Trennlinie zwischen den beiden äußersten Fahrstreifen angenommen. Bei fünf oder mehr Fahrstreifen liegt die Linienschallquelle 0,5 m über der Mitte des zweitäußersten Fahrstreifens.

In die Berechnung der Schallemissionen des Straßenverkehrslärms gehen ein:

- die maßgebende Verkehrsstärke für den Tag und die Nacht, ermittelt aus der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV)
- die Lkw-Anteile (> 3,5 t) für Lkw ohne Anhänger und Busse (Lkw1) für Tag und Nacht
- die Lkw-Anteile (> 3,5 t) für Lkw mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) (Lkw2) für Tag und Nacht
- die Anteile von Motorrädern (emissionsmäßig eingestuft wie Lkw2) für Tag und Nacht
- die zulässigen Geschwindigkeiten für Pkw und Lkw
- die Steigung und das Gefälle der Straße
- die Korrekturwerte für den Straßendeckschichttyp

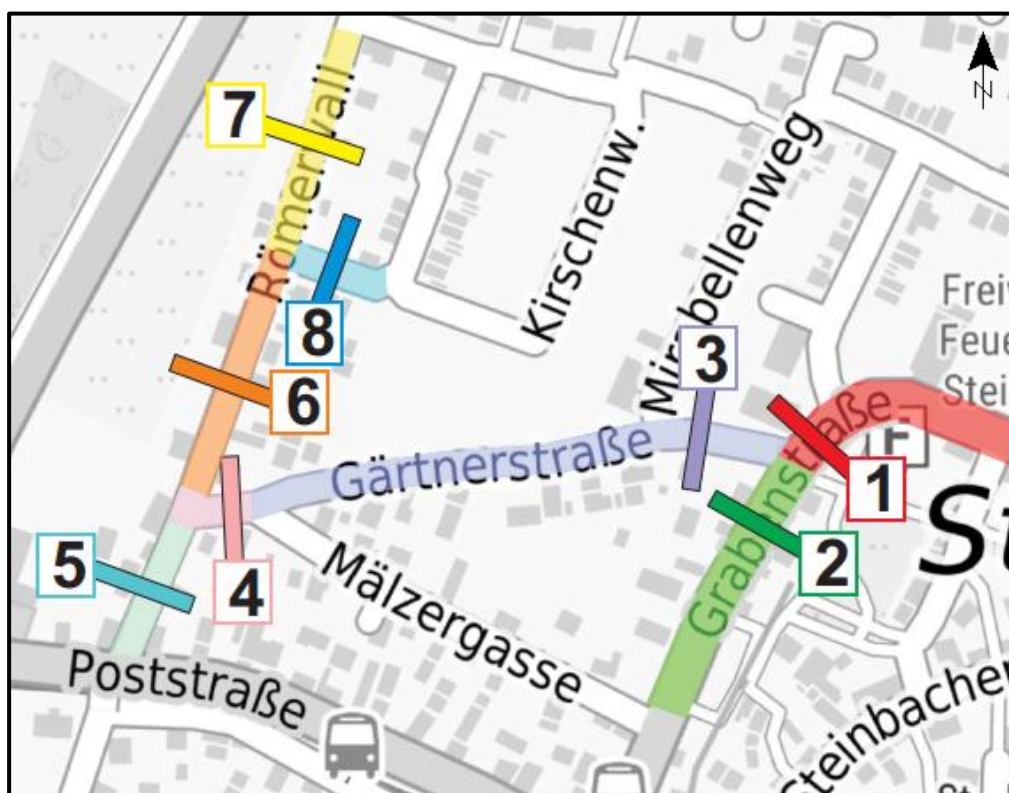
¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Richtlinien zum Ersatz der RLS-90 mit der Verabschiedung der Änderung der 16. BImSchV, Ausgabe 2019.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Verkehrskennwerte

Die Berechnung des Straßenverkehrslärms erfolgt anhand der RLS-19. Die Verkehrszahlen für den Nullfall und Prognosefall wurden aus dem Verkehrsuntersuchung von „Koehler & Leutwein“ 2026¹ entnommen und stellen folgende Kennwerte vor (siehe Tabelle 5, 6). Die Straßenunterteilung ist in der Abbildung 3 dargestellt.

Abbildung 3 – Darstellung der Straßenunterteilung²



¹ Koehler & Leutwein, Stadt Baden-Baden, Verkehrsuntersuchung, Eingangsdaten, Stand 04.2026

² Angaben zur Straßenunterteilung, erhalten per E-Mail vom Auftraggeber am 03.02.2026

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Tabelle 5 – Verkehrskennwerte Nullfall

Straße	DTV*	Anteil Fahrzeuggruppen**			Geschwindigkeit Pkw / Lkw
		Lkw1	Lkw2	Mot	
	Kfz/24 h	tags / nachts in %			km/h
Gärtnerstraße Abschnitt 3	460	1,49 / 4,00	0,22 / 1,00	1,09 / 2,00	30 / 30
Gärtnerstraße Abschnitt 4	340	1,74 / 3,75	0,30 / 1,25	0,90 / 1,25	30 / 30
Römerwall Abschnitt 5	1100	1,42 / 3,33	0,09 / 0,42	1,28 / 1,25	30 / 30
Römerwall Abschnitt 6	770	1,55 / 1,94	0,14 / 0,32	1,32 / 0,97	30 / 30
Römerwall Abschnitt 7	700	1,71 / 2,14	0,15 / 0,36	1,75 / 1,07	30 / 30
Zwetschgenweg Abschnitt 8	200	0,00 / 0,00	0,00 / 0,00	2,07 / 1,25	30 / 30

Tabelle 6 – Verkehrskennwerte Planfall

Straße	DTV*	Anteil Fahrzeuggruppen**			Geschwindigkeit Pkw / Lkw
		Lkw1	Lkw2	Mot	
	Kfz/24 h	tags / nachts in %			km/h
Gärtnerstraße Abschnitt 3	570	1,56 / 3,33	0,18 / 0,83	1,06 / 1,67	30 / 30
Gärtnerstraße Abschnitt 4	410	1,67 / 4,44	0,25 / 1,11	1,00 / 1,11	30 / 30
Römerwall Abschnitt 5	1190	1,48 / 3,20	0,09 / 0,40	1,26 / 1,60	30 / 30
Römerwall Abschnitt 6	790	1,51 / 1,94	0,13 / 0,32	1,29 / 0,97	30 / 30
Römerwall Abschnitt 7	710	1,83 / 2,14	0,15 / 0,36	1,73 / 1,07	30 / 30
Zwetschgenweg Abschnitt 8	240	0,00 / 0,00	0,00 / 0,00	1,73 / 1,00	30 / 30

* Durchschnittlicher täglicher Verkehr, ** Anteil der Fahrzeuggruppen Lkw1/Lkw2/Motorräder

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Straßendeckschicht

Die Straßenoberfläche geht mit einem Korrekturwert von ± 0 dB(A) in die Berechnungen ein.

Steigungen und Gefälle

Für die Fahrzeuggruppe Pkw werden bei Gefällen < -6 % und Steigungen > 2 % Zuschläge gemäß RLS-19 vergeben.

Für die Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 werden bei Gefällen < -4 % und Steigungen > 2 % Zuschläge gemäß RLS-19 vergeben.

Mehrfachreflexionen

Ein Zuschlag für Mehrfachreflexionen gemäß RLS-19 wurde nicht vergeben.

Knotenpunkte

In den relevanten Abschnitten sind keine lichtzeichengeregelten Knotenpunkte oder Kreisverkehre vorhanden. Dementsprechend wurde keine Knotenpunkt-korrektur gemäß RLS-19 vorgenommen.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

5.3 Ausbreitungsberechnung

Die Berechnungen erfolgten mit dem EDV-Programm SoundPLAN auf der Basis der RLS-19¹ (Straßenverkehr) bzw. der DIN ISO 9613-2² (Gewerbe). Das Rechenmodell berücksichtigt:

- die Anteile aus Reflexionen der Schallquellen an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen (Spiegelschallquellen-Modell), gerechnet wurde bis zur 2. Reflexion (Straßenverkehr) bzw. bis zur 3. Reflexion (Parkverkehr)
- Pegeländerungen aufgrund des Abstandes und der Luftabsorption
- Pegeländerungen aufgrund der Bodendämpfung, es wird für den gesamten Untersuchungsraum ein Bodenfaktor von 0,6 (0,0 = schallhart; 1,0 = schallweich) berücksichtigt
- Pegeländerungen durch topographische und bauliche Gegebenheiten (Mehrfachreflexionen und Abschirmungen)
- schallausbreitungsbegünstigende Bedingungen entsprechend der verwendeten Regelwerke (z. B. einen leichten Mitwind und / oder Temperaturinversion)
- Die Minderung durch die meteorologische Korrektur C_{met} wurde im Sinne einer „Worst Case“-Betrachtung mit 0 dB(A) angesetzt.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind in den Lärmkarten im Anhang dargestellt. In einem Rasterabstand von 5 m und in einer Höhe von 8 m über Gelände (ca. EG) wurden die Beurteilungspegel für das gesamte Untersuchungsgebiet berechnet und die Isophonen mittels einer mathematischen Funktion (Bezier) bestimmt. Die Farbabstufung wurde so gewählt, dass ab den hellroten Farbtönen die Orientierungswerte (OW) der DIN 18005 bzw. die Immissionsrichtwerte (IRW) der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete (WA) überschritten werden.

Die Lärmkarten können aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen und Reflexionen nur eingeschränkt mit Pegelwerten aus Einzelpunktberechnungen verglichen werden. Maßgeblich für die Beurteilung sind die Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen.

¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Richtlinien zum Ersatz der RLS-90 mit der Verabschiedung der Änderung der 16. BImSchV, Ausgabe 2019.

² DIN ISO 9613-2:1999-10, Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien - Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren (ISO 9613-2: 1996). Oktober 1999.

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

5.4 Qualität der Prognose

Folgende Einflussfaktoren haben Auswirkungen auf die Qualität der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung:

- Die Angaben zu den Emissionsansätzen basieren auf einer Maximalauslastung („Worst Case“-Ansatz):
- Die Berechnungen der Schallimmissionen wurden mit dem EDV-Programm SoundPLAN in der aktuellen Version (9.1) durchgeführt. Das Programm erfüllt die Qualitätsanforderungen der DIN 45687¹.
- Die ermittelten Beurteilungspegel wurden aufgerundet.

Mit den gewählten Ansätzen befinden sich die in dieser Untersuchung ermittelten Beurteilungspegel an der oberen Grenze der zu erwartenden Schallimmissionen.

¹ DIN 45687-1:2025-12; Akustik - Software für die Berechnung von Schall im Freien - Teil 1: Qualitätsanforderungen und Qualitätssicherung. Dezember 2025.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

6 Ergebnisse und Beurteilung

6.1 Parkverkehr

Die Beurteilung erfolgt mit den Immissionsrichtwerten der TA Lärm¹. Es treten folgende Beurteilungspegel an den geplanten Baugrenzen auf:

Tabelle 7 – Beurteilungspegel Parkverkehr, ausgewählte Immissionsorte

Immissionsort	Beurteilungs- pegel dB(A)	Immissions- richtwert dB(A)	Über- schreitung dB
	tags / nachts geplante Gebäude		
Haus 1 _{O, EG}	51 / 46	55 / 40	- / 6
Haus 2 _{S, EG}	47 / 41	55 / 40	- / 1
RH 1 _{S, 1.OG}	32 / 25	55 / 40	- / -
RH 7 _{S, 1.OG}	40 / 32	55 / 40	- / -
Immissionsort	bestehende Gebäude		
Gärtner Straße 3 _{O, 2.OG}	39 / 32	55 / 40	- / -
Gärtner Straße 2 _{N, EG}	43 / 40	55 / 40	- / -
Kirschenweg 20 _{S, 1.OG}	38 / 30	60 / 45	- / -
Kirschenweg 21 _{S, EG}	48 / 40	55 / 40	- / -
Zwetschgenweg 6 _{S, 2.OG}	30 / 22	55 / 40	- / -

Durch das geplante Bebauungsgebiet treten an den geplanten Immissionsorten Beurteilungspegel bis 51 dB(A) tags und bis 46 dB(A) nachts auf. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts werden tags eingehalten und nachts bis 6 dB(A) überschritten. Maßgeblich für die Überschreitungen sind die Immissionen der Parkwege zur Tiefgarage. Es sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

An den bestehenden Gebäuden treten Beurteilungspegel bis 49 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts auf, die Richtwerte werden eingehalten.

¹ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Die detaillierten Ergebnisse können den Anlagen A5 bis A28 entnommen werden. Die Pegelverteilung ist in der Karte 1 und 2 dargestellt.

Spitzenpegel

An den geplanten Baugrenzen werden im ungünstigsten Fall Pegelspitzen bis 76 dB(A) tags und bis 76 dB(A) nachts erreicht. Die Forderung der TA Lärm, dass Maximalpegel die Immissionsrichtwerte tags um nicht mehr als 30 dB(A) sowie nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten sollen (allgemeine Wohngebiete 85 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts; Mischgebiete 90 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts), wird nicht erfüllt.

Gemäß eines Urteils des VGH Baden-Württemberg¹ heißt es: „Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Stellplatzimmissionen auch in Wohnbereichen gewissermaßen zu den üblichen Alltagserscheinungen gehören und dass Garagen und Stellplätze, deren Zahl dem durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf entspricht, auch in einem von Wohnbebauung geprägten Bereich keine erheblichen, billigerweise unzumutbaren Störungen hervorrufen. Daher findet die TA Lärm mit ihren Immissionsrichtwerten, dem Spitzenpegelkriterium und der von ihr definierten Vorbelastung bei der Beurteilung von Immissionen, die durch die Nutzung zugelassener notwendiger Stellplätze eines Wohnvorhabens verursacht werden, in der Regel keine Anwendung“.

¹ Urteil VGH Baden-Württemberg, Az 3 S 149/17, 23.02.2017.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

6.2 Straßenverkehr – Schallimmissionen auf die geplante Bebauung

Die Beurteilung erfolgt mit den Orientierungswerten der DIN 18005¹. Es treten folgende Beurteilungspegel an den geplanten Baugrenzen auf:

Tabelle 8 – Beurteilungspegel Prognose-Planfall an der Planbebauung, ausgewählte Immissionsorte

Immissionsort	Beurteilungspegel Prognose-Planfall dB(A)	Orientierungswert DIN 18005 dB(A)	Über- schreitung dB
	tags / nachts		
Haus 1 1.OG, S	52 / 41	55 / 45	- / -
Haus 3 1.OG, S	53 / 41		- / -
RH 1 1.OG, S	40 / 29		- / -
RH 7 1.OG, S	42 / 30		- / -

Die Beurteilungspegel durch den Straßenverkehr betragen an den geplanten Baugrenzen bis 53 dB(A) tags und bis 41 dB(A) nachts. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohn- und Mischgebiete werden tags und nachts eingehalten. Es sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Pegelverteilung ist in den Karten 3 und 4 dargestellt.

¹ DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Juli 2023.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

6.3 Straßenverkehr – Veränderungen für die bestehende Bebauung

Durch den Quell- und Zielverkehr des Plangebietes entsteht zusätzlicher Verkehr auf den umliegenden Straßen. Die Verkehrslärmauswirkungen durch den Quell- und Zielverkehr auf die umliegende, bestehende Bebauung außerhalb des Plangebietes sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ebenfalls zu betrachten.

Tabelle 9 – Beurteilungspegel Prognose-Nullfall und -Planfall sowie Pegeländerung an der Bestandsbebauung, ausgewählte Immissionsorte

Immissionsort	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall dB(A)	Beurteilungspegel Prognose-Planfall dB(A)	Pegel- differenz dB
	tags / nachts		
Gärtnerstraße 2 _{EG, N}	55,2 / 44,6	56,0 / 44,3	0,8 / -0,3
Gärtnerstraße 10 _{EG, N}	52,9 / 42,3	53,7 / 42,0	0,8 / -0,3
Kirschenweg 21 _{EG, S}	38,2 / 27,3	38,8 / 28,0	0,6 / 0,7
Zwetschgenweg 6 _{EG, S}	48,6 / 37,1	49,1 / 40,0	0,5 / 2,9 ¹

Durch den Erschließungsverkehr ergeben sich an der Bestandsbebauung Pegeldifferenzen von 0,4 dB bis 0,8 dB tags sowie von -0,3 dB bis 2,9 dB nachts. Die Orientierungswerte der DIN 18005² für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts sowie die Orientierungswerte der DIN 18005³ für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden tags und nachts eingehalten. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden ebenso eingehalten. Die detaillierten Ergebnisse können den Anlagen B4 bis B6 entnommen werden. Die Pegelverteilung ist in den Karten 3 und 4 dargestellt.

¹ Die Erhöhung von rund 3 dB ergibt sich rechnerisch aufgrund gerundeter Kennwerte: Die für die Berechnungen maßgebliche Stunde nachts erhöht sich gerundet von 1 Kfz auf 2 Kfz

² DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

³ DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Der Berliner Leitfaden¹ führt hierzu folgendes aus: *„Je höher die planbedingte Pegelzunahme und das Nullfall-Pegelniveau und je sensibler die tatsächliche Nutzung außerhalb des Plangebietes, desto höher ist das Abwägungserfordernis. So kann etwa auch eine geringfügige Pegelerhöhung unterhalb der schalltechnischen Orientierungswerte [...] ein höheres Abwägungserfordernis bedingen.“*

Die Planung führt nicht zu einer signifikanten Erhöhung der bereits bestehenden Lärmbelastung, dennoch ist abzuwägen ob diese im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung zumutbar sind.

Das Plangebiet ist bereits heute weitestgehend bebaut. Durch die Planung kommen nur wenige Baufelder bzw. Gebäude hinzu. Dementsprechend ist nur mit geringfügigem Mehrverkehr infolge des Plangebietes zu rechnen. Es kann daher erfahrungsgemäß davon ausgegangen werden, dass es durch das Plangebiet zu keiner Verschlechterung der Situation bezüglich des Fahrverkehrs im öffentlichen Straßenraum kommt.

¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen; Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz (2021): Berliner Leitfaden. Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021. Berlin

7 Diskussion von Schallschutzmaßnahmen an den geplanten Gebäuden gegenüber dem Parkverkehr

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm¹ für allgemeine Wohngebiete (WA) werden durch die Immissionen des Parkverkehrs an der geplanten Bebauung um bis zu 6 dB überschritten. Maßgeblich für die Überschreitungen sind die Immissionen der Parkwege zur Tiefgarage. Aufgrund der Überschreitung der Immissionsrichtwerte sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

In den von Überschreitungen betroffenen Bereichen sind Schallschutzmaßnahmen der „architektonischen Selbsthilfe“ möglich. Zu den Maßnahmen der „architektonischen Selbsthilfe“ zählen beispielsweise Festverglasungen, vorgehängte Glasfassaden, der Vorsatz von festverglasten Loggien, eine geeignete Anordnung der schutzbedürftigen Räume bzw. geeignete Grundrissgestaltung, Prallscheiben, Laubengänge, Fassadengestaltung (Gebäuderücksprünge, Schallschutzerker) u.a.

Grundsätzlich sind auch aktive Schallschutzmaßnahmen an der Rampe zur Tiefgarage denkbar. Als aktive Maßnahmen kommen beispielsweise abschirmende Elemente vor den Bebauungen, z.B. in Form einer Schallschutzwand, in Betracht. Um die geplanten Baugrenzen vollständig zu schützen und die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete einzuhalten, wäre eine Einhausung der Zufahrt zur Tiefgarage erforderlich.

Prinzipiell sind auch Kombinationen der oben genannten Maßnahmen, beispielsweise mit einer teilweisen Umsetzung von aktiven Maßnahmen am Betrieb in Verbindung mit ergänzenden Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe an der geplanten Bebauung, möglich. Derartige Maßnahmenkombinationen können bei Bedarf näher untersucht bzw. geprüft werden.

An den Gebäuden in diesem Bereich werden die zulässigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten. Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenverkehr sind ebenfalls nicht erforderlich.

¹ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BA nz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.

Schalltechnische Untersuchung Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

8 Zusammenfassung

Die schalltechnische Untersuchung zum Bauvorhaben Gärtner Straße in Baden-Baden kann wie folgt zusammengefasst werden:

Parkverkehr

- Zur Beurteilung der künftigen Situation wurden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm¹ herangezogen. Für die geplante sowie nächstgelegene schutzbedürftige Bebauung wurden die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts sowie die Richtwerte für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts herangezogen. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen sollen den Tagrichtwert um nicht mehr als 30 dB(A) und den Nachtrichtwert um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.
- Es wurde die Abstrahlung der maßgeblichen Schallquellen bestimmt und zum Beurteilungspegel zusammengefasst, unter Berücksichtigung der Einwirkzeit, der Ton- und Impulshaltigkeit und der Pegelminderung auf dem Ausbreitungsweg. Grundlage hierfür waren Literaturangaben sowie Angaben seitens des Auftraggebers.
- Es treten Beurteilungspegel bis 51 dB(A) tags und bis 46 dB(A) nachts auf. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden tags eingehalten und nachts bis 6 dB(A) überschritten.
- Die Forderung der TA Lärm hinsichtlich des Spitzenpegelkriteriums wird nicht erfüllt. Gemäß eines Urteils des VGH Baden-Württemberg² heißt es: *„Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Stellplatzimmissionen auch in Wohnbereichen gewissermaßen zu den üblichen Alltagserscheinungen gehören und dass Garagen und Stellplätze, deren Zahl dem durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf entspricht, auch in einem von Wohnbebauung geprägten Bereich keine erheblichen, billigerweise unzumutbaren Störungen hervorrufen. Daher findet die TA Lärm mit ihren Immissionsrichtwerten, dem Spitzenpegelkriterium und der von ihr definierten Vorbelastung bei der Beurteilung von Immissionen, die durch die Nutzung zugelassener notwendiger Stellplätze eines Wohnvorhabens verursacht werden, in der Regel keine Anwendung“.*
- Es sind Maßnahmen organisatorischer Art gegenüber dem betriebsbedingten Fahrverkehr auf dem Vorhabensgrundstück zu empfehlen.

¹ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BANz AT 08.06.2017 B5), in Kraft getreten am 9. Juni 2017.

² Urteil VGH Baden-Württemberg, Az 3 S 149/17, 23.02.2017.

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

Verkehrslärm

- Zur Beurteilung der Situation durch den Straßenverkehr wurden die Orientierungswerte der DIN 18005¹ für allgemeine Wohn- und Mischgebiete herangezogen.
- Im Plangebiet treten durch den Straßenverkehr Beurteilungspegel bis 56 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts auf. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete sowie Mischgebiete werden tags und nachts eingehalten. Es werden keine Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenverkehr erforderlich.

¹ DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07, Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Juli 2023.

Schalltechnische Untersuchung
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Gärtnerstraße“ in Baden-Baden

9 Anhang

Dokumentation Berechnungen und Ergebnisse

Parkverkehr

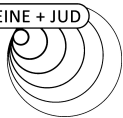
Rechenlaufinformation, Parkverkehr	Anlage A1 - A2
Liste der Schallquellen, Parkverkehr	Anlage A3 - A4
Teilpegelliste und Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr	Anlage A5 – A28

Straßenverkehr

Rechenlaufinformation, Straßenverkehr	Anlage B1
Eingangsdaten, Straßenverkehr	Anlage B2 – B3
Beurteilungspegel und Pegeldifferenz, Straßenverkehr	Anlage B4 – B6

Lärmkarten

Pegelverteilung tags, Parkverkehr	Karte 1
Pegelverteilung nachts, Parkverkehr	Karte 2
Pegelverteilung tags, Planfall	Karte 3
Pegelverteilung nachts, Planfall	Karte 4



Projekt-Info

Projekttitel: B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
Projekt Nr.: 4380
Projektbearbeiter: KaM
Auftraggeber: Wilhelm Projekt GmbH

Rechenlaufparameter

Reflexionsordnung 3
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
Straßen als geländefolgend behandeln: Nein

Richtlinien:

Gewerbe: ISO 9613-2: 1996
Luftabsorption: ISO 9613-1
regulärer Bodeneffekt (Kapitel 7.3.1), für Quellen ohne Spektrum automatisch alternativer Bodeneffekt
Begrenzung des Beugungsverlusts:

einfach/mehrfach 20,0 dB / 25,0 dB

Seitenbeugung: ISO/TR 17534-3:2015 konform: keine Seitenbeugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht

Verwende Glg (Abar=Dz-Max(Agr,0)) statt Glg (12) (Abar=Dz-Agr) für die Einfügedämpfung

Umgebung:

Luftdruck 1013,3 mbar
relative Feuchte 70,0 %
Temperatur 10,0 °C
Meteo. Korr. C0(6-22h)[dB]=0,0; C0(22-6h)[dB]=0,0;
Cmet für Lmax Gewerbe Berechnungen ignorieren: Nein

Beugungsparameter: C2=20,0

Zerlegungsparameter:

Faktor Abstand / Durchmesser 8
Minimale Distanz [m] 1 m
Max. Differenz Bodendämpfung + Beugung 1,0 dB
Max. Iterationszahl 4

Minderung

Bewuchs: ISO 9613-2 vereinfacht
Bebauung: ISO 9613-2
Industriegelände: ISO 9613-2

Parkplätze: ISO 9613-2: 1996

Emissionsberechnung nach: Parkplatzlärmstudie 2007

Luftabsorption: ISO 9613-1

regulärer Bodeneffekt (Kapitel 7.3.1), für Quellen ohne Spektrum automatisch alternativer Bodeneffekt

Begrenzung des Beugungsverlusts:

einfach/mehrfach 20,0 dB / 25,0 dB

Seitenbeugung: ISO/TR 17534-3:2015 konform: keine Seitenbeugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht

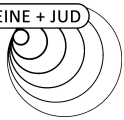
Verwende Glg (Abar=Dz-Max(Agr,0)) statt Glg (12) (Abar=Dz-Agr) für die Einfügedämpfung

Umgebung:

Luftdruck 1013,3 mbar
relative Feuchte 70,0 %
Temperatur 10,0 °C
Meteo. Korr. C0(6-22h)[dB]=0,0; C0(22-6h)[dB]=0,0;
Cmet für Lmax Gewerbe Berechnungen ignorieren: Nein

Beugungsparameter: C2=20,0

Zerlegungsparameter:

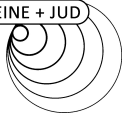


Faktor Abstand / Durchmesser	8
Minimale Distanz [m]	1 m
Max. Differenz Bodendämpfung + Beugung	1,0 dB
Max. Iterationszahl	4
Minderung	
Bewuchs:	ISO 9613-2 vereinfacht
Bebauung:	ISO 9613-2
Industriegelände:	ISO 9613-2

Bewertung: TA-Lärm 1998/2017 - Sonntag
Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

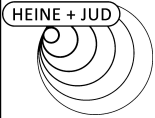
100_Wohngebiet.sit	22.04.2026 12:01:32	
- enthält:		
BE001_Bodeneffekt.geo	22.04.2026 08:50:46	
F001_Rechengebiet.geo	31.03.2026 08:42:54	
G001_WA_Gebietsnutzung.geo		26.03.2026 14:05:20
GB001_Geltungsbereich.geo	24.03.2026 17:06:54	
IO001_Planfall_Immissionsort.geo		26.03.2026 13:44:42
IO002_Bestand_Immissionsort.geo		31.03.2026 11:21:18
K001_Kataster.geo	24.03.2026 17:04:44	
LS001_Stützwände.geo	26.03.2026 13:42:12	
Q101_Parkplatz.geo	22.04.2026 12:01:32	
Q104_Fahrwege zur TG.geo	27.03.2026 10:28:08	
Q105_Fahrwege zum Parkplatz.geo		21.04.2026 13:17:26
R001_Gebäude_Bestand.geo		01.04.2026 14:52:48
R002_Gebäude_Plangebiet.geo		31.03.2026 11:17:08
T001_Text.geo	27.03.2026 12:20:34	
RDGM0997.dgm	22.04.2026 08:51:00	



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Liste der Schallquellen, Parkverkehr -

Legende

Name		Quellname
Quelltyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
l oder S	m, m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
L _w	dB(A)	Schallleistungspegel pro Anlage
L' _w	dB(A)	Schallleistungspegel pro m, m ²
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
L _w Max	dB(A)	Maximalpegel
63Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
125Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
250Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
500Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
1kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
2kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
4kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
8kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz



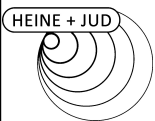
Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Liste der Schallquellen, Parkverkehr -

Anlage A4

Name	Quellentyp	I oder S m,m²	Lw dB(A)	L'w dB(A)	KI dB	KT dB	LwMax dB(A)	63Hz dB(A)	125Hz dB(A)	250Hz dB(A)	500Hz dB(A)	1kHz dB(A)	2kHz dB(A)	4kHz dB(A)	8kHz dB(A)
Pkw Fahrwege	Linie	41	63,6	47,5	0,0	0,0	95,5	48,5	52,5	54,5	56,6	58,5	56,5	51,5	43,5
Pkw Fahrwege zu TG	Linie	23	67,0	53,5	0,0	0,0	94,0	51,9	55,9	58,0	60,0	61,9	59,9	55,0	46,9
STP 1-5	Parkplatz	65	74,0	55,9	0,0	0,0	95,5	58,9	62,9	64,9	66,9	68,9	66,9	61,9	53,9
STP 1-5	Parkplatz	67	74,0	55,7	0,0	0,0	95,5	58,9	62,9	64,9	66,9	68,9	66,9	61,9	53,9
STP 10	Parkplatz	14	67,0	55,6	0,0	0,0	95,5	51,9	55,9	57,9	59,9	61,9	59,9	54,9	46,9
STP 12-14	Parkplatz	43	71,8	55,4	0,0	0,0	95,5	56,6	60,7	62,7	64,7	66,7	64,7	59,7	51,7
STP 6-11	Parkplatz	86	74,8	55,4	0,0	0,0	95,5	59,7	63,7	65,7	67,7	69,7	67,7	62,7	54,7
STP 6-9	Parkplatz	55	73,0	55,6	0,0	0,0	95,5	57,9	61,9	63,9	65,9	67,9	65,9	60,9	52,9

Legende

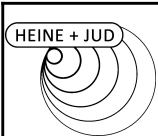
Quelle		Quellname
I oder S	m,m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
S	m	Mittlere Entfernung Schallquelle - Immissionsort
Lw	dB(A)	Schallleistungspegel pro Anlage
L'w	dB(A)	Schallleistungspegel pro m, m ²
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
Ko	dB	Zuschlag für gerichtete Abstrahlung
Adiv	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
Agr	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
Abar	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Abschirmung
Aatm	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Luftabsorption
dLrefl	dB(A)	Pegelerhöhung durch Reflexionen
dLw (LrT)	dB	Korrektur Betriebszeiten Tag
dLw (LrN)	dB	Korrektur Betriebszeiten Nacht
KR (LrT)	dB	Ruhezeitenzuschlag (Anteil)
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A6

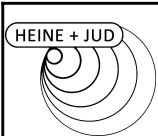
Quelle	I oder S m,m²	S m	Lw dB(A)	L'w dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	dLw dB (LrT)	dLw dB (LrN)	KR dB (LrT)	LrT dB(A)	LrN dB(A)
Gärtnerstraße 10 EG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 34,1 dB(A) LrN 30,0 dB(A) LT,max 60,2 dB(A) LN,max 60,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	41	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-43,3	-0,2	-2,1	-0,3	2,5	5,6	1,3	0,0	25,8	21,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	81	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-49,1	-0,7	-4,4	-0,6	2,7	6,7	4,8	0,0	21,6	19,7
STP 10	14	58	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,3	-0,5	0,0	-0,4	2,0	-4,0	-8,2	0,0	17,8	13,6
STP 12-14	43	54	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,7	-0,4	-18,1	-0,1	6,1	-4,0	-8,2	0,0	9,5	5,2
STP 1-5	67	94	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,5	-0,7	-2,4	-0,7	1,4	-4,0	-8,2	0,0	17,2	13,0
STP 1-5	65	24	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-38,7	0,2	0,0	-0,2	0,7	-4,0	-8,2	0,0	32,0	27,7
STP 6-11	86	45	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,0	-0,3	-5,9	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	0,0	21,8	17,5
STP 6-9	55	66	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,4	-0,6	0,0	-0,5	2,7	-4,0	-8,2	0,0	23,3	19,0
Gärtnerstraße 10 1.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 34,2 dB(A) LrN 30,1 dB(A) LT,max 60,1 dB(A) LN,max 60,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	41	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-43,3	-0,1	-2,1	-0,3	2,5	5,6	1,3	0,0	25,8	21,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	81	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-49,1	-0,6	-3,7	-0,6	2,6	6,7	4,8	0,0	22,2	20,3
STP 10	14	58	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,3	-0,4	0,0	-0,4	2,1	-4,0	-8,2	0,0	17,9	13,7
STP 12-14	43	55	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,7	-0,4	-17,5	-0,1	6,5	-4,0	-8,2	0,0	10,6	6,3
STP 1-5	67	94	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,5	-0,7	-1,7	-0,8	1,4	-4,0	-8,2	0,0	17,8	13,5
STP 1-5	65	25	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-38,8	0,3	0,0	-0,2	0,7	-4,0	-8,2	0,0	31,9	27,7
STP 6-11	86	45	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,0	-0,2	-5,9	-0,3	1,6	-4,0	-8,2	0,0	22,0	17,8
STP 6-9	55	66	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,4	-0,5	0,0	-0,5	2,8	-4,0	-8,2	0,0	23,4	19,2
Gärtnerstraße 10 2.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 34,1 dB(A) LrN 30,1 dB(A) LT,max 59,8 dB(A) LN,max 59,8 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	42	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-43,5	-0,1	-2,1	-0,3	2,5	5,6	1,3	0,0	25,7	21,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	81	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-49,2	-0,5	-3,2	-0,6	2,5	6,7	4,8	0,0	22,8	20,9
STP 10	14	59	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,4	-0,3	0,0	-0,4	2,0	-4,0	-8,2	0,0	17,9	13,7
STP 12-14	43	55	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,8	-0,3	-17,3	-0,1	6,5	-4,0	-8,2	0,0	10,8	6,5
STP 1-5	67	95	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,5	-0,6	-0,6	-0,8	1,5	-4,0	-8,2	0,0	19,0	14,8
STP 1-5	65	25	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-39,1	0,3	0,0	-0,2	0,7	-4,0	-8,2	0,0	31,7	27,5
STP 6-11	86	45	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,1	-0,1	-5,9	-0,3	1,7	-4,0	-8,2	0,0	22,1	17,8
STP 6-9	55	66	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,4	-0,4	0,0	-0,5	2,7	-4,0	-8,2	0,0	23,4	19,1
Gärtnerstraße 2 EG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 42,5 dB(A) LrN 39,9 dB(A) LT,max 65,7 dB(A) LN,max 65,7 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	52	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,4	-0,4	-3,5	-0,3	1,1	5,6	1,3	0,0	20,6	16,4



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A7

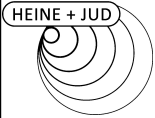
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw	dLw	KR	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
Pkw Fahrwege zu TG	23	14	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-34,2	0,6	-0,1	-0,1	0,6	6,7	4,8	0,0	40,5	38,6
STP 10	14	23	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-38,4	0,2	0,0	-0,2	1,4	-4,0	-8,2	0,0	26,1	21,8
STP 12-14	43	78	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,8	-0,7	-17,0	-0,2	6,3	-4,0	-8,2	0,0	7,5	3,2
STP 1-5	67	19	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-36,5	0,4	0,0	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	0,0	34,6	30,3
STP 1-5	65	57	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,1	-0,5	0,0	-0,4	1,5	-4,0	-8,2	0,0	24,5	20,3
STP 6-11	86	85	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,5	-0,7	-21,2	-0,3	4,7	-4,0	-8,2	0,0	3,8	-0,5
STP 6-9	55	16	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-35,2	0,4	0,0	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	0,0	34,8	30,6
Gärtnerstraße 2 1.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 42,3 dB(A) LrN 39,6 dB(A) LT,max 64,7 dB(A) LN,max 64,7 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	53	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,4	-0,3	-3,4	-0,3	1,2	5,6	1,3	0,0	21,0	16,7
Pkw Fahrwege zu TG	23	15	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-34,8	0,6	0,0	-0,1	0,7	6,7	4,8	0,0	40,2	38,3
STP 10	14	24	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-38,5	0,3	0,0	-0,2	1,4	-4,0	-8,2	0,0	26,0	21,8
STP 12-14	43	78	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,8	-0,6	-16,8	-0,2	7,9	-4,0	-8,2	0,0	9,3	5,0
STP 1-5	67	19	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-36,8	0,4	0,0	-0,1	1,0	-4,0	-8,2	0,0	34,5	30,2
STP 1-5	65	57	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,1	-0,4	0,0	-0,4	1,5	-4,0	-8,2	0,0	24,6	20,4
STP 6-11	86	85	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,5	-0,7	-21,1	-0,3	4,6	-4,0	-8,2	0,0	3,9	-0,4
STP 6-9	55	17	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-35,5	0,5	0,0	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	0,0	34,6	30,4
Gärtnerstraße 2 2.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 41,8 dB(A) LrN 39,1 dB(A) LT,max 63,4 dB(A) LN,max 63,4 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	53	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,5	-0,2	-3,4	-0,3	1,2	5,6	1,3	0,0	21,0	16,8
Pkw Fahrwege zu TG	23	17	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-35,6	0,6	0,0	-0,1	0,9	6,7	4,8	0,0	39,5	37,6
STP 10	14	24	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-38,7	0,3	0,0	-0,2	1,5	-4,0	-8,2	0,0	25,9	21,7
STP 12-14	43	78	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,8	-0,5	-16,4	-0,2	7,6	-4,0	-8,2	0,0	9,5	5,3
STP 1-5	67	20	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-37,2	0,5	0,0	-0,1	1,1	-4,0	-8,2	0,0	34,2	30,0
STP 1-5	65	57	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,1	-0,3	0,0	-0,4	1,5	-4,0	-8,2	0,0	24,7	20,4
STP 6-11	86	85	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,5	-0,5	-20,7	-0,3	4,7	-4,0	-8,2	0,0	4,5	0,2
STP 6-9	55	18	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,0	0,6	0,0	-0,1	0,8	-4,0	-8,2	0,0	34,2	30,0
Gärtnerstraße 2 a EG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 39,8 dB(A) LrN 36,5 dB(A) LT,max 64,2 dB(A) LN,max 64,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	69	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-47,8	-0,6	-11,9	-0,2	3,6	5,6	1,3	0,0	12,3	8,0
Pkw Fahrwege zu TG	23	24	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-38,5	0,2	-0,4	-0,2	0,3	6,7	4,8	0,0	35,1	33,2
STP 10	14	39	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-42,9	-0,2	-1,4	-0,3	2,5	-4,0	-8,2	0,0	20,7	16,4
STP 12-14	43	92	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,3	-0,7	-20,0	-0,3	6,4	-4,0	-8,2	0,0	2,9	-1,4



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A8

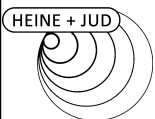
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 1-5	67	16	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-34,8	0,5	0,0	-0,1	1,8	-4,0	-8,2	0,0	37,3	33,1
STP 1-5	65	73	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-11,0	-0,2	5,8	-4,0	-8,2	0,0	15,6	11,4
STP 6-11	86	100	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-51,0	-0,6	-21,3	-0,4	1,3	-4,0	-8,2	0,0	-1,2	-5,5
STP 6-9	55	32	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-41,0	0,0	0,0	-0,2	1,1	-4,0	-8,2	0,0	28,8	24,6
Gärtnerstraße 2 a 1.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 39,9 dB(A) LrN 36,6 dB(A) LT,max 63,9 dB(A) LN,max 63,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	69	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-47,8	-0,5	-11,6	-0,2	3,5	5,6	1,3	0,0	12,6	8,3
Pkw Fahrwege zu TG	23	24	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-38,7	0,3	0,0	-0,2	0,4	6,7	4,8	0,0	35,5	33,6
STP 10	14	39	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-42,9	-0,1	-1,4	-0,3	2,5	-4,0	-8,2	0,0	20,8	16,5
STP 12-14	43	92	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,3	-0,7	-19,5	-0,2	9,1	-4,0	-8,2	0,0	6,1	1,8
STP 1-5	67	16	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-35,1	0,5	0,0	-0,1	1,9	-4,0	-8,2	0,0	37,2	33,0
STP 1-5	65	73	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-10,3	-0,2	5,2	-4,0	-8,2	0,0	15,9	11,6
STP 6-11	86	100	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-51,0	-0,7	-21,1	-0,3	1,4	-4,0	-8,2	0,0	-1,0	-5,2
STP 6-9	55	32	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-41,1	0,1	0,0	-0,2	1,3	-4,0	-8,2	0,0	29,0	24,8
Gärtnerstraße 2 a 2.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 39,7 dB(A) LrN 36,4 dB(A) LT,max 63,4 dB(A) LN,max 63,4 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	69	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-47,8	-0,4	-10,7	-0,2	3,3	5,6	1,3	0,0	13,4	9,2
Pkw Fahrwege zu TG	23	25	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-39,0	0,3	0,0	-0,2	0,4	6,7	4,8	0,0	35,3	33,4
STP 10	14	40	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,0	0,0	-1,4	-0,3	2,5	-4,0	-8,2	0,0	20,9	16,6
STP 12-14	43	93	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,3	-0,6	-19,1	-0,2	8,6	-4,0	-8,2	0,0	6,2	1,9
STP 1-5	67	17	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-35,7	0,6	0,0	-0,1	2,1	-4,0	-8,2	0,0	36,9	32,6
STP 1-5	65	73	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-48,3	-0,5	-8,6	-0,2	4,4	-4,0	-8,2	0,0	16,9	12,6
STP 6-11	86	100	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-51,0	-0,6	-20,7	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	0,0	-0,4	-4,7
STP 6-9	55	32	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-41,2	0,1	0,0	-0,2	1,3	-4,0	-8,2	0,0	29,0	24,8
Gärtnerstraße 2 a 3.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 39,3 dB(A) LrN 36,1 dB(A) LT,max 62,8 dB(A) LN,max 62,8 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	69	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-47,8	-0,4	-7,8	-0,2	1,6	5,6	1,3	0,0	14,6	10,3
Pkw Fahrwege zu TG	23	26	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-39,3	0,4	0,0	-0,2	0,5	6,7	4,8	0,0	35,0	33,1
STP 10	14	40	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,1	0,0	-1,2	-0,3	2,4	-4,0	-8,2	0,0	20,9	16,6
STP 12-14	43	93	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,3	-0,5	-17,6	-0,2	7,3	-4,0	-8,2	0,0	6,5	2,2
STP 1-5	67	18	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-36,3	0,6	0,0	-0,1	2,3	-4,0	-8,2	0,0	36,4	32,1
STP 1-5	65	73	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-48,3	-0,4	-3,7	-0,4	2,2	-4,0	-8,2	0,0	19,5	15,3
STP 6-11	86	100	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-51,0	-0,6	-20,1	-0,3	2,2	-4,0	-8,2	0,0	1,0	-3,3



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A9

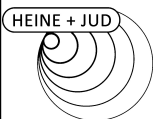
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 6-9	55	33	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-41,4	0,1	0,0	-0,2	1,3	-4,0	-8,2	0,0	28,9	24,6
Gärtnerstraße 3 EG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 37,9 dB(A) LrN 30,6 dB(A) LT,max 61,1 dB(A) LN,max 61,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	86	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-49,7	-0,7	-9,0	-0,7	0,4	5,6	1,3	3,6	13,1	5,3
Pkw Fahrwege zu TG	23	38	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-42,5	-0,2	-6,5	-0,3	2,3	6,7	4,8	3,6	30,3	24,7
STP 10	14	59	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,4	-0,5	-2,4	-0,6	1,2	-4,0	-8,2	3,6	18,0	10,1
STP 12-14	43	103	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-51,2	-0,6	-20,4	-0,3	2,6	-4,0	-8,2	3,6	1,4	-6,5
STP 1-5	67	22	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-37,8	0,2	0,0	-0,2	0,8	-4,0	-8,2	3,6	36,7	28,8
STP 1-5	65	94	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,4	-0,7	-4,2	-0,8	0,8	-4,0	-8,2	3,6	18,2	10,4
STP 6-11	86	113	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-52,1	-0,6	-21,8	-0,4	1,7	-4,0	-8,2	3,6	1,2	-6,6
STP 6-9	55	51	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,4	-2,6	-0,5	0,8	-4,0	-8,2	3,6	25,0	17,1
Gärtnerstraße 3 1.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 38,5 dB(A) LrN 31,2 dB(A) LT,max 61,0 dB(A) LN,max 61,0 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	86	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-49,7	-0,7	-7,7	-0,6	0,4	5,6	1,3	3,6	14,6	6,7
Pkw Fahrwege zu TG	23	38	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-42,5	-0,1	-5,5	-0,3	2,8	6,7	4,8	3,6	31,8	26,3
STP 10	14	59	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,4	-0,4	-0,6	-0,5	1,1	-4,0	-8,2	3,6	19,9	12,0
STP 12-14	43	103	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-51,2	-0,8	-20,2	-0,3	2,0	-4,0	-8,2	3,6	0,9	-7,0
STP 1-5	67	22	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-38,0	0,3	0,0	-0,2	1,0	-4,0	-8,2	3,6	36,8	28,9
STP 1-5	65	94	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,4	-0,7	-3,0	-0,7	0,8	-4,0	-8,2	3,6	19,5	11,6
STP 6-11	86	113	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-52,1	-0,8	-21,4	-0,4	1,1	-4,0	-8,2	3,6	0,9	-7,0
STP 6-9	55	51	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,3	-0,5	-0,4	0,8	-4,0	-8,2	3,6	27,2	19,3
Gärtnerstraße 3 2.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 38,7 dB(A) LrN 31,5 dB(A) LT,max 60,7 dB(A) LN,max 60,7 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	86	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-49,7	-0,5	-7,4	-0,6	0,3	5,6	1,3	3,6	14,9	7,0
Pkw Fahrwege zu TG	23	38	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-42,6	0,0	-4,6	-0,3	3,0	6,7	4,8	3,6	32,8	27,2
STP 10	14	59	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,4	-0,3	-0,4	-0,5	0,8	-4,0	-8,2	3,6	19,8	11,9
STP 12-14	43	103	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-51,2	-0,6	-19,8	-0,3	1,9	-4,0	-8,2	3,6	1,4	-6,5
STP 1-5	67	23	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-38,2	0,4	0,0	-0,2	1,1	-4,0	-8,2	3,6	36,7	28,8
STP 1-5	65	94	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,5	-0,6	-2,4	-0,7	0,7	-4,0	-8,2	3,6	20,3	12,4
STP 6-11	86	113	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-52,1	-0,7	-20,8	-0,3	1,1	-4,0	-8,2	3,6	1,6	-6,2
STP 6-9	55	51	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,2	-0,3	-0,4	0,7	-4,0	-8,2	3,6	27,2	19,3
Gärtnerstraße 4 EG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 39,1 dB(A) LrN 35,4 dB(A) LT,max 65,0 dB(A) LN,max 65,0 dB(A)																	



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A10

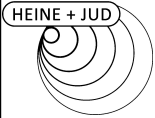
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
Pkw Fahrwege	41	31	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-40,8	0,1	0,0	-0,2	0,1	5,6	1,3	0,0	28,4	24,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	32	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-41,0	0,0	-3,1	-0,2	2,8	6,7	4,8	0,0	32,1	30,2
STP 10	14	13	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-33,1	0,6	0,0	-0,1	0,8	-4,0	-8,2	0,0	31,2	26,9
STP 12-14	43	62	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,9	-0,5	-3,1	-0,4	3,0	-4,0	-8,2	0,0	19,8	15,6
STP 1-5	67	42	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,4	-0,2	-1,2	-0,3	1,4	-4,0	-8,2	0,0	26,2	21,9
STP 1-5	65	34	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-41,5	-0,1	0,0	-0,3	1,3	-4,0	-8,2	0,0	29,5	25,2
STP 6-11	86	66	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,4	-0,6	-8,7	-0,4	2,3	-4,0	-8,2	0,0	16,0	11,7
STP 6-9	55	17	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-35,5	0,4	0,0	-0,1	1,0	-4,0	-8,2	0,0	34,8	30,5
Gärtnerstraße 4 1.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 39,2 dB(A) LrN 35,7 dB(A) LT,max 64,4 dB(A) LN,max 64,4 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	31	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-40,9	0,1	0,0	-0,2	0,2	5,6	1,3	0,0	28,4	24,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	32	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-41,2	0,1	-2,1	-0,2	2,8	6,7	4,8	0,0	33,1	31,2
STP 10	14	14	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-33,6	0,6	0,0	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	0,0	30,8	26,6
STP 12-14	43	63	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,9	-0,5	-3,0	-0,4	2,9	-4,0	-8,2	0,0	19,9	15,6
STP 1-5	67	42	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,5	-0,2	-0,6	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	0,0	27,0	22,8
STP 1-5	65	34	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-41,6	0,0	0,0	-0,2	1,4	-4,0	-8,2	0,0	29,5	25,3
STP 6-11	86	66	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,4	-0,5	-8,7	-0,4	2,4	-4,0	-8,2	0,0	16,2	11,9
STP 6-9	55	17	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-35,9	0,5	0,0	-0,1	1,1	-4,0	-8,2	0,0	34,6	30,4
Gärtnerstraße 4 2.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 39,1 dB(A) LrN 35,5 dB(A) LT,max 63,8 dB(A) LN,max 63,8 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	32	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-41,1	0,2	0,0	-0,2	0,3	5,6	1,3	0,0	28,3	24,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	33	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-41,3	0,1	-1,6	-0,2	2,6	6,7	4,8	0,0	33,2	31,3
STP 10	14	15	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-34,4	0,7	0,0	-0,1	1,0	-4,0	-8,2	0,0	30,2	26,0
STP 12-14	43	63	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,9	-0,4	-3,0	-0,4	2,9	-4,0	-8,2	0,0	19,9	15,6
STP 1-5	67	43	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,6	-0,1	-0,5	-0,3	1,7	-4,0	-8,2	0,0	27,3	23,0
STP 1-5	65	34	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-41,7	0,1	0,0	-0,2	1,4	-4,0	-8,2	0,0	29,5	25,3
STP 6-11	86	66	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,4	-0,4	-8,7	-0,4	2,4	-4,0	-8,2	0,0	16,3	12,0
STP 6-9	55	19	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,4	0,5	0,0	-0,1	1,2	-4,0	-8,2	0,0	34,2	30,0
Gärtnerstraße 5 EG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 30,1 dB(A) LrN 22,8 dB(A) LT,max 53,6 dB(A) LN,max 53,6 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	74	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-48,3	-0,7	-8,5	-0,4	2,6	5,6	1,3	3,6	17,5	9,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	40	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,0	-0,2	-21,5	-0,2	10,7	6,7	4,8	3,6	23,2	17,7
STP 10	14	58	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,3	-0,5	-20,2	-0,2	8,3	-4,0	-8,2	3,6	7,8	-0,1



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A11

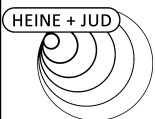
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 12-14	43	79	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,0	-0,7	-15,1	-0,1	1,9	-4,0	-8,2	3,6	8,4	0,6
STP 1-5	67	41	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,3	-0,2	-3,2	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	3,6	28,1	20,2
STP 1-5	65	86	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-49,7	-0,7	-17,8	-0,2	7,5	-4,0	-8,2	3,6	12,6	4,8
STP 6-11	86	93	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,3	-0,7	-12,3	-0,2	4,7	-4,0	-8,2	3,6	15,6	7,7
STP 6-9	55	52	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,4	-0,4	-19,8	-0,1	9,1	-4,0	-8,2	3,6	16,0	8,1
Gärtnerstraße 5 1.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 30,5 dB(A) LrN 23,2 dB(A) LT,max 53,6 dB(A) LN,max 53,6 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	74	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-6,2	-0,5	3,1	5,6	1,3	3,6	20,4	12,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	40	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,0	-0,1	-21,3	-0,2	10,8	6,7	4,8	3,6	23,6	18,0
STP 10	14	58	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,3	-0,4	-19,9	-0,2	8,0	-4,0	-8,2	3,6	7,9	0,0
STP 12-14	43	79	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,0	-0,6	-14,4	-0,1	3,4	-4,0	-8,2	3,6	10,8	2,9
STP 1-5	67	41	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,3	-0,1	-3,2	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	3,6	28,2	20,3
STP 1-5	65	86	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-49,7	-0,7	-16,4	-0,2	6,1	-4,0	-8,2	3,6	12,7	4,9
STP 6-11	86	93	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,3	-0,7	-11,1	-0,2	4,5	-4,0	-8,2	3,6	16,5	8,6
STP 6-9	55	53	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,4	-0,3	-19,7	-0,1	9,7	-4,0	-8,2	3,6	16,8	9,0
Gärtnerstraße 5 2.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 30,8 dB(A) LrN 23,5 dB(A) LT,max 53,7 dB(A) LN,max 53,7 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	74	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-48,4	-0,5	-3,9	-0,5	2,2	5,6	1,3	3,6	21,8	13,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	40	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,1	0,0	-20,7	-0,1	10,6	6,7	4,8	3,6	24,0	18,4
STP 10	14	58	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,3	-0,3	-19,3	-0,1	7,5	-4,0	-8,2	3,6	8,2	0,3
STP 12-14	43	79	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,0	-0,5	-14,0	-0,1	5,7	-4,0	-8,2	3,6	13,6	5,7
STP 1-5	67	42	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,4	-0,1	-3,2	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	3,6	28,1	20,2
STP 1-5	65	86	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-49,7	-0,6	-16,2	-0,2	3,0	-4,0	-8,2	3,6	10,0	2,1
STP 6-11	86	93	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,4	-0,6	-10,2	-0,2	4,4	-4,0	-8,2	3,6	17,4	9,6
STP 6-9	55	53	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,4	-0,2	-19,2	-0,1	9,4	-4,0	-8,2	3,6	17,1	9,2
Gärtnerstraße 8, 8 a EG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 38,8 dB(A) LrN 34,7 dB(A) LT,max 65,5 dB(A) LN,max 65,5 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	29	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-40,2	0,1	-0,7	-0,2	1,3	5,6	1,3	0,0	29,4	25,2
Pkw Fahrwege zu TG	23	64	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,2	-0,6	-4,0	-0,5	2,4	6,7	4,8	0,0	24,0	22,1
STP 10	14	42	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,4	-0,3	0,0	-0,3	1,2	-4,0	-8,2	0,0	20,2	16,0
STP 12-14	43	52	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,3	-0,4	-16,6	-0,1	0,5	-4,0	-8,2	0,0	5,9	1,7
STP 1-5	67	77	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-48,8	-0,7	-2,0	-0,6	0,7	-4,0	-8,2	0,0	18,7	14,5
STP 1-5	65	13	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-33,5	0,6	0,0	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	0,0	37,8	33,5



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A12

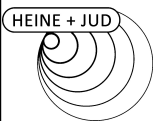
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 6-11	86	47	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,4	-0,3	-21,4	-0,2	2,5	-4,0	-8,2	0,0	7,0	2,7
STP 6-9	55	49	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,9	-0,4	0,0	-0,4	1,5	-4,0	-8,2	0,0	25,0	20,7
Gärtnerstraße 8, 8 a 1.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 38,6 dB(A) LrN 34,5 dB(A) LT,max 64,8 dB(A) LN,max 64,8 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	30	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-40,4	0,2	-0,7	-0,2	1,3	5,6	1,3	0,0	29,4	25,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	65	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,2	-0,5	-3,2	-0,5	2,3	6,7	4,8	0,0	24,7	22,8
STP 10	14	42	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,5	-0,2	0,0	-0,3	1,2	-4,0	-8,2	0,0	20,3	16,0
STP 12-14	43	52	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,3	-0,3	-16,6	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	0,0	6,2	1,9
STP 1-5	67	78	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-48,8	-0,6	-0,9	-0,7	0,6	-4,0	-8,2	0,0	19,6	15,3
STP 1-5	65	14	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-34,0	0,6	0,0	-0,1	1,0	-4,0	-8,2	0,0	37,4	33,2
STP 6-11	86	47	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,4	-0,2	-20,8	-0,2	2,4	-4,0	-8,2	0,0	7,6	3,4
STP 6-9	55	50	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,9	-0,3	0,0	-0,4	1,5	-4,0	-8,2	0,0	25,0	20,8
Gärtnerstraße 8, 8 a 2.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 38,1 dB(A) LrN 34,0 dB(A) LT,max 63,9 dB(A) LN,max 63,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	30	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-40,6	0,2	-0,7	-0,2	1,4	5,6	1,3	0,0	29,2	25,0
Pkw Fahrwege zu TG	23	65	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,2	-0,4	-2,7	-0,5	2,3	6,7	4,8	0,0	25,2	23,2
STP 10	14	42	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,6	-0,1	0,0	-0,3	1,2	-4,0	-8,2	0,0	20,3	16,0
STP 12-14	43	52	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,4	-0,2	-16,3	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	0,0	6,7	2,4
STP 1-5	67	78	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-48,8	-0,5	-0,4	-0,6	0,5	-4,0	-8,2	0,0	20,2	15,9
STP 1-5	65	15	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-34,8	0,7	0,0	-0,1	1,1	-4,0	-8,2	0,0	36,8	32,6
STP 6-11	86	47	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,5	-0,2	-20,0	-0,1	2,7	-4,0	-8,2	0,0	8,7	4,5
STP 6-9	55	50	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,0	-0,2	0,0	-0,4	1,5	-4,0	-8,2	0,0	25,0	20,8
Gärtnerstraße 8, 8 a 3.OG N RW,T 60 dB(A) RW,N 45 dB(A) RW,T,max 90 dB(A) RW,N,max 65 dB(A) LrT 37,6 dB(A) LrN 33,5 dB(A) LT,max 62,8 dB(A) LN,max 62,8 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	31	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-40,9	0,2	-0,8	-0,2	1,4	5,6	1,3	0,0	29,0	24,7
Pkw Fahrwege zu TG	23	65	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,3	-0,3	-2,4	-0,5	2,5	6,7	4,8	0,0	25,6	23,7
STP 10	14	43	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,7	0,0	0,0	-0,3	1,2	-4,0	-8,2	0,0	20,2	15,9
STP 12-14	43	53	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,4	-0,2	-16,1	-0,1	0,8	-4,0	-8,2	0,0	6,8	2,6
STP 1-5	67	78	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-48,9	-0,4	-0,3	-0,6	0,5	-4,0	-8,2	0,0	20,3	16,0
STP 1-5	65	17	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-35,7	0,7	0,0	-0,1	1,2	-4,0	-8,2	0,0	36,1	31,8
STP 6-11	86	48	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,6	-0,1	-19,8	-0,1	2,5	-4,0	-8,2	0,0	8,8	4,5
STP 6-9	55	51	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,2	0,0	-0,4	1,6	-4,0	-8,2	0,0	25,0	20,7



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A13

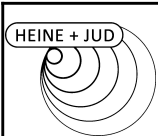
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
Haus 1 EG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 50,8 dB(A) LrN 45,2 dB(A) LT,max 70,3 dB(A) LN,max 70,3 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	50	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-44,9	-0,5	-8,2	-0,4	1,3	5,6	1,3	3,6	20,1	12,2
Pkw Fahrwege zu TG	23	7	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-28,0	0,9	-0,6	-0,1	1,0	6,7	4,8	3,6	50,6	45,0
STP 10	14	26	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-39,4	0,0	-0,4	-0,2	2,1	-4,0	-8,2	3,6	28,7	20,9
STP 12-14	43	66	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,3	-0,7	-20,1	-0,2	2,8	-4,0	-8,2	3,6	5,9	-2,0
STP 1-5	67	19	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-36,7	0,3	-12,3	-0,1	0,6	-4,0	-8,2	3,6	25,5	17,6
STP 1-5	65	59	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,4	-0,6	-9,5	-0,3	1,2	-4,0	-8,2	3,6	18,0	10,1
STP 6-11	86	76	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,7	-0,7	-20,3	-0,3	1,2	-4,0	-8,2	3,6	5,7	-2,1
STP 6-9	55	20	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,8	0,2	-0,4	-0,2	0,7	-4,0	-8,2	3,6	36,2	28,3
Haus 1 1.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 48,9 dB(A) LrN 43,2 dB(A) LT,max 68,4 dB(A) LN,max 68,4 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	50	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,0	-0,3	-7,8	-0,3	1,4	5,6	1,3	3,6	20,8	12,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	9	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-30,0	0,9	0,0	-0,1	0,4	6,7	4,8	3,6	48,6	43,0
STP 10	14	26	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-39,4	0,2	0,0	-0,2	1,9	-4,0	-8,2	3,6	29,1	21,2
STP 12-14	43	66	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,3	-0,5	-20,0	-0,2	2,9	-4,0	-8,2	3,6	6,2	-1,7
STP 1-5	67	20	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-36,9	0,4	-12,3	-0,1	0,6	-4,0	-8,2	3,6	25,5	17,6
STP 1-5	65	59	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,4	-0,4	-9,5	-0,3	1,4	-4,0	-8,2	3,6	18,5	10,6
STP 6-11	86	76	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,7	-0,6	-20,2	-0,2	0,9	-4,0	-8,2	3,6	5,6	-2,2
STP 6-9	55	20	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,9	0,4	0,0	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	36,6	28,7
Haus 1 2.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 47,0 dB(A) LrN 41,3 dB(A) LT,max 65,5 dB(A) LN,max 65,5 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	50	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,0	-0,2	-7,7	-0,3	1,4	5,6	1,3	3,6	21,1	13,2
Pkw Fahrwege zu TG	23	11	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-32,0	0,9	0,0	-0,1	0,3	6,7	4,8	3,6	46,5	41,0
STP 10	14	27	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-39,6	0,2	0,0	-0,2	1,9	-4,0	-8,2	3,6	29,0	21,1
STP 12-14	43	66	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,4	-0,4	-19,6	-0,2	3,3	-4,0	-8,2	3,6	7,1	-0,7
STP 1-5	67	21	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-37,3	0,4	-12,1	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	25,3	17,4
STP 1-5	65	59	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,4	-0,3	-9,2	-0,2	1,3	-4,0	-8,2	3,6	18,7	10,9
STP 6-11	86	76	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,7	-0,5	-19,4	-0,2	1,0	-4,0	-8,2	3,6	6,7	-1,2
STP 6-9	55	21	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-37,2	0,4	0,0	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	36,4	28,5
Haus 1 3.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 45,6 dB(A) LrN 39,7 dB(A) LT,max 63,7 dB(A) LN,max 63,7 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	51	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,1	-0,2	-7,6	-0,3	1,3	5,6	1,3	3,6	20,9	13,0



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A14

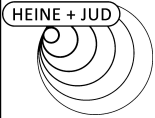
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
Pkw Fahrwege zu TG	23	14	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-33,6	0,9	0,0	-0,1	0,3	6,7	4,8	3,6	44,9	39,3
STP 10	14	28	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-39,8	0,3	0,0	-0,2	2,0	-4,0	-8,2	3,6	28,9	21,0
STP 12-14	43	66	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,4	-0,4	-18,8	-0,2	4,9	-4,0	-8,2	3,6	9,6	1,7
STP 1-5	67	22	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-37,8	0,5	-12,0	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	25,1	17,2
STP 1-5	65	59	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,5	-0,3	-9,1	-0,2	1,3	-4,0	-8,2	3,6	18,8	11,0
STP 6-11	86	77	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,7	-0,4	-18,6	-0,2	1,7	-4,0	-8,2	3,6	8,3	0,4
STP 6-9	55	22	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-37,7	0,5	0,0	-0,2	0,7	-4,0	-8,2	3,6	36,0	28,1
Haus 1 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 47,1 dB(A) LrN 39,6 dB(A) LT,max 73,1 dB(A) LN,max 73,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	62	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-46,9	-0,6	-15,6	-0,2	1,9	5,6	1,3	3,6	11,4	3,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	14	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-34,2	0,5	-6,2	-0,1	0,8	6,7	4,8	3,6	38,2	32,7
STP 10	14	36	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-42,0	-0,1	-9,2	-0,1	2,8	-4,0	-8,2	3,6	17,9	10,1
STP 12-14	43	80	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,0	-0,7	-21,8	-0,3	2,3	-4,0	-8,2	3,6	1,8	-6,1
STP 1-5	67	7	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-28,1	0,9	0,0	0,0	0,1	-4,0	-8,2	3,6	46,4	38,5
STP 1-5	65	70	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-47,9	-0,6	-11,1	-0,2	0,2	-4,0	-8,2	3,6	13,9	6,0
STP 6-11	86	90	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,1	-0,7	-23,0	-0,5	1,9	-4,0	-8,2	3,6	2,1	-5,8
STP 6-9	55	27	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-39,7	0,1	-6,9	-0,1	1,9	-4,0	-8,2	3,6	27,9	20,1
Haus 1 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 46,2 dB(A) LrN 39,0 dB(A) LT,max 70,2 dB(A) LN,max 70,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	62	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-46,9	-0,5	-15,5	-0,2	1,7	5,6	1,3	3,6	11,5	3,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	15	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-34,5	0,6	-4,3	-0,1	0,7	6,7	4,8	3,6	39,7	34,1
STP 10	14	36	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-42,0	0,0	-9,2	-0,1	2,8	-4,0	-8,2	3,6	18,1	10,2
STP 12-14	43	80	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,0	-0,6	-21,8	-0,3	2,3	-4,0	-8,2	3,6	1,9	-6,0
STP 1-5	67	8	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-29,6	0,9	0,0	-0,1	0,1	-4,0	-8,2	3,6	45,0	37,1
STP 1-5	65	70	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-47,9	-0,5	-11,1	-0,2	0,2	-4,0	-8,2	3,6	14,0	6,2
STP 6-11	86	90	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,1	-0,7	-23,0	-0,5	2,0	-4,0	-8,2	3,6	2,2	-5,7
STP 6-9	55	27	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-39,7	0,2	-6,8	-0,1	2,0	-4,0	-8,2	3,6	28,2	20,3
Haus 1 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 44,9 dB(A) LrN 37,8 dB(A) LT,max 67,3 dB(A) LN,max 67,3 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	63	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-46,9	-0,4	-15,1	-0,2	1,6	5,6	1,3	3,6	11,9	4,0
Pkw Fahrwege zu TG	23	16	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-35,2	0,6	-4,1	-0,1	0,8	6,7	4,8	3,6	39,4	33,9
STP 10	14	36	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-42,1	0,0	-9,1	-0,1	2,8	-4,0	-8,2	3,6	18,2	10,3
STP 12-14	43	80	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,1	-0,5	-21,6	-0,3	2,2	-4,0	-8,2	3,6	2,1	-5,7



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A15

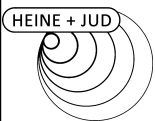
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 1-5	67	10	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-31,3	0,9	0,0	-0,1	0,2	-4,0	-8,2	3,6	43,3	35,4
STP 1-5	65	70	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-47,9	-0,4	-10,9	-0,2	0,3	-4,0	-8,2	3,6	14,4	6,5
STP 6-11	86	90	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,1	-0,6	-22,7	-0,4	1,9	-4,0	-8,2	3,6	2,5	-5,4
STP 6-9	55	28	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-39,9	0,2	-6,7	-0,1	2,1	-4,0	-8,2	3,6	28,2	20,3
Haus 1 3.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 43,6 dB(A) LrN 36,7 dB(A) LT,max 64,9 dB(A) LN,max 64,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	63	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-47,0	-0,3	-14,8	-0,2	1,7	5,6	1,3	3,6	12,3	4,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	18	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-35,9	0,6	-4,0	-0,1	0,9	6,7	4,8	3,6	38,8	33,2
STP 10	14	37	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-42,3	0,1	-8,9	-0,1	2,9	-4,0	-8,2	3,6	18,3	10,4
STP 12-14	43	80	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,1	-0,5	-21,0	-0,3	1,1	-4,0	-8,2	3,6	1,7	-6,2
STP 1-5	67	13	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-33,0	0,9	0,0	-0,1	0,2	-4,0	-8,2	3,6	41,7	33,8
STP 1-5	65	71	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-48,0	-0,4	-10,6	-0,2	0,5	-4,0	-8,2	3,6	14,9	7,1
STP 6-11	86	90	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,1	-0,5	-22,1	-0,4	0,9	-4,0	-8,2	3,6	2,2	-5,6
STP 6-9	55	29	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-40,1	0,3	-6,6	-0,1	2,1	-4,0	-8,2	3,6	28,1	20,3
Haus 2 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 44,7 dB(A) LrN 37,3 dB(A) LT,max 73,1 dB(A) LN,max 73,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	24	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-38,5	0,2	-5,4	-0,1	1,3	5,6	1,3	3,6	30,2	22,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	26	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-39,2	0,1	-4,1	-0,2	3,1	6,7	4,8	3,6	37,0	31,5
STP 10	14	7	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-27,4	0,9	0,0	0,0	0,0	-4,0	-8,2	3,6	40,2	32,3
STP 12-14	43	49	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,7	-0,4	-19,6	-0,1	10,6	-4,0	-8,2	3,6	17,2	9,3
STP 1-5	67	40	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,1	-0,3	-3,2	-0,4	1,0	-4,0	-8,2	3,6	27,7	19,8
STP 1-5	65	31	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-40,9	-0,1	-4,5	-0,2	2,6	-4,0	-8,2	3,6	30,6	22,7
STP 6-11	86	55	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,8	-0,5	-22,3	-0,3	6,2	-4,0	-8,2	3,6	11,7	3,8
STP 6-9	55	12	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-32,9	0,6	0,0	-0,1	0,2	-4,0	-8,2	3,6	40,5	32,6
Haus 2 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 44,3 dB(A) LrN 37,1 dB(A) LT,max 70,1 dB(A) LN,max 70,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	24	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-38,7	0,3	-5,4	-0,1	1,4	5,6	1,3	3,6	30,3	22,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	26	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-39,4	0,2	-2,7	-0,2	2,7	6,7	4,8	3,6	38,0	32,5
STP 10	14	8	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-29,0	0,9	0,0	-0,1	0,1	-4,0	-8,2	3,6	38,6	30,7
STP 12-14	43	49	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,7	-0,3	-19,6	-0,1	10,5	-4,0	-8,2	3,6	17,1	9,3
STP 1-5	67	41	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,2	-0,1	-0,5	-0,3	0,6	-4,0	-8,2	3,6	30,0	22,1
STP 1-5	65	32	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-41,0	0,1	-4,1	-0,2	2,4	-4,0	-8,2	3,6	30,9	23,0
STP 6-11	86	55	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,8	-0,4	-22,3	-0,2	6,1	-4,0	-8,2	3,6	11,8	3,9



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A16

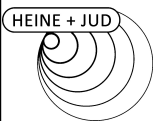
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 6-9	55	13	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-33,5	0,7	0,0	-0,1	0,2	-4,0	-8,2	3,6	40,0	32,1
Haus 2 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 43,7 dB(A) LrN 36,7 dB(A) LT,max 67,2 dB(A) LN,max 67,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	25	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-38,9	0,3	-5,5	-0,1	1,5	5,6	1,3	3,6	30,1	22,2
Pkw Fahrwege zu TG	23	27	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-39,7	0,3	-1,8	-0,2	2,7	6,7	4,8	3,6	38,6	33,0
STP 10	14	10	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-30,9	0,9	0,0	-0,1	0,1	-4,0	-8,2	3,6	36,7	28,8
STP 12-14	43	49	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,8	-0,2	-19,3	-0,1	10,2	-4,0	-8,2	3,6	17,2	9,3
STP 1-5	67	41	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,3	-0,1	-0,3	-0,3	0,6	-4,0	-8,2	3,6	30,2	22,3
STP 1-5	65	32	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-41,1	0,1	-4,1	-0,2	2,5	-4,0	-8,2	3,6	30,8	23,0
STP 6-11	86	55	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,9	-0,3	-22,1	-0,2	5,7	-4,0	-8,2	3,6	11,7	3,8
STP 6-9	55	15	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-34,3	0,7	0,0	-0,1	0,3	-4,0	-8,2	3,6	39,2	31,3
Haus 2 3.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 43,2 dB(A) LrN 36,3 dB(A) LT,max 64,9 dB(A) LN,max 64,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	26	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-39,3	0,4	-5,6	-0,1	1,6	5,6	1,3	3,6	29,7	21,8
Pkw Fahrwege zu TG	23	28	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-40,0	0,3	-1,2	-0,2	2,6	6,7	4,8	3,6	38,8	33,3
STP 10	14	12	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-32,7	0,9	0,0	-0,1	0,1	-4,0	-8,2	3,6	34,9	27,1
STP 12-14	43	49	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,9	-0,2	-18,7	-0,1	9,1	-4,0	-8,2	3,6	16,7	8,8
STP 1-5	67	42	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-43,4	0,0	-0,2	-0,3	0,6	-4,0	-8,2	3,6	30,3	22,4
STP 1-5	65	33	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-41,3	0,2	-4,1	-0,2	2,6	-4,0	-8,2	3,6	30,7	22,8
STP 6-11	86	56	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,9	-0,2	-21,5	-0,2	5,2	-4,0	-8,2	3,6	11,8	3,9
STP 6-9	55	16	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-35,3	0,7	0,0	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	38,3	30,4
Haus 2 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 46,7 dB(A) LrN 40,6 dB(A) LT,max 65,2 dB(A) LN,max 65,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	38	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-42,6	-0,1	-17,8	-0,1	5,4	5,6	1,3	3,6	17,6	9,7
Pkw Fahrwege zu TG	23	13	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-33,2	0,7	-0,9	-0,1	1,6	6,7	4,8	3,6	45,4	39,9
STP 10	14	18	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,1	0,4	0,0	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	3,6	31,7	23,8
STP 12-14	43	54	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,7	-0,4	-21,6	-0,2	2,4	-4,0	-8,2	3,6	5,9	-2,0
STP 1-5	67	30	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-40,5	0,0	-4,8	-0,2	2,5	-4,0	-8,2	3,6	30,7	22,8
STP 1-5	65	47	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-44,5	-0,3	-16,9	-0,1	11,1	-4,0	-8,2	3,6	23,0	15,1
STP 6-11	86	64	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,1	-0,5	-22,2	-0,3	1,4	-4,0	-8,2	3,6	5,7	-2,2
STP 6-9	55	15	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-34,5	0,5	0,0	-0,1	0,8	-4,0	-8,2	3,6	39,4	31,5
Haus 2 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 46,3 dB(A) LrN 40,3 dB(A) LT,max 64,3 dB(A) LN,max 64,3 dB(A)																	



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A17

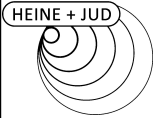
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw	dLw	KR	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	(LrT)	(LrT)	(LrN)
Pkw Fahrwege	41	38	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-42,6	-0,1	-17,0	-0,1	5,2	5,6	1,3	3,6	18,3	10,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	14	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-34,1	0,7	-0,2	-0,1	1,3	6,7	4,8	3,6	45,0	39,5
STP 10	14	18	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,3	0,5	0,0	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	3,6	31,6	23,7
STP 12-14	43	54	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,7	-0,3	-21,6	-0,2	2,3	-4,0	-8,2	3,6	5,9	-2,0
STP 1-5	67	30	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-40,6	0,1	-4,2	-0,2	2,4	-4,0	-8,2	3,6	31,1	23,2
STP 1-5	65	47	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-44,5	-0,2	-16,6	-0,1	10,8	-4,0	-8,2	3,6	23,0	15,2
STP 6-11	86	64	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,2	-0,5	-22,2	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	3,6	5,9	-2,0
STP 6-9	55	16	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-34,9	0,6	0,0	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	3,6	39,1	31,3
Haus 2 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 45,8 dB(A) LrN 39,8 dB(A) LT,max 63,4 dB(A) LN,max 63,4 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	39	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-42,7	0,0	-16,8	-0,1	5,1	5,6	1,3	3,6	18,4	10,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	16	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-35,2	0,7	0,0	-0,1	1,7	6,7	4,8	3,6	44,4	38,9
STP 10	14	19	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,7	0,5	0,0	-0,1	1,0	-4,0	-8,2	3,6	31,3	23,4
STP 12-14	43	55	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,8	-0,3	-21,2	-0,2	2,2	-4,0	-8,2	3,6	6,2	-1,7
STP 1-5	67	31	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-40,8	0,2	-4,1	-0,2	2,4	-4,0	-8,2	3,6	31,2	23,3
STP 1-5	65	48	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-44,6	-0,2	-16,3	-0,1	10,6	-4,0	-8,2	3,6	23,1	15,2
STP 6-11	86	64	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,2	-0,4	-21,8	-0,3	1,5	-4,0	-8,2	3,6	6,3	-1,6
STP 6-9	55	17	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-35,5	0,6	0,0	-0,1	1,1	-4,0	-8,2	3,6	38,7	30,8
Haus 2 3.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 45,1 dB(A) LrN 39,1 dB(A) LT,max 62,9 dB(A) LN,max 62,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	39	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-42,9	0,0	-16,6	-0,1	5,1	5,6	1,3	3,6	18,4	10,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	18	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-36,2	0,7	0,0	-0,1	2,0	6,7	4,8	3,6	43,7	38,2
STP 10	14	21	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-37,3	0,5	0,0	-0,1	1,1	-4,0	-8,2	3,6	30,9	23,0
STP 12-14	43	55	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,8	-0,2	-20,4	-0,2	2,2	-4,0	-8,2	3,6	7,0	-0,9
STP 1-5	67	32	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-41,1	0,2	-4,0	-0,2	2,5	-4,0	-8,2	3,6	31,0	23,2
STP 1-5	65	48	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-44,6	-0,1	-16,0	-0,1	10,3	-4,0	-8,2	3,6	23,1	15,2
STP 6-11	86	65	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,2	-0,3	-20,7	-0,2	1,4	-4,0	-8,2	3,6	7,4	-0,5
STP 6-9	55	18	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-36,2	0,6	0,0	-0,1	1,2	-4,0	-8,2	3,6	38,1	30,2
Haus 3 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 46,4 dB(A) LrN 38,5 dB(A) LT,max 75,5 dB(A) LN,max 75,5 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	21	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-37,4	0,3	-2,7	-0,1	1,2	5,6	1,3	3,6	34,0	26,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	64	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,1	-0,6	-6,7	-0,6	3,1	6,7	4,8	3,6	25,5	20,0
STP 10	14	43	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,6	-0,3	0,0	-0,3	2,1	-4,0	-8,2	3,6	24,5	16,6



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A18

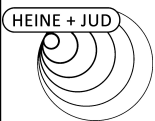
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 12-14	43	34	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,7	-0,1	-20,1	-0,1	1,8	-4,0	-8,2	3,6	11,2	3,3
STP 1-5	67	79	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-48,9	-0,7	-5,1	-0,5	1,5	-4,0	-8,2	3,6	20,0	12,1
STP 1-5	65	8	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-28,7	0,9	0,0	0,0	0,3	-4,0	-8,2	3,6	45,9	38,1
STP 6-11	86	29	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,3	0,0	-22,5	-0,1	3,7	-4,0	-8,2	3,6	15,3	7,4
STP 6-9	55	51	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,4	-0,2	-0,4	1,0	-4,0	-8,2	3,6	27,6	19,8
Haus 3 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 45,1 dB(A) LrN 37,3 dB(A) LT,max 71,3 dB(A) LN,max 71,3 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	21	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-37,6	0,4	-2,7	-0,1	1,3	5,6	1,3	3,6	33,9	26,0
Pkw Fahrwege zu TG	23	64	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,1	-0,5	-6,0	-0,5	2,9	6,7	4,8	3,6	26,1	20,6
STP 10	14	43	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,6	-0,2	0,0	-0,3	2,1	-4,0	-8,2	3,6	24,6	16,7
STP 12-14	43	35	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,8	0,0	-19,5	-0,1	1,8	-4,0	-8,2	3,6	11,9	4,0
STP 1-5	67	79	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,0	-0,6	-3,2	-0,7	1,2	-4,0	-8,2	3,6	21,5	13,6
STP 1-5	65	9	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-30,2	0,9	0,0	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	44,6	36,7
STP 6-11	86	29	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,4	0,1	-22,2	-0,1	3,6	-4,0	-8,2	3,6	15,4	7,5
STP 6-9	55	51	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,3	-0,2	-0,4	1,0	-4,0	-8,2	3,6	27,7	19,8
Haus 3 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 43,8 dB(A) LrN 36,0 dB(A) LT,max 68,0 dB(A) LN,max 68,0 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	22	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-38,0	0,4	-2,7	-0,1	1,3	5,6	1,3	3,6	33,7	25,8
Pkw Fahrwege zu TG	23	64	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,2	-0,4	-5,9	-0,5	3,0	6,7	4,8	3,6	26,4	20,9
STP 10	14	43	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,7	-0,1	0,0	-0,3	2,1	-4,0	-8,2	3,6	24,6	16,7
STP 12-14	43	35	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,9	0,1	-19,2	-0,1	2,0	-4,0	-8,2	3,6	12,3	4,4
STP 1-5	67	79	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,0	-0,5	-2,0	-0,6	1,2	-4,0	-8,2	3,6	22,7	14,8
STP 1-5	65	11	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-31,9	0,9	0,0	-0,1	0,5	-4,0	-8,2	3,6	43,0	35,1
STP 6-11	86	30	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,5	0,2	-21,6	-0,1	3,4	-4,0	-8,2	3,6	15,7	7,9
STP 6-9	55	51	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,2	-0,2	-0,2	-0,4	1,0	-4,0	-8,2	3,6	27,7	19,8
Haus 3 3.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 42,6 dB(A) LrN 34,8 dB(A) LT,max 65,6 dB(A) LN,max 65,6 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	24	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-38,4	0,4	-2,7	-0,2	1,4	5,6	1,3	3,6	33,3	25,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	65	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,2	-0,3	-5,6	-0,5	3,0	6,7	4,8	3,6	26,7	21,2
STP 10	14	44	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,9	-0,1	0,0	-0,3	2,1	-4,0	-8,2	3,6	24,5	16,6
STP 12-14	43	36	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-42,1	0,1	-18,8	-0,1	2,2	-4,0	-8,2	3,6	12,7	4,8
STP 1-5	67	80	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,0	-0,5	-1,9	-0,6	1,5	-4,0	-8,2	3,6	23,1	15,2
STP 1-5	65	13	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-33,5	0,9	0,0	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	41,6	33,8



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A19

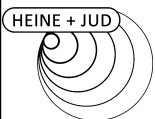
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 6-11	86	31	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,7	0,2	-21,1	-0,1	3,3	-4,0	-8,2	3,6	15,9	8,0
STP 6-9	55	52	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,3	-0,2	-0,2	-0,4	1,0	-4,0	-8,2	3,6	27,7	19,8
Haus 3 EG N RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 47,0 dB(A) LrN 39,1 dB(A) LT,max 73,2 dB(A) LN,max 73,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	17	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-35,8	0,5	-6,2	-0,1	1,0	5,6	1,3	3,6	32,2	24,3
Pkw Fahrwege zu TG	23	69	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,8	-0,6	-22,8	-0,3	3,6	6,7	4,8	3,6	9,4	3,9
STP 10	14	53	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,5	-0,4	-22,5	-0,3	2,2	-4,0	-8,2	3,6	0,2	-7,7
STP 12-14	43	12	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-32,4	0,6	-0,2	-0,1	0,3	-4,0	-8,2	3,6	39,7	31,8
STP 1-5	67	86	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,6	-0,7	-22,3	-0,4	1,2	-4,0	-8,2	3,6	1,8	-6,1
STP 1-5	65	30	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-40,6	0,0	-20,1	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	13,5	5,7
STP 6-11	86	8	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-29,1	0,8	-0,7	0,0	0,5	-4,0	-8,2	3,6	45,9	38,0
STP 6-9	55	60	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,5	-0,5	-22,2	-0,3	2,3	-4,0	-8,2	3,6	5,5	-2,4
Haus 3 1.OG N RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 46,7 dB(A) LrN 38,8 dB(A) LT,max 70,7 dB(A) LN,max 70,7 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	18	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-36,3	0,5	-5,9	-0,1	0,9	5,6	1,3	3,6	32,0	24,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	69	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,8	-0,5	-22,7	-0,3	4,6	6,7	4,8	3,6	10,5	5,0
STP 10	14	53	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,5	-0,3	-22,5	-0,2	2,0	-4,0	-8,2	3,6	0,0	-7,9
STP 12-14	43	12	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-32,9	0,7	0,0	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	39,5	31,6
STP 1-5	67	86	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,7	-0,7	-22,1	-0,4	1,1	-4,0	-8,2	3,6	2,0	-5,9
STP 1-5	65	31	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-40,7	0,1	-19,9	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	13,4	5,5
STP 6-11	86	9	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-30,1	0,8	-0,1	-0,1	0,6	-4,0	-8,2	3,6	45,6	37,7
STP 6-9	55	60	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,5	-0,4	-22,3	-0,3	2,0	-4,0	-8,2	3,6	5,1	-2,8
Haus 3 2.OG N RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 45,6 dB(A) LrN 37,7 dB(A) LT,max 68,1 dB(A) LN,max 68,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	20	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-37,0	0,6	-6,2	-0,1	1,2	5,6	1,3	3,6	31,3	23,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	70	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,9	-0,4	-22,5	-0,3	4,9	6,7	4,8	3,6	11,1	5,6
STP 10	14	54	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,6	-0,3	-22,4	-0,2	2,0	-4,0	-8,2	3,6	0,2	-7,7
STP 12-14	43	14	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-33,7	0,7	0,0	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	38,7	30,8
STP 1-5	67	86	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,7	-0,6	-22,0	-0,4	1,1	-4,0	-8,2	3,6	2,2	-5,7
STP 1-5	65	31	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-40,8	0,1	-19,7	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	13,5	5,7
STP 6-11	86	11	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-31,5	0,9	0,0	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	44,4	36,5
STP 6-9	55	60	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,6	-0,3	-22,1	-0,3	2,0	-4,0	-8,2	3,6	5,3	-2,5



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A20

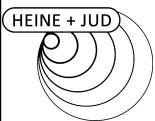
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw	dLw	KR	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	(LrT)	(LrT)	(LrN)
Haus 3 3.OG N RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 44,4 dB(A) LrN 36,5 dB(A) LT,max 66,2 dB(A) LN,max 66,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	22	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-37,8	0,6	-6,5	-0,1	1,6	5,6	1,3	3,6	30,6	22,7
Pkw Fahrwege zu TG	23	70	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,9	-0,4	-21,9	-0,3	3,6	6,7	4,8	3,6	10,4	4,9
STP 10	14	54	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,7	-0,2	-22,1	-0,2	2,0	-4,0	-8,2	3,6	0,5	-7,4
STP 12-14	43	15	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-34,7	0,7	0,0	-0,1	0,5	-4,0	-8,2	3,6	37,8	29,9
STP 1-5	67	86	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,7	-0,5	-21,6	-0,3	1,1	-4,0	-8,2	3,6	2,7	-5,2
STP 1-5	65	32	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-41,0	0,2	-19,5	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	13,6	5,7
STP 6-11	86	13	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-33,0	0,9	0,0	-0,1	0,9	-4,0	-8,2	3,6	43,1	35,2
STP 6-9	55	61	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-46,7	-0,3	-21,8	-0,2	2,0	-4,0	-8,2	3,6	5,7	-2,2
Kirschenweg 20 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 36,3 dB(A) LrN 28,5 dB(A) LT,max 60,0 dB(A) LN,max 60,0 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	42	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-43,5	-0,2	-6,8	-0,2	1,8	5,6	1,3	3,6	24,0	16,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	77	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-48,7	-0,7	-22,0	-0,3	6,1	6,7	4,8	3,6	11,7	6,2
STP 10	14	70	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,9	-0,6	-22,0	-0,3	10,5	-4,0	-8,2	3,6	6,4	-1,5
STP 12-14	43	21	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-37,6	0,2	-0,4	-0,2	0,1	-4,0	-8,2	3,6	33,5	25,6
STP 1-5	67	93	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,4	-0,7	-22,0	-0,4	2,9	-4,0	-8,2	3,6	3,1	-4,7
STP 1-5	65	61	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,7	-0,5	-5,8	-0,4	0,1	-4,0	-8,2	3,6	20,3	12,4
STP 6-11	86	32	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,2	0,0	-1,3	-0,2	0,6	-4,0	-8,2	3,6	32,2	24,3
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,7	-21,3	-0,3	7,3	-4,0	-8,2	3,6	9,3	1,4
Kirschenweg 20 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 37,5 dB(A) LrN 29,6 dB(A) LT,max 60,3 dB(A) LN,max 60,3 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	42	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-43,5	-0,1	-2,1	-0,2	1,6	5,6	1,3	3,6	28,5	20,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	77	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-48,8	-0,6	-19,7	-0,2	5,7	6,7	4,8	3,6	13,8	8,2
STP 10	14	70	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,9	-0,5	-20,2	-0,2	12,6	-4,0	-8,2	3,6	10,4	2,5
STP 12-14	43	22	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-37,7	0,3	-0,2	-0,2	0,2	-4,0	-8,2	3,6	33,8	25,9
STP 1-5	67	93	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,4	-0,7	-21,2	-0,3	4,2	-4,0	-8,2	3,6	5,2	-2,6
STP 1-5	65	61	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,7	-0,4	-5,4	-0,4	0,1	-4,0	-8,2	3,6	20,7	12,8
STP 6-11	86	32	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,2	0,0	-0,4	-0,2	1,0	-4,0	-8,2	3,6	33,6	25,7
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,6	-20,2	-0,2	9,4	-4,0	-8,2	3,6	12,7	4,8
Kirschenweg 20 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 37,7 dB(A) LrN 29,9 dB(A) LT,max 60,1 dB(A) LN,max 60,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	43	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-43,6	0,0	-1,3	-0,3	1,6	5,6	1,3	3,6	29,2	21,3



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A21

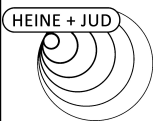
Quelle	I oder S m,m²	S m	Lw dB(A)	L'w dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	dLw (LrT) dB	dLw (LrN) dB	KR (LrT) dB	LrT dB(A)	LrN dB(A)
Pkw Fahrwege zu TG	23	78	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-48,8	-0,5	-19,3	-0,2	8,5	6,7	4,8	3,6	17,0	11,5
STP 10	14	70	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,9	-0,4	-19,9	-0,2	12,9	-4,0	-8,2	3,6	11,1	3,2
STP 12-14	43	22	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-37,9	0,4	0,0	-0,2	0,2	-4,0	-8,2	3,6	33,9	26,0
STP 1-5	67	93	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,4	-0,6	-20,9	-0,3	6,7	-4,0	-8,2	3,6	8,2	0,3
STP 1-5	65	61	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-46,7	-0,3	-5,4	-0,4	0,1	-4,0	-8,2	3,6	20,9	13,0
STP 6-11	86	33	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,3	0,1	-0,3	-0,2	1,0	-4,0	-8,2	3,6	33,8	25,9
STP 6-9	55	75	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,5	-20,0	-0,2	11,2	-4,0	-8,2	3,6	14,8	6,9
Kirschenweg 21 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 47,8 dB(A) LrN 40,0 dB(A) LT,max 74,1 dB(A) LN,max 74,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	32	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-41,2	0,0	-3,8	-0,2	1,2	5,6	1,3	3,6	28,8	20,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	82	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-49,3	-0,7	-21,2	-0,3	4,1	6,7	4,8	3,6	10,0	4,4
STP 10	14	67	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,5	-0,6	-21,6	-0,3	1,8	-4,0	-8,2	3,6	-1,6	-9,5
STP 12-14	43	16	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-35,3	0,4	-1,4	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	35,4	27,5
STP 1-5	67	99	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,9	-0,7	-20,7	-0,3	2,4	-4,0	-8,2	3,6	3,4	-4,5
STP 1-5	65	43	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-43,6	-0,3	-18,9	-0,1	1,3	-4,0	-8,2	3,6	12,0	4,1
STP 6-11	86	7	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-28,0	0,9	-0,1	0,0	0,4	-4,0	-8,2	3,6	47,5	39,6
STP 6-9	55	73	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,3	-0,7	-21,0	-0,3	7,6	-4,0	-8,2	3,6	10,1	2,2
Kirschenweg 21 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 47,0 dB(A) LrN 39,1 dB(A) LT,max 71,2 dB(A) LN,max 71,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	33	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-41,3	0,1	-2,2	-0,2	1,3	5,6	1,3	3,6	30,5	22,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	83	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-49,3	-0,6	-21,1	-0,3	4,7	6,7	4,8	3,6	10,7	5,1
STP 10	14	67	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,5	-0,5	-21,6	-0,3	1,8	-4,0	-8,2	3,6	-1,5	-9,3
STP 12-14	43	17	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-35,6	0,5	-0,3	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	36,3	28,4
STP 1-5	67	99	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,9	-0,7	-20,4	-0,3	3,4	-4,0	-8,2	3,6	4,7	-3,2
STP 1-5	65	43	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-43,6	-0,2	-18,9	-0,1	1,3	-4,0	-8,2	3,6	12,1	4,2
STP 6-11	86	8	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-29,4	0,9	0,0	-0,1	0,6	-4,0	-8,2	3,6	46,5	38,6
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-20,9	-0,2	8,3	-4,0	-8,2	3,6	10,9	3,1
Kirschenweg 21 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 45,6 dB(A) LrN 37,8 dB(A) LT,max 68,3 dB(A) LN,max 68,3 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	34	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-41,6	0,2	-2,2	-0,2	1,3	5,6	1,3	3,6	30,3	22,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	83	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-49,4	-0,5	-20,8	-0,3	5,2	6,7	4,8	3,6	11,6	6,1
STP 10	14	67	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-47,6	-0,4	-21,4	-0,2	2,0	-4,0	-8,2	3,6	-1,0	-8,9
STP 12-14	43	18	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-36,2	0,5	0,0	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	36,1	28,2



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A22

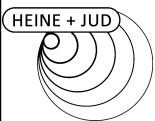
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw	dLw	KR	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 1-5	67	99	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-50,9	-0,6	-20,1	-0,3	4,8	-4,0	-8,2	3,6	6,5	-1,3
STP 1-5	65	43	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-43,7	-0,1	-18,7	-0,1	1,6	-4,0	-8,2	3,6	12,6	4,7
STP 6-11	86	10	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-31,1	0,9	0,0	-0,1	0,8	-4,0	-8,2	3,6	45,0	37,1
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,5	-20,7	-0,2	10,4	-4,0	-8,2	3,6	13,3	5,4
RH 1 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 30,8 dB(A) LrN 23,9 dB(A) LT,max 51,2 dB(A) LN,max 51,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	58	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-46,2	-0,5	-6,8	-0,3	4,1	5,6	1,3	3,6	23,1	15,2
Pkw Fahrwege zu TG	23	44	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,8	-0,3	-17,2	-0,1	10,1	6,7	4,8	3,6	26,0	20,5
STP 10	14	54	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,7	-0,5	-15,6	-0,1	5,0	-4,0	-8,2	3,6	9,8	1,9
STP 12-14	43	56	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,0	-0,5	-18,0	-0,1	5,2	-4,0	-8,2	3,6	12,0	4,1
STP 1-5	67	55	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-45,8	-0,5	-16,6	-0,1	5,5	-4,0	-8,2	3,6	16,2	8,3
STP 1-5	65	73	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-2,4	-0,6	0,5	-4,0	-8,2	3,6	22,3	14,4
STP 6-11	86	71	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,0	-0,6	-18,5	-0,2	14,6	-4,0	-8,2	3,6	21,8	13,9
STP 6-9	55	52	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,3	-0,4	-5,1	-0,3	2,0	-4,0	-8,2	3,6	23,4	15,5
RH 1 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 31,9 dB(A) LrN 24,8 dB(A) LT,max 53,3 dB(A) LN,max 53,3 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	58	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-46,2	-0,4	-2,6	-0,4	3,2	5,6	1,3	3,6	26,3	18,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	44	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,9	-0,2	-16,4	-0,1	9,7	6,7	4,8	3,6	26,4	20,9
STP 10	14	54	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,7	-0,4	-15,6	-0,1	6,5	-4,0	-8,2	3,6	11,4	3,5
STP 12-14	43	56	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,0	-0,4	-17,2	-0,1	6,9	-4,0	-8,2	3,6	14,6	6,7
STP 1-5	67	55	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-45,8	-0,4	-16,7	-0,1	6,3	-4,0	-8,2	3,6	17,0	9,2
STP 1-5	65	73	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-2,2	-0,5	0,5	-4,0	-8,2	3,6	22,6	14,7
STP 6-11	86	71	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,0	-0,5	-16,2	-0,1	12,2	-4,0	-8,2	3,6	21,8	13,9
STP 6-9	55	52	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,3	-0,3	-5,1	-0,3	2,4	-4,0	-8,2	3,6	24,0	16,1
RH 2 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 31,9 dB(A) LrN 25,1 dB(A) LT,max 51,4 dB(A) LN,max 51,4 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	53	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,4	-0,4	-6,7	-0,3	4,0	5,6	1,3	3,6	24,1	16,2
Pkw Fahrwege zu TG	23	42	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,5	-0,2	-11,3	-0,2	5,8	6,7	4,8	3,6	27,9	22,3
STP 10	14	51	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,4	-16,8	-0,1	8,7	-4,0	-8,2	3,6	12,9	5,0
STP 12-14	43	51	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,1	-0,4	-18,2	-0,1	5,9	-4,0	-8,2	3,6	13,5	5,6
STP 1-5	67	55	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-45,7	-0,5	-17,1	-0,1	6,7	-4,0	-8,2	3,6	16,9	9,0
STP 1-5	65	68	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-47,6	-0,6	-1,8	-0,5	1,0	-4,0	-8,2	3,6	24,0	16,1
STP 6-11	86	65	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,3	-0,6	-19,2	-0,2	14,5	-4,0	-8,2	3,6	21,6	13,7



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A23

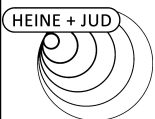
Quelle	l oder S	S	Lw	L'w	Kl	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 6-9	55	49	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,8	-0,4	-7,7	-0,3	3,0	-4,0	-8,2	3,6	22,5	14,6
RH 2 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 33,3 dB(A) LrN 26,4 dB(A) LT,max 54,1 dB(A) LN,max 54,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	53	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-45,4	-0,3	-2,4	-0,4	3,1	5,6	1,3	3,6	27,4	19,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	42	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,5	-0,2	-9,3	-0,2	4,9	6,7	4,8	3,6	29,1	23,6
STP 10	14	51	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-45,1	-0,3	-16,8	-0,1	9,2	-4,0	-8,2	3,6	13,5	5,6
STP 12-14	43	51	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-45,1	-0,3	-17,4	-0,1	7,9	-4,0	-8,2	3,6	16,4	8,5
STP 1-5	67	55	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-45,8	-0,4	-17,2	-0,1	7,3	-4,0	-8,2	3,6	17,5	9,6
STP 1-5	65	68	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-47,6	-0,5	-1,6	-0,5	0,9	-4,0	-8,2	3,6	24,3	16,4
STP 6-11	86	65	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-47,3	-0,5	-16,5	-0,1	11,9	-4,0	-8,2	3,6	21,9	14,0
STP 6-9	55	49	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,9	-0,3	-7,7	-0,3	3,8	-4,0	-8,2	3,6	23,3	15,4
RH 3 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 34,1 dB(A) LrN 27,7 dB(A) LT,max 52,2 dB(A) LN,max 52,2 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	48	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-44,6	-0,3	-5,3	-0,3	3,5	5,6	1,3	3,6	25,8	17,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	42	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,4	-0,2	-3,5	-0,4	1,7	6,7	4,8	3,6	31,6	26,0
STP 10	14	47	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,5	-0,4	-17,7	-0,1	0,4	-4,0	-8,2	3,6	4,3	-3,6
STP 12-14	43	46	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,2	-0,3	-18,2	-0,1	8,4	-4,0	-8,2	3,6	16,9	9,0
STP 1-5	67	55	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-45,8	-0,5	-14,4	-0,2	4,7	-4,0	-8,2	3,6	17,5	9,7
STP 1-5	65	63	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-47,0	-0,6	-1,3	-0,5	1,0	-4,0	-8,2	3,6	25,3	17,5
STP 6-11	86	60	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,6	-0,5	-18,1	-0,1	13,0	-4,0	-8,2	3,6	22,1	14,2
STP 6-9	55	47	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,4	-0,3	-12,6	-0,1	6,5	-4,0	-8,2	3,6	21,7	13,8
RH 3 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 35,4 dB(A) LrN 29,0 dB(A) LT,max 55,1 dB(A) LN,max 55,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	48	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-44,6	-0,3	-2,3	-0,3	3,0	5,6	1,3	3,6	28,4	20,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	42	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,4	-0,1	-2,5	-0,4	2,1	6,7	4,8	3,6	33,0	27,4
STP 10	14	48	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,5	-0,3	-17,8	-0,1	0,7	-4,0	-8,2	3,6	4,6	-3,3
STP 12-14	43	46	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,3	-0,2	-17,4	-0,1	9,0	-4,0	-8,2	3,6	18,4	10,6
STP 1-5	67	55	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-45,8	-0,4	-14,4	-0,2	6,1	-4,0	-8,2	3,6	19,0	11,1
STP 1-5	65	63	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-47,0	-0,5	-1,3	-0,5	1,1	-4,0	-8,2	3,6	25,5	17,6
STP 6-11	86	60	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,6	-0,4	-15,8	-0,1	10,9	-4,0	-8,2	3,6	22,4	14,5
STP 6-9	55	47	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,4	-0,3	-12,6	-0,1	6,7	-4,0	-8,2	3,6	22,0	14,1
RH 4 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 35,0 dB(A) LrN 28,2 dB(A) LT,max 54,3 dB(A) LN,max 54,3 dB(A)																	



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A24

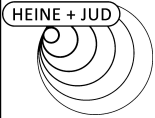
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
Pkw Fahrwege	41	37	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-42,4	-0,2	-5,0	-0,2	3,4	5,6	1,3	3,6	28,4	20,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	42	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,4	-0,2	-5,0	-0,3	2,7	6,7	4,8	3,6	31,0	25,5
STP 10	14	42	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,5	-0,3	-19,9	-0,1	8,0	-4,0	-8,2	3,6	10,9	3,0
STP 12-14	43	35	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-42,0	-0,1	-17,7	-0,1	10,1	-4,0	-8,2	3,6	21,7	13,8
STP 1-5	67	58	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-46,2	-0,5	-14,0	-0,3	8,7	-4,0	-8,2	3,6	21,3	13,5
STP 1-5	65	53	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-45,5	-0,4	-0,2	-0,4	0,3	-4,0	-8,2	3,6	27,4	19,6
STP 6-11	86	49	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,8	-0,4	-18,3	-0,1	11,4	-4,0	-8,2	3,6	22,2	14,3
STP 6-9	55	44	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,8	-0,3	-18,0	-0,1	11,7	-4,0	-8,2	3,6	22,2	14,3
RH 4 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 36,4 dB(A) LrN 29,7 dB(A) LT,max 56,6 dB(A) LN,max 56,6 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	37	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-42,4	-0,1	-1,8	-0,3	2,6	5,6	1,3	3,6	30,8	22,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	42	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,5	-0,1	-3,7	-0,3	3,0	6,7	4,8	3,6	32,6	27,1
STP 10	14	42	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,6	-0,2	-19,9	-0,1	7,9	-4,0	-8,2	3,6	10,8	2,9
STP 12-14	43	35	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-42,0	0,0	-16,9	-0,1	9,8	-4,0	-8,2	3,6	22,3	14,4
STP 1-5	67	58	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-46,2	-0,4	-9,9	-0,3	6,5	-4,0	-8,2	3,6	23,3	15,4
STP 1-5	65	53	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-45,5	-0,3	-0,2	-0,4	0,4	-4,0	-8,2	3,6	27,6	19,7
STP 6-11	86	49	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-44,8	-0,3	-15,2	-0,1	9,3	-4,0	-8,2	3,6	23,4	15,5
STP 6-9	55	44	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,8	-0,2	-18,0	-0,1	11,8	-4,0	-8,2	3,6	22,3	14,4
RH 5 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 35,0 dB(A) LrN 27,7 dB(A) LT,max 57,6 dB(A) LN,max 57,6 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	32	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-41,2	0,0	-3,4	-0,2	2,7	5,6	1,3	3,6	30,7	22,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	43	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,7	-0,3	-14,5	-0,1	9,1	6,7	4,8	3,6	27,8	22,3
STP 10	14	41	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,2	-0,2	-20,2	-0,1	9,3	-4,0	-8,2	3,6	12,2	4,3
STP 12-14	43	30	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,7	0,0	-17,9	-0,1	10,5	-4,0	-8,2	3,6	23,3	15,4
STP 1-5	67	59	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-46,4	-0,5	-19,1	-0,2	7,4	-4,0	-8,2	3,6	14,8	6,9
STP 1-5	65	49	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-44,7	-0,4	-0,1	-0,4	0,3	-4,0	-8,2	3,6	28,3	20,4
STP 6-11	86	44	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-43,9	-0,3	-17,4	-0,1	10,2	-4,0	-8,2	3,6	23,0	15,1
STP 6-9	55	43	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,7	-0,3	-19,1	-0,1	14,0	-4,0	-8,2	3,6	23,5	15,6
RH 5 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 35,8 dB(A) LrN 28,5 dB(A) LT,max 57,9 dB(A) LN,max 57,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	32	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-41,2	0,1	-1,6	-0,2	2,2	5,6	1,3	3,6	32,0	24,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	44	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-43,8	-0,2	-13,2	-0,1	8,8	6,7	4,8	3,6	28,9	23,4
STP 10	14	41	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,2	-0,1	-20,2	-0,1	9,3	-4,0	-8,2	3,6	12,2	4,3



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A25

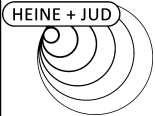
Quelle	I oder S m,m²	S m	Lw dB(A)	L'w dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	dLw (LrT) dB	dLw (LrN) dB	KR (LrT) dB	LrT dB(A)	LrN dB(A)
STP 12-14	43	31	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,7	0,1	-17,0	-0,1	10,3	-4,0	-8,2	3,6	24,0	16,1
STP 1-5	67	59	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-46,5	-0,4	-18,9	-0,2	8,0	-4,0	-8,2	3,6	15,6	7,7
STP 1-5	65	49	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-44,7	-0,3	-0,1	-0,4	0,3	-4,0	-8,2	3,6	28,4	20,5
STP 6-11	86	44	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-43,9	-0,2	-14,6	-0,1	7,8	-4,0	-8,2	3,6	23,5	15,6
STP 6-9	55	43	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,7	-0,2	-19,1	-0,1	14,0	-4,0	-8,2	3,6	23,6	15,7
RH 6 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 37,3 dB(A) LrN 29,5 dB(A) LT,max 61,4 dB(A) LN,max 61,4 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	22	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-37,8	0,3	-0,9	-0,2	1,2	5,6	1,3	3,6	35,4	27,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	48	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-44,6	-0,3	-19,9	-0,2	8,5	6,7	4,8	3,6	20,8	15,3
STP 10	14	40	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-42,9	-0,2	-20,0	-0,1	1,0	-4,0	-8,2	3,6	4,3	-3,6
STP 12-14	43	21	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-37,4	0,3	-16,5	0,0	7,5	-4,0	-8,2	3,6	25,3	17,5
STP 1-5	67	64	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,2	-0,6	-20,8	-0,2	2,1	-4,0	-8,2	3,6	6,9	-1,0
STP 1-5	65	39	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-42,9	-0,2	-0,7	-0,3	0,8	-4,0	-8,2	3,6	30,3	22,4
STP 6-11	86	33	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,5	-0,1	-15,6	-0,1	6,9	-4,0	-8,2	3,6	24,1	16,2
STP 6-9	55	44	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,8	-0,3	-19,8	-0,1	13,0	-4,0	-8,2	3,6	21,6	13,8
RH 6 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 37,5 dB(A) LrN 29,8 dB(A) LT,max 61,5 dB(A) LN,max 61,5 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	22	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-38,0	0,4	-0,9	-0,2	1,4	5,6	1,3	3,6	35,5	27,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	48	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-44,7	-0,3	-18,7	-0,1	8,4	6,7	4,8	3,6	22,0	16,5
STP 10	14	40	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,0	-0,1	-20,1	-0,1	1,0	-4,0	-8,2	3,6	4,4	-3,5
STP 12-14	43	21	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-37,5	0,4	-15,1	0,0	6,7	-4,0	-8,2	3,6	25,8	17,9
STP 1-5	67	65	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,2	-0,5	-20,5	-0,2	2,6	-4,0	-8,2	3,6	7,9	0,0
STP 1-5	65	40	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-42,9	-0,1	-0,7	-0,3	0,9	-4,0	-8,2	3,6	30,5	22,6
STP 6-11	86	34	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-41,5	0,0	-13,0	-0,1	5,0	-4,0	-8,2	3,6	24,8	17,0
STP 6-9	55	44	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,9	-0,2	-19,8	-0,1	13,2	-4,0	-8,2	3,6	21,8	13,9
RH 7 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 39,1 dB(A) LrN 31,2 dB(A) LT,max 63,9 dB(A) LN,max 63,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	17	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-35,5	0,5	-0,6	-0,1	0,7	5,6	1,3	3,6	37,8	29,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	51	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-45,1	-0,4	-20,7	-0,2	8,2	6,7	4,8	3,6	19,2	13,7
STP 10	14	40	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,0	-0,2	-19,5	-0,1	2,4	-4,0	-8,2	3,6	6,2	-1,7
STP 12-14	43	17	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-35,5	0,4	-14,6	0,0	4,7	-4,0	-8,2	3,6	26,3	18,5
STP 1-5	67	68	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,6	-0,6	-20,4	-0,2	2,3	-4,0	-8,2	3,6	7,1	-0,8
STP 1-5	65	35	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-42,0	-0,1	-1,2	-0,3	0,9	-4,0	-8,2	3,6	30,9	23,1



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A26

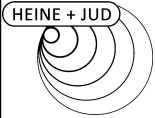
Quelle	I oder S	S	Lw	L'w	KI	KT	Ko	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	dLw (LrT)	dLw (LrN)	KR (LrT)	LrT	LrN
	m,m²	m	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)
STP 6-11	86	28	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,0	0,1	-12,8	-0,1	1,3	-4,0	-8,2	3,6	22,9	15,0
STP 6-9	55	45	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,1	-0,3	-19,6	-0,1	10,8	-4,0	-8,2	3,6	19,4	11,5
RH 7 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 39,2 dB(A) LrN 31,4 dB(A) LT,max 63,8 dB(A) LN,max 63,8 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	18	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-36,0	0,5	-0,6	-0,1	1,1	5,6	1,3	3,6	37,8	29,9
Pkw Fahrwege zu TG	23	51	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-45,2	-0,3	-19,4	-0,2	7,9	6,7	4,8	3,6	20,3	14,7
STP 10	14	40	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-43,1	-0,1	-19,5	-0,1	2,8	-4,0	-8,2	3,6	6,6	-1,3
STP 12-14	43	17	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-35,8	0,5	-11,8	0,0	3,2	-4,0	-8,2	3,6	27,4	19,5
STP 1-5	67	68	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,6	-0,5	-20,2	-0,2	2,9	-4,0	-8,2	3,6	8,0	0,1
STP 1-5	65	36	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-42,0	0,0	-1,2	-0,3	0,9	-4,0	-8,2	3,6	31,0	23,1
STP 6-11	86	29	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-40,1	0,1	-9,9	-0,1	0,8	-4,0	-8,2	3,6	25,2	17,3
STP 6-9	55	45	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-44,1	-0,2	-19,6	-0,1	11,0	-4,0	-8,2	3,6	19,6	11,7
Zwetschgweg 2 a EG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 25,4 dB(A) LrN 18,0 dB(A) LT,max 46,9 dB(A) LN,max 46,9 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	85	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-49,5	-0,7	-6,2	-0,6	2,7	5,6	1,3	3,6	18,5	10,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	63	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,0	-0,5	-21,2	-0,2	9,7	6,7	4,8	3,6	18,1	12,6
STP 10	14	77	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,8	-0,7	-21,1	-0,3	12,8	-4,0	-8,2	3,6	8,7	0,8
STP 12-14	43	82	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,2	-0,7	-12,0	-0,2	1,4	-4,0	-8,2	3,6	10,7	2,8
STP 1-5	67	67	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,5	-0,6	-10,1	-0,2	4,0	-4,0	-8,2	3,6	19,1	11,2
STP 1-5	65	99	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,9	-0,7	-3,7	-0,8	0,5	-4,0	-8,2	3,6	18,1	10,2
STP 6-11	86	96	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,7	-0,7	-15,8	-0,2	4,7	-4,0	-8,2	3,6	11,8	3,9
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,7	-18,2	-0,2	9,1	-4,0	-8,2	3,6	14,3	6,4
Zwetschgweg 2 a 1.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 26,2 dB(A) LrN 18,9 dB(A) LT,max 48,7 dB(A) LN,max 48,7 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	85	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-49,5	-0,7	-6,0	-0,6	4,2	5,6	1,3	3,6	20,2	12,4
Pkw Fahrwege zu TG	23	63	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,0	-0,5	-20,6	-0,2	9,5	6,7	4,8	3,6	18,6	13,0
STP 10	14	77	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,8	-0,6	-20,6	-0,2	12,4	-4,0	-8,2	3,6	8,8	0,9
STP 12-14	43	82	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,2	-0,6	-11,6	-0,2	1,8	-4,0	-8,2	3,6	11,5	3,6
STP 1-5	67	67	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,5	-0,5	-7,0	-0,4	1,7	-4,0	-8,2	3,6	20,0	12,1
STP 1-5	65	99	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,9	-0,7	-3,3	-0,7	0,5	-4,0	-8,2	3,6	18,4	10,5
STP 6-11	86	96	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,7	-0,7	-14,5	-0,2	5,2	-4,0	-8,2	3,6	13,6	5,7
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,6	-17,8	-0,2	9,1	-4,0	-8,2	3,6	14,8	6,9



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A27

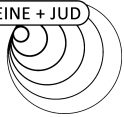
Quelle	I oder S m,m²	S m	Lw dB(A)	L'w dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	dLw dB (LrT)	dLw dB (LrN)	KR dB (LrT)	LrT dB(A)	LrN dB(A)
Zwetschggenweg 2 a 2.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 27,4 dB(A) LrN 20,1 dB(A) LT,max 49,1 dB(A) LN,max 49,1 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	85	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-49,5	-0,5	-5,2	-0,5	4,4	5,6	1,3	3,6	21,4	13,5
Pkw Fahrwege zu TG	23	63	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,0	-0,4	-20,2	-0,2	10,4	6,7	4,8	3,6	20,0	14,5
STP 10	14	78	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,8	-0,5	-20,5	-0,2	12,1	-4,0	-8,2	3,6	8,8	0,9
STP 12-14	43	82	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,3	-0,5	-10,2	-0,2	1,7	-4,0	-8,2	3,6	12,9	5,1
STP 1-5	67	67	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,6	-0,4	-4,8	-0,5	1,3	-4,0	-8,2	3,6	21,7	13,8
STP 1-5	65	99	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,9	-0,6	-3,2	-0,7	0,5	-4,0	-8,2	3,6	18,6	10,7
STP 6-11	86	97	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,7	-0,6	-11,0	-0,2	3,6	-4,0	-8,2	3,6	15,6	7,7
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,5	-17,5	-0,2	8,9	-4,0	-8,2	3,6	15,1	7,2
Zwetschggenweg 2 a 3.OG O RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 28,1 dB(A) LrN 20,8 dB(A) LT,max 49,5 dB(A) LN,max 49,5 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	85	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-49,6	-0,5	-4,0	-0,6	3,8	5,6	1,3	3,6	22,0	14,1
Pkw Fahrwege zu TG	23	64	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-47,1	-0,3	-19,0	-0,2	10,0	6,7	4,8	3,6	20,8	15,2
STP 10	14	78	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,8	-0,4	-20,2	-0,2	11,3	-4,0	-8,2	3,6	8,2	0,4
STP 12-14	43	82	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-49,3	-0,5	-7,7	-0,2	1,1	-4,0	-8,2	3,6	14,9	7,0
STP 1-5	67	68	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-47,6	-0,4	-4,5	-0,4	1,7	-4,0	-8,2	3,6	22,4	14,5
STP 1-5	65	100	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-51,0	-0,6	-3,2	-0,7	0,5	-4,0	-8,2	3,6	18,7	10,8
STP 6-11	86	97	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-50,7	-0,6	-7,9	-0,3	2,4	-4,0	-8,2	3,6	17,4	9,6
STP 6-9	55	74	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-48,4	-0,4	-17,0	-0,1	8,4	-4,0	-8,2	3,6	15,1	7,2
Zwetschggenweg 6 EG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 26,6 dB(A) LrN 18,8 dB(A) LT,max 48,0 dB(A) LN,max 48,0 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	72	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-48,2	-0,6	-18,1	-0,1	4,1	5,6	1,3	3,6	9,9	2,0
Pkw Fahrwege zu TG	23	73	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-20,3	-0,2	2,4	6,7	4,8	3,6	10,2	4,7
STP 10	14	80	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-49,1	-0,7	-22,0	-0,3	1,2	-4,0	-8,2	3,6	-4,2	-12,1
STP 12-14	43	60	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,6	-0,5	-4,5	-0,3	3,2	-4,0	-8,2	3,6	22,7	14,8
STP 1-5	67	85	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,6	-0,7	-19,6	-0,3	1,7	-4,0	-8,2	3,6	5,2	-2,7
STP 1-5	65	90	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,1	-0,7	-15,9	-0,1	1,1	-4,0	-8,2	3,6	7,9	0,0
STP 6-11	86	74	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,4	-0,7	-5,4	-0,4	4,0	-4,0	-8,2	3,6	23,6	15,8
STP 6-9	55	80	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-49,0	-0,7	-22,0	-0,3	9,3	-4,0	-8,2	3,6	9,9	2,0
Zwetschggenweg 6 1.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 28,4 dB(A) LrN 20,6 dB(A) LT,max 50,3 dB(A) LN,max 50,3 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	72	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-48,2	-0,6	-17,0	-0,1	4,6	5,6	1,3	3,6	11,6	3,7



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Teilpegelliste Ausbreitungsberechnung, Parkverkehr -

Anlage A28

Quelle	I oder S m,m²	S m	Lw dB(A)	L'w dB(A)	KI dB	KT dB	Ko dB	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	dLw (LrT) dB	dLw (LrN) dB	KR (LrT) dB	LrT dB(A)	LrN dB(A)
Pkw Fahrwege zu TG	23	73	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-48,3	-0,6	-18,5	-0,2	2,4	6,7	4,8	3,6	12,2	6,7
STP 10	14	80	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-49,1	-0,6	-21,6	-0,3	1,7	-4,0	-8,2	3,6	-3,2	-11,1
STP 12-14	43	60	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,6	-0,4	-0,7	-0,4	1,2	-4,0	-8,2	3,6	24,4	16,6
STP 1-5	67	85	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,6	-0,7	-16,3	-0,2	0,8	-4,0	-8,2	3,6	7,7	-0,1
STP 1-5	65	90	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,1	-0,7	-13,6	-0,1	1,1	-4,0	-8,2	3,6	10,3	2,4
STP 6-11	86	74	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,4	-0,6	-1,6	-0,5	2,3	-4,0	-8,2	3,6	25,6	17,7
STP 6-9	55	80	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-49,0	-0,6	-20,9	-0,3	3,1	-4,0	-8,2	3,6	5,0	-2,9
Zwetschgenweg 6 2.OG S RW,T 55 dB(A) RW,N 40 dB(A) RW,T,max 85 dB(A) RW,N,max 60 dB(A) LrT 29,6 dB(A) LrN 21,9 dB(A) LT,max 50,5 dB(A) LN,max 50,5 dB(A)																	
Pkw Fahrwege	41	72	63,6	47,5	0,0	0,0	0	-48,2	-0,4	-14,5	-0,1	4,9	5,6	1,3	3,6	14,5	6,6
Pkw Fahrwege zu TG	23	74	67,0	53,5	0,0	0,0	0	-48,3	-0,5	-17,4	-0,2	6,0	6,7	4,8	3,6	17,0	11,4
STP 10	14	80	67,0	55,6	0,0	0,0	0	-49,1	-0,5	-21,5	-0,3	4,9	-4,0	-8,2	3,6	0,2	-7,7
STP 12-14	43	60	71,8	55,4	0,0	0,0	0	-46,6	-0,3	-0,1	-0,4	1,2	-4,0	-8,2	3,6	25,1	17,2
STP 1-5	67	85	74,0	55,7	0,0	0,0	0	-49,6	-0,5	-16,1	-0,2	1,4	-4,0	-8,2	3,6	8,6	0,7
STP 1-5	65	90	74,0	55,9	0,0	0,0	0	-50,1	-0,6	-10,5	-0,2	1,8	-4,0	-8,2	3,6	14,1	6,2
STP 6-11	86	74	74,8	55,4	0,0	0,0	0	-48,4	-0,5	-0,8	-0,5	2,4	-4,0	-8,2	3,6	26,6	18,7
STP 6-9	55	80	73,0	55,6	0,0	0,0	0	-49,1	-0,5	-20,7	-0,2	8,4	-4,0	-8,2	3,6	10,5	2,7



Projekt-Info

Projekttitel: B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
 Projekt Nr.: 4380
 Projektbearbeiter: KaM
 Auftraggeber: Wilhelm Projekt GmbH

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
 Straßen als geländefolgend behandeln: Nein

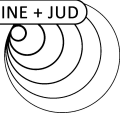
Richtlinien:

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

Bewertung: 16.BImSchV 2014 /VLärmSchR 97 - Vorsorge
 Reflexion der "eigenen" Fassade wird unterdrückt

Geometriedaten

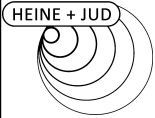
300_Straße Planfall.sit 22.04.2026 09:29:16
 - enthält:
 BE001_Bodeneffekt.geo 22.04.2026 08:50:46
 F001_Rechengebiet.geo 31.03.2026 08:42:54
 G001_WA_Gebietsnutzung.geo 26.03.2026 14:05:20
 IO001_Planfall_Immissionsort.geo 26.03.2026 13:44:42
 K001_Kataster.geo 24.03.2026 17:04:44
 R001_Gebäude_Bestand.geo 01.04.2026 14:52:48
 R002_Gebäude_Plangebiet.geo 31.03.2026 11:17:08
 S301_Straße Planfall.geo 21.04.2026 13:29:32
 T001_Text.geo 27.03.2026 12:20:34
 RDGM0997.dgm 22.04.2026 08:51:00



Schalltechnische Untersuchung B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden - Eingangsdaten, Straßenverkehr -

Legende

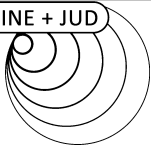
Straße		Straßenname
Abschnittsname		Straßenabschnitt
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr im Zeitbereich Tag
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr im Zeitbereich Nacht
pPkw Tag	%	Prozent Pkw im Zeitbereich Tag
pPkw Nacht	%	Prozent Pkw im Zeitbereich Nacht
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich Tag
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich Nacht
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich Tag
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich Nacht
pKrad Tag	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich Tag
pKrad Nacht	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich Nacht
vPkw/Mot Tag/Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw/Motorrad im Zeitbereich Tag/Nacht
vLkw1/2 Tag/Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw1/2 im Zeitbereich Tag/Nacht
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel pro Meter im Zeitbereich Tag
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel pro Meter im Zeitbereich Nacht



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
- Eingangsdaten, Straßenverkehr -

Anlage B3

Straße	Abschnittsname	M	M	pPkw	pPkw	pLkw1	pLkw1	pLkw2	pLkw2	pKrad	pKrad	vPkw/Mot	vLkw1/2	Steigung	Drefl	L'w	L'w
		Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag/Nacht km/h	Tag/Nacht km/h	%	dB	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Gärtnerstraße	3	35,0	2,0	97,2	94,2	1,6	3,3	0,2	0,8	1,1	1,7	30	30	-1,5	0,0	66,0	54,3
Gärtnerstraße	4	26,0	2,0	97,1	93,3	1,7	4,4	0,2	1,1	1,0	1,1	30	30	-1,1	0,0	64,7	54,3
Römerwall	5	73,0	4,0	97,2	94,8	1,5	3,2	0,1	0,4	1,3	1,6	30	30	-0,2	0,0	69,2	57,1
Römerwall	4	26,0	2,0	97,1	93,3	1,7	4,4	0,2	1,1	1,0	1,1	30	30	-0,2	0,0	64,7	54,3
Römerwall	6	48,0	4,0	97,1	96,8	1,5	1,9	0,1	0,3	1,3	1,0	30	30	-0,4	0,0	67,4	56,7
Römerwall	7	43,0	4,0	96,3	96,4	1,8	2,1	0,2	0,4	1,7	1,1	30	30	0,3	0,0	67,2	56,7
Zwetschgenweg	8	15,0	2,0	98,3	99,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	1,0	30	30	1,9	0,0	62,3	53,2

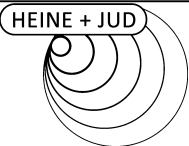


Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
Beurteilungspegel und Pegeldifferenzen

Spalte	Beschreibung
SW	Stockwerk
HR	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
Nullfall	Beurteilungspegel Straßenverkehr 1 Tag/Nacht
Planfall	Beurteilungspegel Straßenverkehr 2 Tag/Nacht
Pegeldifferenz	Pegeldifferenz Tag/Nacht

Schalltechnische Untersuchung B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden Beurteilungspegel und Pegeldifferenzen

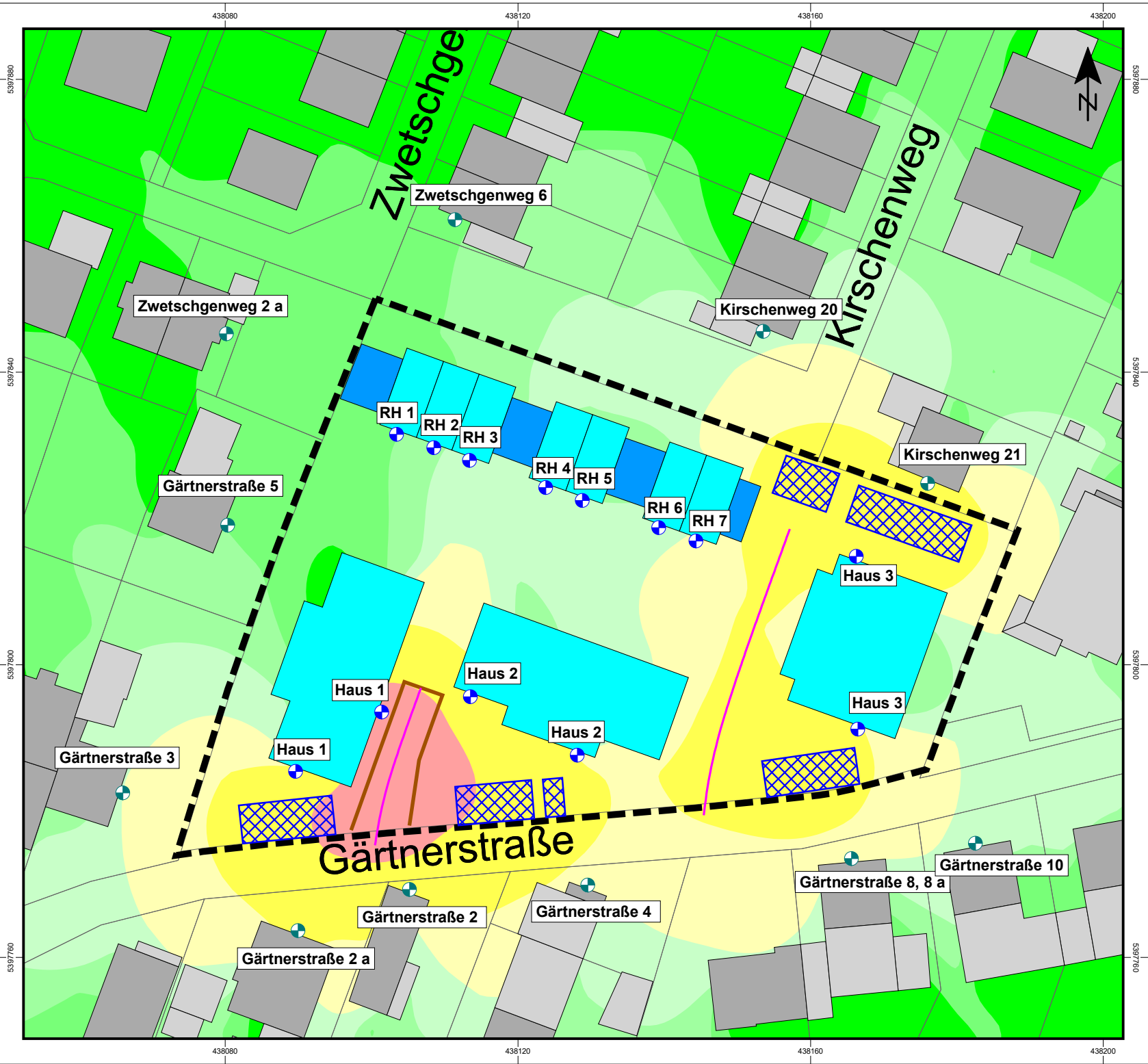
SW	HR	Nullfall		Planfall		Pegeldifferenz	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		dB(A)		dB(A)		dB	
OW T/N: / dB(A)							
Gärtnerstraße 2		MI	OW T/N: 64 / 54 dB(A)				
EG	N	55,2	44,6	56,0	44,3	0,8	-0,3
1.OG	N	53,7	43,1	54,5	42,9	0,8	-0,2
2.OG	N	52,5	41,9	53,3	41,7	0,8	-0,2
OW T/N: / dB(A)							
Gärtnerstraße 2 a		MI	OW T/N: 64 / 54 dB(A)				
EG	N	52,6	42,0	53,4	41,8	0,8	-0,2
1.OG	N	52,4	41,8	53,2	41,6	0,8	-0,2
2.OG	N	51,8	41,3	52,6	41,0	0,8	-0,3
3.OG	N	51,3	40,7	52,0	40,4	0,7	-0,3
OW T/N: / dB(A)							
Gärtnerstraße 3		WA	OW T/N: 59 / 49 dB(A)				
EG	O	49,5	38,9	50,3	38,7	0,8	-0,2
1.OG	O	49,9	39,3	50,6	39,1	0,7	-0,2
2.OG	O	49,8	39,2	50,5	39,0	0,7	-0,2
OW T/N: / dB(A)							
Gärtnerstraße 4		MI	OW T/N: 64 / 54 dB(A)				
EG	N	53,8	43,2	54,6	42,9	0,8	-0,3
1.OG	N	53,1	42,5	53,9	42,2	0,8	-0,3
2.OG	N	52,3	41,7	53,1	41,4	0,8	-0,3
OW T/N: / dB(A)							
Gärtnerstraße 5		WA	OW T/N: 59 / 49 dB(A)				
EG	O	40,5	29,6	41,2	30,6	0,7	1,0
1.OG	O	41,6	30,7	42,3	31,7	0,7	1,0
2.OG	O	42,6	31,7	43,2	32,7	0,6	1,0
OW T/N: / dB(A)							
Gärtnerstraße 8, 8 a		MI	OW T/N: 64 / 54 dB(A)				
EG	N	54,0	43,4	54,8	43,1	0,8	-0,3
1.OG	N	53,2	42,6	54,0	42,3	0,8	-0,3
2.OG	N	52,4	41,7	53,2	41,5	0,8	-0,2
3.OG	N	51,6	41,0	52,4	40,7	0,8	-0,3
OW T/N: / dB(A)							



Schalltechnische Untersuchung
B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden
Beurteilungspegel und Pegeldifferenzen

Anlage B6

SW	HR	Nullfall		Planfall		Pegeldifferenz	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		dB(A)		dB(A)		dB	
Gärtnerstraße 10		MI	OW T/N: 64 / 54 dB(A)				
EG	N	52,9	42,3	53,7	42,0	0,8	-0,3
1.OG	N	52,4	41,8	53,2	41,5	0,8	-0,3
2.OG	N	51,8	41,1	52,5	40,9	0,7	-0,2
OW T/N: / dB(A)							
Kirschenweg 20		WA	OW T/N: 59 / 49 dB(A)				
EG	S	35,3	24,3	35,8	25,4	0,5	1,1
1.OG	S	38,9	27,8	39,4	29,3	0,5	1,5
2.OG	S	39,6	28,6	40,2	30,0	0,6	1,4
OW T/N: / dB(A)							
Kirschenweg 21		WA	OW T/N: 59 / 49 dB(A)				
EG	S	38,2	27,3	38,8	28,0	0,6	0,7
1.OG	S	39,6	28,8	40,2	29,3	0,6	0,5
2.OG	S	40,8	30,0	41,4	30,4	0,6	0,4
OW T/N: / dB(A)							
Zwetschgenweg 2 a		WA	OW T/N: 59 / 49 dB(A)				
EG	O	41,7	30,4	42,2	32,7	0,5	2,3
1.OG	O	45,3	33,9	45,7	36,4	0,4	2,5
2.OG	O	45,6	34,2	46,1	36,7	0,5	2,5
3.OG	O	46,0	34,6	46,5	37,0	0,5	2,4
OW T/N: / dB(A)							
Zwetschgenweg 6		WA	OW T/N: 59 / 49 dB(A)				
EG	S	48,6	37,1	49,1	40,0	0,5	2,9
1.OG	S	46,9	35,5	47,4	38,2	0,5	2,7
2.OG	S	46,4	35,1	46,9	37,6	0,5	2,5



B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden

RLK_Parkverkehr_nachts

Pegelverteilung Bebauungsplan "Gärtnerstraße"

Beurteilungsgrundlage: TA Lärm
Beurteilungspegel Nacht

Rechenhöhe 8 m über Gelände

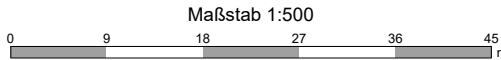
Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Plangebäude
- Garage
- Parkplatz
- Geltungsbereich
- Pkw Fahrwege
- Rampe zur Tiefgarage

- Immissionsort (Plangebäude)
- Immissionsort (bestehende Gebäude)

Pegelwerte nachts in dB(A)

<= 15	
15 < <= 20	
20 < <= 25	
25 < <= 30	
30 < <= 35	
35 < <= 40	IRW
40 < <= 45	WA
45 < <= 50	MI
50 < <= 55	
55 <	



Anmerkung: Die Lärmkarte kann nur eingeschränkt mit der Einzelpunktbeurteilung verglichen werden, aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen, Reflexionen, etc.



Bearbeitung: KaM
Projektnummer: 4380
Auftraggeber: Wilhelm Projekt GmbH
Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umweltakustik
Quelle Hintergrundkarte: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0

B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden

RLK_Straße_Planfall_tags

Pegelverteilung Straßenverkehr

Beurteilungsgrundlage: DIN 18005
Beurteilungspegel Tag

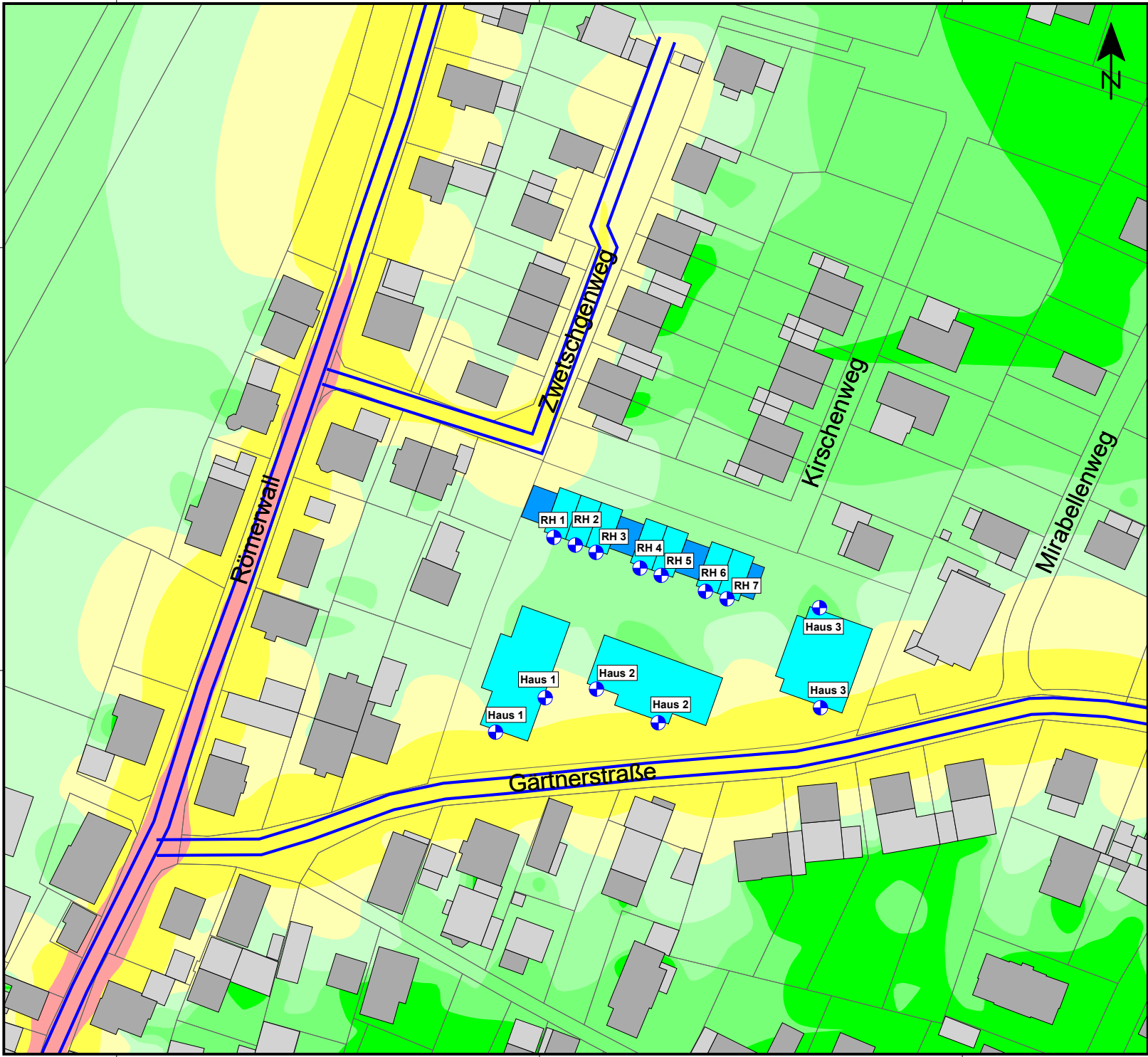
Rechenhöhe 8 m über Gelände

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Straße
- Plangebäude
- Garage

Pegelwerte tags
in dB(A)

<= 30	
30 < <= 35	
35 < <= 40	
40 < <= 45	
45 < <= 50	
50 < <= 55	OW
55 < <= 60	WA
60 < <= 65	
65 < <= 70	
70 <	



Maßstab 1:900

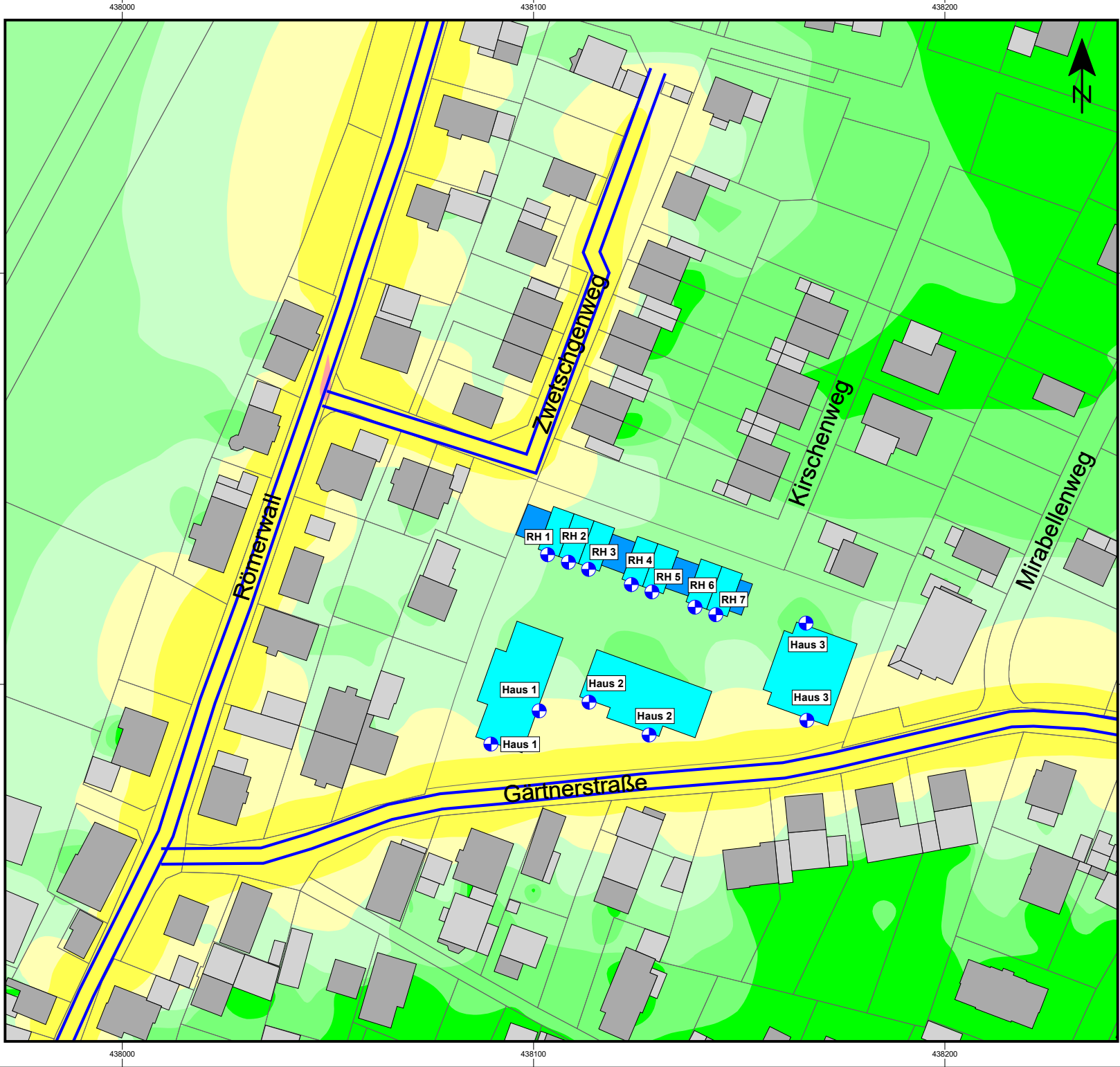


Anmerkung: Die Lärmkarte kann nur eingeschränkt mit der Einzelpunktbeurteilung verglichen werden, aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen, Reflexionen, etc.

HEINE + JUD



Bearbeitung: KaM
Projektnummer: 4380
Auftraggeber: Wilhelm Projekt GmbH
Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umweltakustik
Quelle Hintergrundkarte: LGL, www.lgl-bw.de,
dl-de/by-2-0



B-Plan "Gärtnerstraße" Baden-Baden

RLK_Straße_Planfall_nachts

Pegelverteilung Straßenverkehr

Beurteilungsgrundlage: DIN 18005
Beurteilungspegel Nacht

Rechenhöhe 8 m über Gelände

Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Plangebäude
- Garage
- Straße
- Immissionsort

Pegelwerte nachts
in dB(A)

	<= 20	
20 <	<= 25	
25 <	<= 30	
30 <	<= 35	
35 <	<= 40	
40 <	<= 45	OW
45 <	<= 50	WA
50 <	<= 55	
55 <	<= 60	
60 <		

Maßstab 1:900



Anmerkung: Die Lärmkarte kann nur eingeschränkt mit der Einzelpunktbeurteilung verglichen werden, aufgrund unterschiedlicher Rechenhöhen, Reflexionen, etc.



Bearbeitung: KaM
Projektnummer: 4380
Auftraggeber: Wilhelm Projekt GmbH
Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umweltakustik
Quelle Hintergrundkarte: LGL, www.lgl-bw.de,
dl-de/by-2-0