

## Schalltechnisches Gutachten

# Bebauungsplan „Schmittenäcker“ Neustadt an der Weinstraße

Auftraggeber: Stadt Neustadt an der Weinstraße  
Stadtverwaltung, 220 – Stadtplanung  
Amalienstraße 6  
67434 Neustadt an der Weinstraße

Berichtsnummer: 25007-01  
Berichtsdatum: 03. April 2025  
Berichtsumfang: 22 Seiten und Anhang  
Bearbeitung: Tobias Klein/Sebastian Paulus

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1</b>	<b>Entwicklungsabsichten und örtliche Gegebenheiten.....4</b>
<b>2</b>	<b>Schalltechnische Aufgabenstellungen und Vorgehensweise.....4</b>
<b>3</b>	<b>Immissionsschutz- und planungsrechtliche Grundlagen.....5</b>
<b>3.1</b>	<b>Neubau und wesentliche Änderung von Straßen.....7</b>
<b>3.2</b>	<b>Zunahme des Verkehrslärms .....9</b>
<b>4</b>	<b>Eingangsdaten ..... 10</b>
<b>5</b>	<b>Digitales Simulationsmodell ..... 10</b>
<b>6</b>	<b>Neubau und wesentliche Änderung ..... 11</b>
<b>6.1</b>	<b>Ermittlung der Geräuschemissionen Straßenverkehr..... 11</b>
<b>6.2</b>	<b>Ermittlung der Geräuschemissionen des öffentlichen Parkplatzes ..... 12</b>
<b>6.3</b>	<b>Ermittlung der Geräuschimmissionen ..... 13</b>
<b>6.4</b>	<b>Darstellung der Berechnungsergebnisse ..... 14</b>
<b>6.5</b>	<b>Beurteilung der Berechnungsergebnisse ..... 14</b>
<b>7</b>	<b>Zunahme des Verkehrslärms ..... 14</b>
<b>7.1</b>	<b>Schalltechnische Beurteilungskriterien ..... 15</b>
<b>7.2</b>	<b>Ermittlung der Geräuschemissionen Straßenverkehr..... 15</b>
<b>7.3</b>	<b>Ermittlung der Geräuschimmissionen ..... 16</b>
<b>7.4</b>	<b>Darstellung der Berechnungsergebnisse ..... 17</b>
<b>7.5</b>	<b>Beurteilung der Berechnungsergebnisse ..... 17</b>
<b>7.6</b>	<b>Schalltechnische Würdigung des Einzelfalls..... 17</b>
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung ..... 19</b>
<b>9</b>	<b>Quellenverzeichnis..... 22</b>

## Tabellen

	Seite
Tabelle 1	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ..... 7
Tabelle 2	Neubau von Straßen, Straßenverkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung.....12
Tabelle 3	Neubau von Straßen: maßgebliche Immissionsorte, Schutzbedürftigkeit, Immissionsgrenzwerte.....13
Tabelle 4	Neubau von Straßen: Darstellung der Berechnungsergebnisse.....14
Tabelle 5	Prognose-Nullfall, Straßenverkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung.....15
Tabelle 6	Prognose-Planfall, Straßenverkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung .....15
Tabelle 7	Zunahme des Verkehrslärms: maßgebliche Immissionsorte, Schutzbedürftigkeit, Immissionsgrenzwerte.....16
Tabelle 8	Zunahme des Verkehrslärms: Darstellung der Berechnungsergebnisse.....17

## 1 Entwicklungsabsichten und örtliche Gegebenheiten

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße beabsichtigt die Entwicklung von Wohnbauflächen auf einem ca. 1,5 ha großen Areal im Nordwesten des Ortsbezirks Geinsheim. Das Plangebiet ist von bestehende Wohnnutzungen umgeben. Für das Gesamtareal wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das die Entwicklung eines allgemeinen Wohngebiets sowie von Parkierungsflächen vorsieht. In dem allgemeinen Wohngebiet ist überwiegend die Entwicklung von Mehrgenerationenwohnen sowie Reihenhäusern vorgesehen. Zur Umsetzung der beschriebenen Entwicklungsabsichten wird der Bebauungsplan „Schmittenäcker“ aufgestellt.

Nördlich des Plangebiets verläuft die Kreisstraße 22 „Duttweilerer Straße“ über welche das Plangebiet erschlossen werden soll. Im Osten befindet sich die Landesstraße 530 „Gäustraße“, im Süden die Geitherstraße und im Westen die Weihergasse.

Zur Erschließung des Plangebiets werden bauliche Maßnahmen erforderlich. Entlang der Duttweilerer Straße werden vereinzelt Gebäude abgerissen und an dieser Stelle eine neue Straße zur Erschließung des Plangebiets errichtet.

Topografisch sind das Plangebiet und die angrenzenden Bereiche weitestgehend eben.

Die Lage des Plangebiets in der räumlichen Gesamtsituation ist in Abbildung A01 in Anhang A dargestellt. Die Abbildung A02 zeigt den Entwurf des Bebauungsplans mit Stand Januar 2025 und Abbildung A03 den Entwurf des städtebaulichen Konzepts mit Stand 06. November 2024.

## 2 Schalltechnische Aufgabenstellungen und Vorgehensweise

Bei der Ausweisung schutzbedürftiger Gebiete im Umfeld von lärmintensiven Nutzungen (bspw. hochfrequentierte Straßen, Gewerbebetriebe) sowie der Neuplanung bzw. Änderung von lärmintensiven Nutzungen, die an schutzbedürftige Gebiete angrenzen, entstehen hohe Anforderungen an den Schallimmissionsschutz. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind daher die Belange des Umweltschutzes, u. a. jene des Schallimmissionsschutzes, zu berücksichtigen und anhand der maßgeblichen Beurteilungsgrundlagen zu bewerten. Entsprechend dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung müssen von der Planung hervorgerufene Lärmkonflikte grundsätzlich durch den Bebauungsplan selbst gelöst werden. Schädliche Umwelteinwirkungen sind zu verhindern bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Gegenstand dieser schalltechnischen Untersuchung ist die Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch alle relevanten Lärmarten. Dabei ist zwischen den Geräuschen zu unterscheiden, die auf das Plangebiet einwirken und jenen, die durch das Plangebiet selbst verursacht werden. Die Geräusche durch das Plangebiet sind dabei zum einen innerhalb des Plangebiets zu untersuchen und zu bewerten, jedoch auch im Hinblick auf bestehende schutzbedürftige Nutzungen außerhalb des Plangebiets untersuchungsrelevant. Der Gesetzgeber sieht vor, dass die Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (u. a. Verkehr, Industrie und Gewerbe, Sport und Freizeit) aufgrund unterschiedlicher Eigenschaften und der variierenden Einstellungen der Betroffenen zu den Lärmarten getrennt voneinander betrachtet werden sollen.

Für die vorliegende schalltechnische Untersuchung wird folgende Vorgehensweise gewählt

- Festlegung aller untersuchungsrelevanten Lärmarten,
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen getrennt nach den untersuchungsrelevanten Lärmarten,

- Darstellung und Beurteilung der Berechnungsergebnisse anhand der maßgeblichen Beurteilungsgrundlagen,
- Ausarbeitung von Schallschutzkonzepten bzw. Aufführen von Schallschutzmaßnahmen, die für eine Konfliktbewältigung im weiteren Planungsprozess herangezogen werden können.

Da sich im Umfeld des Plangebiets keine Schallquellen (u. a. Verkehrswege, gewerbliche Nutzungen) befinden, die relevant auf das Plangebiet einwirken, sind lediglich die Auswirkungen durch das Plangebiet untersuchungsrelevant. Die Geräuscheinwirkungen durch die umliegenden Straßen werden aufgrund der vorhandenen Bebauung abgeschirmt, sodass keine Schallschutzmaßnahmen vor dem einwirkenden Verkehrslärm im Plangebiet notwendig werden. Für das Plangebiet „Schmittenäcker“ sind folgende Lärmarten untersuchungsrelevant:

**Neubau und wesentliche Änderung von bestehenden Verkehrswegen:** Die Planungsabsichten sehen den Bau einer Erschließungsstraße vor. Es ist zu untersuchen, ob von neu zu bauenden Straßen schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche auf bestehende schutzbedürftige Nutzungen einwirken. Die Geräuscheinwirkungen der untersuchungsrelevanten Straßenabschnitte sind zu ermitteln und zu beurteilen.

**Zunahme des Verkehrslärms:** Durch die Entwicklung des Plangebiets wird zusätzlicher Verkehr auf den vorhandenen Straßenabschnitten generiert. Die planbedingte Zunahme des Verkehrslärms ist im Einzelfall zu prüfen und zu beurteilen. Dabei sind neben der Lärmzunahme weitere Aspekte u. a. die Lage des Plangebiets und die Erwartbarkeit der Verkehrszunahme zu berücksichtigen.

Die bereits zuvor aufgeführten Untersuchungsschritte werden für die einzelnen untersuchungsrelevanten Lärmarten erarbeitet und in dieser schalltechnischen Untersuchung dargestellt. Dabei werden zunächst die Beurteilungsgrundlagen für die einzelnen Lärmarten benannt und beschrieben (s. Kapitel 3) sowie die Eingangsdaten aufgeführt (s. Kapitel 4). Eine Kurzbeschreibung zu dem digitalen Simulationsmodell, das den Ausbreitungsberechnungen zugrunde gelegt wird, erfolgt unter Kapitel 5. Aufgrund der unterschiedlichen Beurteilungsgrundlagen und Vorgaben zu möglichen Schallschutzmaßnahmen werden die Lärmarten im Anschluss getrennt voneinander untersucht und bewertet (Kapitel 6 bis 7).

### 3 Immissionsschutz- und planungsrechtliche Grundlagen

Die gesetzliche Grundlage für Bebauungspläne ist das

- *Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) [1]*

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechend § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sowie die Belange des Umweltschutzes, vor allem umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit entsprechend § 1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB zu berücksichtigen.

Die gesetzliche Grundlage für die Beurteilung der Immissionen stellt das

- *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), zuletzt geändert am 03. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225). [2]*

dar. Nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG sind Bereiche mit emissionsträchtigen Nutzungen (bspw. hochfrequentierte Verkehrswege, gewerbliche Nutzungen) und solche mit immissionsempfindlichen Nutzungen (bspw. überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete) räumlich so zu trennen, dass „schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden“. Bei zahlreichen städtebaulichen Planungen liegen keine ausreichend großen Abstände vor, sodass schalltechnische Konflikte nicht ausgeschlossen werden können und die Untersuchung der Situation erforderlich wird.

Der Schallimmissionsschutz in der Bauleitplanung wird durch die

- DIN 18005 „*Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung*“ [3] in Verbindung mit
- DIN 18005 Beiblatt 1 „*Schallschutz im Städtebau – Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung*“ [4]

konkretisiert. Zur Ermittlung der für die Bewertung maßgeblichen Beurteilungspegel verweist die DIN 18005 u. a. auf lärmtechnische Regelwerke, die speziell für die verschiedenen Lärmarten entwickelt und eingeführt wurden. Die Berechnungsvorschriften sehen Prognoseverfahren vor, die auf validierten Studien und Messungen basieren und in der Regel über den Ergebnissen von Vergleichsmessungen liegen.

Die Regelwerke im Schallimmissionsschutz definieren maßgebliche Immissionsorte, an denen die Geräuscheinwirkungen der jeweiligen Lärmart zu ermitteln und zu beurteilen ist. Dabei wird zwischen schutzbedürftigen und nicht schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen unterschieden.

Als schutzbedürftig nennt die

- DIN 4109 „*Schallschutz im Hochbau*“ mit den Teilen DIN 4109-1 „*Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen*“ und DIN 4109-2 „*Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen*“, vom Januar 2018 [5]

insbesondere Aufenthaltsräume wie Wohnräume, einschließlich Wohndielen und Wohnküchen, Schlaf- räume, Unterrichtsräume, Büro- und Praxisräume. Diese Räume werden von Menschen dauerhaft genutzt. Als nicht schutzbedürftig werden Kochküchen, Bäder, Abstellräume und Treppenhäuser angesehen, weil sie nicht zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen genutzt werden.

Nach DIN 18005 Beiblatt 1 sind bei der Bauleitplanung in der Regel den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen (z. B. Bauflächen, Baugebiete, sonstige Flächen) Orientierungswerte für den Beurteilungspegel zuzuordnen. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastung zu erfüllen.

Die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Sport und Freizeit) sollen wegen der unterschiedlichen Charakteristika der Geräuschquellen und unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht energetisch addiert werden.

### 3.1 Neubau und wesentliche Änderung von Straßen

Der Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen ist zusätzlich zu § 50 BImSchG über die §§ 41-43 BImSchG konkretisierend gesetzlich geregelt. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist „bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen [...] unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“ In Absatz 2 ist definiert, dass Absatz 1 nicht gilt, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.“

In § 42 BImSchG ist der gesetzliche Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen geregelt. Danach hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegenüber dem Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die Entschädigung ist für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten.

Die gemäß § 43 BImSchG erlassene

- *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung – 16. BImSchV), vom 20. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334) [6]*

legt den Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit sowie das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel fest.

Die Änderung eines Verkehrsweges ist nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird, dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Straßenwegen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel im Prognosejahr die Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Im Falle einer Überschreitung sind geeignete Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Die Tabelle 1 nennt die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Tabelle 1 Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Gebietsart	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	Tag (06.00-22.00 Uhr)	Nacht (22.00-06.00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
reine (WR) und allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS)	59	49
Kerngebiete (MK), Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI) und urbane Gebiete (MU)	64	54
Gewerbegebiete (GE)	69	59

Im Anwendungsbereich der 16. BImSchV sind die baulich mit den Gebäuden verbundenen Außenwohnbereiche (wie Balkone, Loggien, Terrassen) und Außenwohnbereiche, die nicht mit dem Wohngebäude verbunden sind (wie bspw. Freisitze) ebenfalls vor schädliche Umwelteinwirkungen zu schützen. Die Höhe des Schutzanspruches richtet sich nach der Art des Baugebietes und gilt nur tagsüber.

Sowohl für Straßen als auch für Schienenwege sind nach den

- *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19, Ausgabe 2019, eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/2020 vom 24. November 2020 [7] bzw. der*
- *Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03(2012)), Ausgabe 2014 in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I 2014, S. 2271-2313) [8]*

die maßgeblichen Immissionsorte an Gebäuden auf Höhe der Geschossdecke auf der Fassade (bzw. 5 cm vor der Außenfassade) definiert. Bei Außenwohnbereichen sind die Immissionsorte 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich definierten Fläche anzunehmen. Darüber hinaus definieren die RLS-19 für Balkone und Loggien die maßgeblichen Immissionsorte an der Brüstung bzw. Außenfassade in Höhe der Geschossdecke der betroffenen Wohnung.

Grundsätzlich gilt, dass bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte aktive Maßnahmen (bspw. Schallschutzwände, -wälle) Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (bspw. Schallschutzfenster) vorzuziehen sind. Zur Definition von Lärmschutzbereichen, den Anspruchsvoraussetzungen für baulichen Schallschutz und der Verhältnismäßigkeitsprüfung (Kosten-Nutzen-Verhältnis) existieren für Straßen und Schienen unterschiedliche konkretisierende Richtlinien und Vorschriften.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben (ARS) Nr. 26/1997 wurden vom Bundesverkehrsministerium (BMV) die

- *„Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) vom 27. Mai 1997 (VkB1. 1997 S. 434) [9]*

eingeführt. Die Vorgaben zur Lärmvorsorge aus den VLärmSchR 97 sind dabei in allen Bundesländern eingeführt worden, sodass diese auch für das untergeordnete Straßennetz (u. a. Landes-, Kreis- und Staatsstraßen) gelten. Für Schienenwege ist der

- *Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil IV „Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“, Stand Dezember 2012, Eisenbahn-Bundesamt [10]*

die maßgebliche Verwaltungsvorschrift.

Stehen die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum Nutzen bzw. verbleiben nach Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, werden bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume erforderlich. Die

- *Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV), vom 04. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) [11]*

legt die Art und den Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen fest. In diesem Gutachten wird nur der Anspruch dem Grunde nach festgestellt. Eine Prüfung des Anspruchs auf Entschädigung muss bei Bedarf in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

### **3.2 Zunahme des Verkehrslärms**

Für die Beurteilung der Zunahme des Verkehrslärms entlang bestehender, baulich nicht geänderter Straßen gibt es keine rechtlich fixierte Beurteilungsgrundlage. Die schalltechnischen Auswirkungen von städtebaulichen Projekten sind im Einzelfall zu diskutieren und zu beurteilen.

Eine planbedingte Zunahme des Verkehrslärms durch eine Einspeisung zusätzlichen Verkehrs auf vorhandene Straßen ist für lärmbeeinträchtigte Bereiche außerhalb des Bebauungsplans grundsätzlich in die Abwägung einzubeziehen. Lediglich, wenn der Lärmzuwachs völlig geringfügig ist und sich nur unwesentlich auf benachbarte Grundstücke auswirkt, muss die Zunahme des Verkehrslärms nicht in die Abwägung eingestellt werden.

In Anlehnung an die 16. BImSchV, die

- *Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm), vom 26. August 1998 (BGBl. Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert am 01. Juni 2017 (BAnz AT 08. Juni 2017 B5)“ [12]*
- *Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärm-schutzverordnung – 18. BImSchV), vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), zuletzt geändert am 08. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4644) [13]*

sowie die aktuelle Rechtsprechung können verschiedene Kriterien zur Beurteilung der Zunahme des Verkehrslärms herangezogen werden:

- Ursachenzusammenhang (u. a. Aufteilung des zusätzlichen Verkehrs auf mehrere Straßenabschnitte, Vermischung mit dem übrigen Verkehr),
- Zunahme des Verkehrslärms um mindestens 3 dB,
- Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV,
- Erreichung und Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht,
- weitere Erhöhung der Lärmbelastung, in Bereichen, in denen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits überschritten ist,
- Funktion sowie Klassifizierung der bestehenden Straßen,
- Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete,
- Art und Umfang des Planvorhabens und dessen Eingliederung in die bereits bestehende Baustruktur oder städtebauliche Situation.

Eine Beurteilung ausschließlich anhand von Beurteilungspegeln sowie der rechnerischen Zunahme des Verkehrslärms scheidet von vornherein aus, da dadurch der benötigte Bezug zum Einzelfall nicht gewahrt bleibt. So kann beispielsweise eine Zunahme des Verkehrslärms in Ortsrandlage im Einzelfall nicht hinnehmbar sein,

selbst wenn Orientierungs- oder Grenzwerte nicht überschritten werden. An einer vielbefahrenen klassifizierten Bundesstraße in einem städtischen Raum kann dagegen eine Zunahme des Verkehrslärms selbst dann noch hinnehmbar sein, wenn Immissionsgrenzwerte bereits überschritten sind und ein Planvorhaben eine weitere Lärmzunahme bedingt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in Tabelle 1 aufgeführt.

#### 4 Eingangsdaten

Diesem schalltechnischen Gutachten liegen die folgenden Eingangsdaten zugrunde:

- (A) Vorabzug des Bebauungsplans „Schmittenäcker“, Bearbeitungsstand Januar 2025, Stadtplanungsamt, Stadt Neustadt an der Weinstraße
- (B) Entwurf des städtebaulichen Konzeptes „Schmittenäcker“, Bearbeitungsstand 06. November 2024, Stadtplanungsamt, Stadt Neustadt an der Weinstraße
- (C) Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße, Stand 12/2022
- (D) Bebauungsplan „Duderweg“, Ortsteil Geinsheim, Stadt Neustadt an der Weinstraße, Bekanntmachung vom 28. Mai 1973
- (E) Bebauungsplan „Gäustraße“, Ortsteil Geinsheim, Stadt Neustadt an der Weinstraße, Bekanntmachung vom 25. Juli 1981
- (F) Bebauungsplan „Im Hirschgarten“, Ortsteil Geinsheim, Stadt Neustadt an der Weinstraße, Bekanntmachung vom 03. Juni 1992
- (G) Verkehrsuntersuchung „Ermittlung des Verkehrsaufkommens, Wohngebiet „Schmittenäcker“ in Geinsheim, Stadtplanungsamt, Stadt Neustadt an der Weinstraße
- (H) Verkehrszahlen der L 530, Basisjahr 2019, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
- (I) Verkehrszahlen der K 22, Basisjahr 2016 und 2021, Verkehrsplanung, Stadt Neustadt an der Weinstraße
- (J) Katasterplan in Form digitaler Daten, entnommen über das frei verfügbare Tool des Landesamts für Vermessung und Geoinformation Rheinland-Pfalz
- (K) Höhendaten in Form von Höhenlinien, entnommen über das frei verfügbare Tool des Landesamts für Vermessung und Geoinformation Rheinland-Pfalz
- (L) Gebäudedaten in Form von LoD1-Daten, entnommen über das frei verfügbare Tool des Landesamts für Vermessung und Geoinformation Rheinland-Pfalz
- (M) Luftbildaufnahmen des Untersuchungsraums über frei verfügbare Tools: *Google Earth* (<https://www.google.de/intl/de/earth/>), *Google Maps* (<https://www.google.de/maps/>), *Mapillary* (<https://www.mapillary.com>), *HERE Map Creator* (<https://www.mapcreator.here.com>), aufgerufen im Bearbeitungszeitraum

#### 5 Digitales Simulationsmodell

Zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen werden Prognoseberechnungen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Berechnungen (Beurteilungspegel, ggf. Spitzenpegel) sind mit den maßgeblichen Richtwerten zu vergleichen. Zur Durchführung dieser schalltechnischen Ausbreitungsberechnungen wird die Erarbeitung eines digitalen Simulationsmodells erforderlich. Das Modell wird auf Grundlage der zur Verfügung gestellt Unterlagen (siehe Kapitel 4) erarbeitet. Ergänzend werden frei verfügbare Luftbildaufnahmen herangezogen. Der Aufbau des digitalen Simulationsmodells und die Durchführung aller schalltechnischen Berechnungen erfolgen mit dem Schallberechnungsprogramm SoundPLAN 9.1 der Fa. SoundPLAN GmbH, Update vom 31. 03. 2025.

Das digitale Simulationsmodell berücksichtigt

- die vorhandene Bebauung in der Umgebung des Plangebiets,
- die untersuchungsrelevanten Schallquellen mit der entsprechenden Schallemission.

Die Lage und Höhe der Objekte werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt bzw. den Planunterlagen entnommen.

## **6 Neubau und wesentliche Änderung**

Für die Untersuchung des Neubaus einer Straße und die Prüfung der wesentlichen Änderung wird zwischen zwei Untersuchungsbereichen unterschieden:

- Innerhalb des Neubaubereichs/Bereichs der wesentlichen Änderung
- Außerhalb des Neubaubereichs/Bereichs der wesentlichen Änderung

Im vorliegenden Fall wird zur Erschließung der Flächen innerhalb des Plangebiets ein neuer Straßenabschnitt gebaut. Die Zufahrt in das Plangebiet erfolgt über die Duttweilerer Straße, das bestehende Gebäude Duttweilerer Straße 7 soll hierfür rückgebaut werden. Im Norden des Plangebiets soll eine Parkierungsanlage mit ca. 41 Stellplätzen entstehen. Für die Untersuchung des Neubaus innerhalb des Bauabschnitts wird die volle Verkehrsstärke für den Bauabschnitt berücksichtigt. Da keine Fortführung der Straße erfolgt und somit auch kein Straßenabschnitt unmittelbar anschließt, sind keine weiteren Straßenabschnitte in die Untersuchung einzustellen. Die Geräuscheinwirkungen der Erschließungsstraße und der Parkierungsanlagen werden zusammenfassend untersucht und bewertet.

### **6.1 Ermittlung der Geräuschemissionen Straßenverkehr**

Zur Ermittlung der Geräuschemissionen des Straßenverkehrs werden die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 herangezogen.

Die Höhe der Schallemission einer Straße oder eines Fahrstreifens wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw- und Krad-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Art der Straßenoberfläche berechnet. Hinzu kommen, falls erforderlich, Zuschläge für die Längsneigung der Straße, für Mehrfachreflexionen und für die Störwirkung von lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten oder Kreisverkehrsplätzen. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche Verkehrsstärken der Tageszeiträume (Tag und Nacht) und die entsprechend gemittelten Anteile der Fahrzeuggruppen (Pkw, leichte und schwere Lkw, Motorräder) am gesamten Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt. Motorräder werden hinsichtlich der von ihnen ausgehenden Schallemissionen wie schwere Lkw eingestuft, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw in Ansatz gebracht wird. Sowohl der pegelerhöhende Einfluss von Straßennässe als auch der pegelmindernde Einfluss von Schnee werden in der RLS-19 nicht berücksichtigt.

Die zur Berechnung der Straßenverkehrsemissionen maßgebliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) für die Planstraße wird den vorliegenden Angaben „Ermittlung des Verkehrsaufkommens, Wohngebiet „Schmittenäcker“ in Geinsheim (G) entnommen und zur Berechnung nach den RLS-19 entsprechend aufbereitet. Für die Fahrzeugklasse Krad liegen keine Angaben vor. Die Aufteilung in den Tag- und Nachtzeitraum sowie die Lkw-Anteile erfolgt nach Tabelle 2 der RLS-19. Dabei wird für die Erschließungsstraße der Straßentyp „Gemeindestraße“ gewählt.

Die berücksichtigten Verkehrsmengen für die Aufgabenstellung Neubau von Straßen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 2 Neubau von Straßen, Straßenverkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung

Straße (Abschnittsname)	DTV [Kfz/24h]	Stündliche Verkehrsmengen M		Fahrzeuggruppe am Tag			Fahrzeuggruppe in der Nacht		
		Tag [Kfz/h]	Nacht [Kfz/h]	pLkw1 [%]	pLkw2 [%]	pKrad [%]	pLkw1 [%]	pLkw2 [%]	pKrad [%]
Planstraße (-)	395	23	4	3,0	4,0	k.A.	3,0	4,0	k.A.

Die sonstigen schalltechnisch relevanten Parameter für die Berechnung der Emissionspegel, wie z. B. die zulässige Höchstgeschwindigkeit werden den Eingangsdaten entnommen. Für den Abschnitt der Planstraße wird nicht geriffelter Gussasphalt als Fahrbahnbelag angesetzt.

Die berücksichtigten Verkehrsmengen, die Anteile der Fahrzeuggruppen und weitere Parameter zur Emissionsberechnung sind in der Tabelle B01 im Anhang B als Ausdruck aus dem Berechnungsprogramm dokumentiert.

## 6.2 Ermittlung der Geräuschemissionen des öffentlichen Parkplatzes

Zur Ermittlung der Geräuschemissionen des öffentlichen Parkplatzes werden die Richtlinien für den

Die RLS-19 nennt in Tabelle 7 die Anzahl der Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde für verschiedene Parkplatztypen. Dabei werden für öffentliche Parkplätze jedoch keine Ansätze aufgeführt. Die Tabelle 7 nennt beispielsweise für P+R-Parkplätze 0,3 Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde am Tag (06.00 – 22.00 Uhr) und 0,06 Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde in der Nacht (22.00 - 06.00 Uhr).

Im Sinne einer konservativen Herangehensweise werden als Ansatz für den öffentlichen Parkplatz mit 41 Stellplätzen 0,4 Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde am Tag (06.00 - 22.00 Uhr) und 0,15 Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde in der Nacht (22.00 - 06.00 Uhr) berücksichtigt. Somit werden mehr als 75 % der angenommenen Fahrzeugbewegungen auf der Erschließungsstraße auf der Parkplatzzfläche abgebildet.

Insgesamt werden umgesetzt:

Tageszeit (06.00 - 22.00 Uhr):

- 262 Fahrzeugbewegungen auf dem Parkplatz (P01)

Nachtzeit (22.00 - 06.00 Uhr):

- 49 Fahrzeugbewegungen auf dem Parkplatz (P01)

Die Schallabstrahlung durch die Parkvorgänge von Pkw auf dem Parkplatz wird auf Grundlage eines ebenerdigen Parkplatzes nach RLS-19 ermittelt.

Der flächenbezogene Schallleistungspegel  $L_w''$  eines Parkplatzes wird dabei wie folgt bestimmt:

$$L_w'' = 63 + 10 \cdot \lg(N \cdot n) + D_{P,PT}$$

Zur Berechnung des Emissionspegels werden die Zahl der Fahrzeugbewegungen je Parkstand und Stunde  $N$  und die Zahl der Parkstände  $n$  für den Parkplatz herangezogen. Als Zuschlag  $D_{p,PT}$  werden 0 dB für einen Pkw-Parkplatz berücksichtigt.

Die Anzahl der Stellplätze, die zugrunde gelegten Fahrzeugbewegungen sowie der Parkplatztyp und der Zuschlag  $D_{p,PT}$  sind in Tabelle B02 im Anhang B dokumentiert

### 6.3 Ermittlung der Geräuschimmissionen

Für die Ermittlung der Straßenverkehrsimmissionen wird auf das Berechnungsverfahren der RLS-19 [7] abgestellt. Die Minderung des Schallpegels einer Straße auf dem Ausbreitungsweg hängt vom Abstand zwischen Immissions- und Emissionsort und von der mittleren Höhe des von der Quelle zum Immissionsort über dem Boden ab. Der Schallpegel am Immissionsort kann außerdem durch Reflexionen (bspw. an Hausfassaden oder Stützmauern) erhöht oder durch Abschirmung (bspw. durch Lärmschutzwände oder Gebäude) verringert werden.

In den Berechnungen zum Straßenverkehrslärm werden Reflexionen bis zur 2. Ordnung berücksichtigt. Zusätzlich wird bei parallelen reflektierenden Stützmauern, Lärmschutzwänden oder geschlossenen Hausfassaden, die nicht weiter als 100 m voneinander entfernt sind, ein Zuschlag zur Berücksichtigung von Mehrfachreflexionen vergeben. Die berechneten Beurteilungspegel gehen von leichtem Mitwind von der Quelle zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion aus. Dies stellt eine schallausbreitungsgünstige Situation dar. Ausgehend von der Schalleistung der Emittenten berechnet die Ausbreitungssoftware unter Beachtung der Ausbreitungsrichtlinien, der Topografie, der Abschirmung und der Reflexionen an Gebäuden den Immissionspegel der einzelnen Emittenten.

Zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen werden an ausgewählten Fassaden der Bestandsgebäude innerhalb des Bauabschnittes Immissionsorte gelegt und Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Die Beurteilungspegel werden für Verkehrslärm auf Höhe der Geschossdecke 5 cm vor der Außenfassade berechnet. Zudem werden. Zusätzlich wird zur Ermittlung der Geräuschbelastung auf den ebenerdigen Aufenthaltsbereichen Immissionsorte in den nächstgelegenen Aufenthaltsbereichen gelegt. Die Beurteilungspegel werden für Aufenthaltsbereiche auf 2,0 m Höhe über Grund berechnet.

Die maßgeblichen Immissionsorte, die jeweilige Schutzbedürftigkeit und Immissionsgrenzwerte sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 3 Neubau von Straßen: maßgebliche Immissionsorte, Schutzbedürftigkeit, Immissionsgrenzwerte

Immissionsort	Schutzbedürftigkeit	Immissionsgrenzwerte Tag Nacht in dB(A)
Duttweilerer Straße 5	Dorfgebiet	64 54
Duttweilerer Straße 5a	Dorfgebiet	64 54
Duttweilerer Straße 9	Dorfgebiet	64 54
Duttweilerer Straße 9A	Dorfgebiet	64 54
IO Außenwohnbereich	Dorfgebiet	64 -

Die Immissionsorte liegen nicht innerhalb eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Die Schutzbedürftigkeit der Immissionsorte wird anhand der tatsächlichen Bebauungsstruktur abgeleitet. Die schutzbedürftigen Nutzungen im Bauabschnitt werden von der Schutzbedürftigkeit als Dorfgebiet eingestuft. Orientierend werden die Ausweisungen im Flächennutzungsplan (C) herangezogen.

Die Lage der Immissionsorte ist in Abbildung A04 im Anhang A ersichtlich.

#### 6.4 Darstellung der Berechnungsergebnisse

Die Berechnungsergebnisse sind in der Abbildung A04 im Anhang A dargestellt.

Tabelle 4 Neubau von Straßen: Darstellung der Berechnungsergebnisse

Abbildung	Darstellung	Ergebnis	Pegel und Beurteilungszeitraum	Bauabschnitt	Schallschutzkonzept
A04	Einzelpunkt-karte	geschossweise	Beurteilungspegel Tag Nacht	innerhalb Bauabschnitt	ohne

In der Abbildung werden die Beurteilungspegel in Form von Pegeltabellen dargestellt. In der 1. Zeile der Pegeltabelle sind die Bezeichnung des Immissionsortes, die jeweilige Schutzbedürftigkeit und der maßgebliche Immissionsgrenzwert für den Beurteilungszeitraum Tag bzw. Nacht angegeben. In der 1. Spalte wird das jeweilige Geschoss und in der 2. Spalte die Beurteilungspegel dargestellt. Eine schwarze Schreibweise des Pegels bedeutet, dass der maßgebliche Immissionsgrenzwert eingehalten bzw. unterschritten wird. Eine rote Schreibweise würde eine Überschreitung darstellen.

#### 6.5 Beurteilung der Berechnungsergebnisse

Am **Tag** werden Beurteilungspegel zwischen 43 dB(A) am Immissionsort „IO Außenwohnbereich“ und 58 dB(A) am Wohngebäude „Duttweilerer Straße 5a“ ermittelt. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Beurteilungszeitraum Tag wird an allen maßgeblichen Immissionsorten sicher eingehalten.

In der **Nacht** werden Beurteilungspegel zwischen 43 dB(A) am Wohngebäude „Duttweilerer Straße 9 A Süd“ und 50 dB(A) am Wohngebäude „Duttweilerer Straße 5a“ ermittelt. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungszeitraum Nacht werden an allen maßgeblichen Immissionsorten sicher eingehalten.

Aufgrund der Einhaltung des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht ist der Neubau der Planstraße und der Parkieranlage aus schalltechnischer Sicht als verträglich einzustufen. Ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht nicht.

### 7 Zunahme des Verkehrslärms

Die Zunahme des Verkehrslärms ist bei Planvorhaben einzelfallbezogen zu beurteilen. Wichtigstes Kriterium ist hier der Ursachenzusammenhang. Ein Planvorhaben bedingt stets eine Verkehrszunahme und somit auch eine Zunahme des Verkehrslärms. Der räumliche Bezug einer planbedingten Zunahme des Verkehrslärms ist dabei so zu wählen, dass ein eindeutiger Ursachenzusammenhang besteht. Das bedeutet, dass Mehrverkehre dem Planvorhaben noch eindeutig zuzuordnen sein müssen. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn sich Lkw-Anteile oder die Verkehrsmenge im Allgemeinen signifikant erhöhen. Auf einer übergeordneten Straße mit einer bereits hohen Verkehrsbelastung ist in der Regel kein Ursachenzusammenhang mehr gegeben, da die Mehrverkehre dem Planvorhaben nicht eindeutig zugeordnet werden können. Darüber hinaus sind gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen besonders beachtenswert.

Es ist zu untersuchen, welche Straßenzüge von einer relevanten Verkehrslärmzunahme durch das Planvorhaben betroffen sind. Bei der Untersuchung der Zunahme des Verkehrslärms ist der Prognose-Nullfall (ohne

Realisierung des Planvorhabens) dem Prognose-Planfall (mit Realisierung des Planvorhabens) gegenüberzustellen und die jeweilige Geräuschbelastung sowie die Verkehrszunahme an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen sind zu ermitteln.

Der Untersuchungsraum für das Plangebiet „Schmittenäcker“ wird wie folgt abgegrenzt:

- Duttweilerer Straße (K 22)
- Gäustraße (L 530)

### 7.1 Schalltechnische Beurteilungskriterien

Neben der Beurteilung anhand der unter Kapitel 3.2 genannten Kriterien werden schalltechnische Kriterien zur Beurteilung der Zunahme des Verkehrslärms berücksichtigt. Die folgenden Kriterien werden herangezogen und wie folgt dargestellt:

- Kriterium 1 (gelbe Einfärbung): eine Pegelzunahme > 2,05 dB
- Kriterium 2 (hellrote Einfärbung): Überschreitung des maßgeblichen Immissionsgrenzwerts im Prognose-Planfall sowie eine Pegelzunahme > 1,05 dB
- Kriterium 3 (rote Einfärbung): Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts im Prognose-Nullfall bzw. Prognose-Planfall sowie eine Pegelzunahme > 0,15 dB

Bei Erreichen eines Kriteriums wird die Zunahme des Verkehrslärms als schalltechnisch relevant angesehen. Es sind i. d. R. Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, sofern die Lärmzunahme nicht durch andere Belange bewältigt und abgewogen werden kann.

### 7.2 Ermittlung der Geräuschemissionen Straßenverkehr

Zur Ermittlung der Geräuschemissionen des Straßenverkehrs wird auf die Vorgaben der unter Kapitel 6.1 genannten RLS-19 zurückgegriffen. Die berücksichtigten Verkehrsmengen können der Tabelle 5 für den Prognose-Nullfall und der Tabelle 6 für den Prognose-Planfall entnommen werden.

Tabelle 5 Prognose-Nullfall, Straßenverkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung

Straße (Abschnittsname)	DTV [Kfz/24h]	Stündliche Verkehrsmengen M		Fahrzeuggruppe am Tag			Fahrzeuggruppe in der Nacht		
		Tag [Kfz/h]	Nacht [Kfz/h]	pLkw1 [%]	pLkw2 [%]	pKrad [%]	pLkw1 [%]	pLkw2 [%]	pKrad [%]
K 22 (66150251)	600	35	6	3,0	5,0	k.A.	5,0	6,0	k.A.
L 530 (67150290)	4.352	254	36	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8

Tabelle 6 Prognose-Planfall, Straßenverkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung

Straße (Abschnittsname)	DTV [Kfz/24h]	Stündliche Verkehrsmengen M		Fahrzeuggruppe am Tag			Fahrzeuggruppe in der Nacht		
		Tag [Kfz/h]	Nacht [Kfz/h]	pLkw1 [%]	pLkw2 [%]	pKrad [%]	pLkw1 [%]	pLkw2 [%]	pKrad [%]
K 22 (66150251)	955	55	10	3,0	5,0	k.A.	5,0	6,0	k.A.
L 530 (67150290)	4.672	273	39	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8

Konservativ ist eine Verkehrsverteilung von 90 % der zusätzlichen Fahrzeugbewegungen in eine Richtung angenommen worden. Beim Auffahren auf die L 530 ist eine weitere Verteilung von 90 % angenommen worden, sodass 81 % der zusätzlichen Fahrzeugbewegungen entlang der L 530 berücksichtigt werden. Die sonstigen schalltechnisch relevanten Parameter für die Berechnung der Emissionspegel, wie z. B. die zulässige Höchstgeschwindigkeit werden den Eingangsdaten entnommen. Für alle Straßenabschnitte wird nicht geriffelter Gussasphalt als Fahrbahnbelag angesetzt.

Die berücksichtigten Verkehrsmengen, die Anteile der Fahrzeuggruppen und weitere Parameter zur Emissionsberechnung sind in der Tabelle C01 für den Prognose-Nullfall und in der Tabelle C02 für den Prognose-Planfall im Anhang C als Ausdruck aus dem Berechnungsprogramm dokumentiert.

Die Lage der untersuchten Straßenabschnitte kann der Abbildung A05 im Anhang A entnommen werden.

### 7.3 Ermittlung der Geräuschemissionen

Für die Ermittlung der Straßenverkehrsimmissionen wird auf das unter Kapitel 6.3 genannte Berechnungsverfahren der RLS-19 [7] abgestellt.

Zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen werden an die nächstgelegenen vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen maßgebliche Immissionsorte gelegt. Die maßgeblichen Immissionsorte, die jeweilige Schutzbedürftigkeit und Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 7 Zunahme des Verkehrslärms: maßgebliche Immissionsorte, Schutzbedürftigkeit, Immissionsgrenzwerte

Immissionsort	Schutzbedürftigkeit	Immissionsgrenzwerte Tag Nacht in dB(A)
Am Kolbenstein 18	allgemeines Wohngebiet	59 49
Duttweilerer Straße 16	Dorfgebiet	64 54
Duttweilerer Straße 47	reines Wohngebiet	59 49
Gäustraße 91	Dorfgebiet	64 54
Gäustraße 111	Dorfgebiet	64 54
Gäustraße 111 B	Dorfgebiet	64 54
Gäustraße 114	Dorfgebiet	64 54

Für das Wohngebäude „Duttweilerer Straße 47“ wird die Schutzbedürftigkeit dem Bebauungsplan „Duderweg“ (D) entnommen. Dieser weist ein reines Wohngebiet aus. Für das Wohngebäude „Am Kolbenstein 18“ wird die Schutzbedürftigkeit aus dem Bebauungsplan „Gäustraße“ (E) entnommen. Dieser weist ein allgemeines Wohngebiet aus. Das Wohngebäude „Gäustraße 114“ wird entsprechend der Schutzbedürftigkeit aus dem Bebauungsplan „Im Hirschgarten“ (F) als Dorfgebiet eingestuft.

Die Schutzbedürftigkeit der übrigen Immissionsorte wird entsprechend der tatsächlichen Bebauungsstruktur abgeleitet. Die schutzbedürftigen Nutzungen werden von der Schutzbedürftigkeit als Dorfgebiet eingestuft. Orientierend werden die Ausweisungen im Flächennutzungsplan (C) herangezogen.

Die Lage der maßgeblichen Immissionsorte kann der Abbildung A05 in Anhang A entnommen werden. Die Geräuscheinwirkungen an den Immissionsorten bilden die Geräuscheinwirkungen entlang der untersuchten Straßenabschnitte repräsentativ ab.

## 7.4 Darstellung der Berechnungsergebnisse

Die Berechnungsergebnisse für den Prognose-Nullfall, den Prognose-Planfall sowie die Differenzen sind in der Abbildung A05 in Anhang A dargestellt.

Tabelle 8 Zunahme des Verkehrslärms: Darstellung der Berechnungsergebnisse

Abbildung	Darstellung	Ergebnis	Pegel und Beurteilungszeitraum	Differenzen	Schallschutzkonzept
A19	Einzelpunkt-karte	geschossweise	Beurteilungspegel Tag und Nacht	Tag und Nacht	ohne

Die Ergebnisse werden in Form von Pegeltabellen für Immissionsorte außerhalb des Plangebiets dargestellt. In der 1. Spalte wird das jeweilige Geschoss angegeben. In der 2. und 3. Spalte sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die Beurteilungszeiträume Tag (06.00-22.00 Uhr) und Nacht (22.00-06.00 Uhr) dargestellt. In den nachfolgenden Spalten werden die Beurteilungspegel für den Nullfall, den Planfall sowie die Differenz aus „Planfall-Nullfall“ ebenfalls für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht angegeben.

Die unter Kapitel 7.1 aufgeführten Kriterien werden durch entsprechende Farbgebung in den Differenzen markiert. Zusätzlich sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte durch die Schriftstärke der Beurteilungspegel hervorgehoben.

## 7.5 Beurteilung der Berechnungsergebnisse

Im **Prognose-Nullfall** werden an den Immissionsorten entlang der untersuchten Straßenabschnitten der Gäustraße sowohl am Tag als auch in der Nacht Beurteilungspegel über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV ermittelt. Besonders hohe Geräuscheinwirkungen werden für die Immissionsorte „Gäustraße 91“ und „Gäustraße 114“ ermittelt. Hier wird im Beurteilungszeitraum Nacht bereits im Prognose-Nullfall die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht bzw. überschritten. Am Tag wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am keinem Immissionsort erreicht. Die hohen Geräuscheinwirkungen an den genannten Immissionsorten ist auf die geringe Distanz der Gebäude zur Gäustraße und die stellenweise beidseitig enge Bebauung zurückzuführen. Entlang der Duttweilerer Straße werden Geräuscheinwirkungen ermittelt, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen.

Im **Prognose-Planfall** werden Geräuschzunahmen zwischen 0,3 und 2,0 dB ermittelt. An dem Gebäude „Gäustraße 114“ wird in der Nacht eine bestehende Geräuschbelastung durch Verkehrslärm im Bereich der Gesundheitsgefährdung weitergehend erhöht. Kriterium 3 wird somit erreicht. An den Gebäuden „Gäustraße 111“ und „Duttweilerer Straße 16“ wird eine Pegelzunahme > 1,05 dB sowie eine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts in der Nacht ermittelt. Kriterium 2 wird somit erreicht.

Durch das Erreichen der Kriterien 2 und 3 ist eine umfassende Würdigung des Einzelfalls vorzunehmen. Hierbei ist darzustellen, ob die vorgesehene Erschließung des Plangebiets aus schalltechnischer Sicht verbessert werden kann und inwiefern aufgrund der konkreten städtebaulichen Situation Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Plangebiets erforderlich werden.

## 7.6 Schalltechnische Würdigung des Einzelfalls

Das Plangebiet „Schmittensäcker“ ist in zentraler Ortslage zwischen der Duttweilerer Straße im Norden, der Gäustraße im Osten, der Geitherstraße im Süden und der Weihergasse im Westen geplant. Grundsätzlich

sind somit auch vier Erschließungsvarianten denkbar. Aus schalltechnischer Sicht ist eine Erschließung über eine bereits höher frequentierte Straße sinnvoll. Dies ist durch die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs – ein Geräusch wird subjektiv bei einer Erhöhung um 10 dB(A) als doppelt so laut empfunden – zu begründen. Eine Erhöhung um 10 dB(A) entspricht jedoch einer Verzehnfachung der Verkehrsstärke bei ansonsten gleicher Verkehrszusammensetzung. Für die vorliegende Planung wäre somit eine unmittelbare Erschließung über die Gäustraße schalltechnisch optimal. Entlang der Gäustraße ist jedoch eine hohe Dichte der bestehenden Baustrukturen vorhanden, sodass eine Erschließung allein aufgrund der bestehenden Baustrukturen ausscheidet. Die zweitbeste schalltechnische Erschließung ist über die Duttweilerer Straße, da so die Verkehre auf möglichst kurzem Weg zum übergeordneten Straßennetz, im vorliegenden Planungsfall der nördlich verlaufenden Bundesstraße 39, geführt werden. Dadurch dass die Duttweilerer Straße und die Gäustraße ebenfalls bereits im Status quo eine Bündelungsfunktion für Verkehre aufweisen, die Straßen sind als Kreis- bzw. Landesstraße klassifiziert, werden ausschließlich Straßen mit Bündelungsfunktion für die Erschließung genutzt. Eine Erschließung über die Geitherstraße würde zu längeren Fahrwegen in der Ortsgemeinde Geinsheim führen. Bei einer Erschließung über die Weihergasse würde eine gering frequentierte Straße mit anteilig hohen Zusatzverkehren beaufschlagt. Daher sind diese Erschließungsvarianten unabhängig davon, ob sie baulich möglich sind, als schalltechnisch weniger gut zu bewerten.

Die Entwicklung des Plangebiets dient nahezu ausschließlich der Wohnfunktion. Es ist davon auszugehen, dass überwiegend zusätzliche Pkw-Verkehre durch das Plangebiet hervorgerufen werden. Eine schalltechnisch negative Änderung der Verkehrszusammensetzung, bspw. durch eine Erhöhung der Lkw-Anteile ist somit nicht gegeben.

Das Plangebiet befindet sich im Nordwesten des Ortsbezirks Geinsheim in einer durch Wohnen geprägten Struktur. Der Flächennutzungsplan (C) weist im Bereich des Plangebiets eine Vorbehaltsfläche für Wohnbebauung aus. Somit ist die Entwicklung des Plangebiets als Wohnbaufläche auch erwartbar.

Aufgrund der innerörtlichen Lage, der schalltechnisch optimalen Erschließung des Plangebiets, der unveränderten Verkehrszusammensetzung sowie der Erwartbarkeit der Gebietsentwicklung werden die ermittelten Zunahmen des Verkehrslärms als schalltechnisch verträglich eingestuft. Die Zunahmen sind, wenngleich die Geräuscheinwirkungen insbesondere im Kreuzungsbereich der Duttweilerer Straße/Gäustraße bereits im Prognose-Nullfall hoch sind, geringfügig und ändern die grundsätzlichen schalltechnischen Anforderungen an den baulichen Schallschutz nicht. Zudem ist den durchgeführten Berechnungen eine sehr konservative Aufteilung der Verkehre berücksichtigt. Insbesondere in den Kreuzungsbereichen ergibt sich dadurch eine rechnerische Erhöhung, da 90 bzw. 80 % der Fahrzeuge in beide Richtungen angenommen sind und somit 180 bzw. 160 % der durch das Plangebiet verursachten Verkehre im Umfeld der Kreuzungsbereiche abgebildet sind. Auch die Zunahme entlang des Straßenabschnitts der Duttweilerer Straße westlich der Erschließungsstraße stellt sich nur ein, wenn 90 % der Fahrzeuge nach Westen fahren. Hiervon ist nicht auszugehen, da die übergeordneten Straßen über diesen Weg nicht unmittelbar erreicht werden. Die realen Lärmzunahmen sind somit deutlich geringer als der dargestellte Worst-Case Ansatz.

Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor der Zunahme des Verkehrslärms entlang der Duttweilerer Straße und der Gäustraße ist somit nicht gegeben.

## 8 Zusammenfassung

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße beabsichtigt die Entwicklung von Wohnbauflächen auf einem ca. 1,5 ha großen Areal im Nordwesten des Ortsbezirks Geinsheim. Das Plangebiet ist von bestehende Wohnnutzungen umgeben. Für das Gesamtareal wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das die Entwicklung eines allgemeinen Wohngebiets sowie von Parkierungsflächen vorsieht. In dem allgemeinen Wohngebiet ist überwiegend die Entwicklung von Mehrgenerationenwohnen sowie Reihenhäusern vorgesehen. Zur Umsetzung der beschriebenen Entwicklungsabsichten wird der Bebauungsplan „Schmittenäcker“ aufgestellt.

Nördlich des Plangebiets verläuft die Kreisstraße 22 „Duttweilerer Straße“ über welche das Plangebiet erschlossen werden soll. Im Osten befindet sich die Landesstraße 530 „Gäustraße“, im Süden die Geitherstraße und im Westen die Weihergasse.

Zur Erschließung des Plangebiets werden bauliche Maßnahmen erforderlich. Entlang der Duttweilerer Straße werden vereinzelt Gebäude abgerissen und an dieser Stelle eine neue Straße zur Erschließung des Plangebiets errichtet.

Zur Bewertung der schalltechnischen Situation sind in diesem schalltechnischen Gutachten folgende Lärmarten untersucht und bewertet worden:

- Neubau und wesentliche Änderung von Straßen,
- Zunahme des Verkehrslärms.

Die Aufgabenstellungen sind getrennt voneinander untersucht und bewertet worden. Die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt:

### Neubau und wesentliche Änderung von Straßen

Im vorliegenden Fall wird zur Erschließung des Plangebiets ein neuer Straßenabschnitt gebaut. Die Zufahrt in das Plangebiet erfolgt über die Duttweilerer Straße, das bestehende Gebäude Duttweilerer Straße 7 soll hierfür rückgebaut werden. Im Norden des Neubaugebiets soll eine Parkierungsanlage mit ca. 41 Stellplätzen entstehen. Für die Untersuchung des Neubaus innerhalb des Bauabschnitts wird die volle Verkehrsstärke für den Bauabschnitt berücksichtigt.

Am **Tag** werden Beurteilungspegel zwischen 43 dB(A) am Immissionsort „IO Außenwohnbereich“ und 58 dB(A) am Wohngebäude „Duttweilerer Straße 5a“ ermittelt. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Beurteilungszeitraum Tag wird an allen maßgeblichen Immissionsorten sicher eingehalten.

In der **Nacht** werden Beurteilungspegel zwischen 43 dB(A) am Wohngebäude „Duttweilerer Straße 9 A Süd“ und 50 dB(A) am Wohngebäude „Duttweilerer Straße 5a“ ermittelt. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungszeitraum Nacht werden an allen maßgeblichen Immissionsorten sicher eingehalten.

Aufgrund der Einhaltung des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht ist der Neubau der Planstraße sowie der Parkierungsanlage aus schalltechnischer Sicht als verträglich einzustufen. Ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht nicht.

### Zunahme des Verkehrslärms

Für die Beurteilung der Zunahme des Verkehrslärms auf den bestehenden Straßen gibt es keine rechtlich fixierte Beurteilungsgrundlage. Die schalltechnischen Auswirkungen von städtebaulichen Projekten sind im Einzelfall zu diskutieren und zu beurteilen.

Folgende Kriterien werden zur Beurteilung herangezogen:

- Ursachenzusammenhang (u. a. Aufteilung des zusätzlichen Verkehrs auf mehrere Straßenabschnitte, Vermischung mit dem übrigen Verkehr),
- Zunahme des Verkehrslärms um mindestens 3 dB,
- Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV,
- Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht,
- weitere Erhöhung der Lärmbelastung, in Bereichen, in denen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits überschritten ist,
- Funktion sowie Klassifizierung der bestehenden Straßen,
- Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete,
- Art und Umfang des Planvorhabens und dessen Eingliederung in die bereits bestehende Baustruktur oder städtebauliche Situation.

Es ist zu untersuchen, welche Straßenzüge von einer relevanten Verkehrslärmzunahme durch das Planvorhaben betroffen sind. Bei der Untersuchung der Zunahme des Verkehrslärms ist der Prognose-Nullfall (ohne Realisierung des Planvorhabens) dem Prognose-Planfall (mit Realisierung des Planvorhabens) gegenüberzustellen und die jeweilige Geräuschbelastung sowie die Verkehrszunahme an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen sind zu ermitteln.

Der Untersuchungsraum für das Plangebiet „Schmittenäcker“ wird wie folgt abgegrenzt:

- Duttweilerer Straße (K 22)
- Gäustraße (L 530)

In diesem Untersuchungsraum findet die Bewertung der Zunahme des Verkehrslärms an schalltechnischen Kriterien statt. Entlang der Duttweiler Straße und im Kreuzungsbereich „Duttweiler Straße – Gäustraße“ werden Zunahmen des Verkehrslärms ermittelt, die schalltechnisch relevant sind. Für diese Bereiche erfolgte eine wertende Betrachtung des Einzelfalls.

Aufgrund der innerörtlichen Lage, der schalltechnisch optimalen Erschließung des Plangebiets, der unveränderten Verkehrszusammensetzung sowie der Erwartbarkeit der Gebietsentwicklung werden die ermittelten Zunahmen des Verkehrslärms als schalltechnisch verträglich eingestuft. Die Zunahmen sind, wenngleich die Geräuscheinwirkungen insbesondere im Kreuzungsbereich der Duttweilerer Straße/Gäustraße bereits im Prognose-Nullfall hoch sind, geringfügig und ändern die grundsätzlichen schalltechnischen Anforderungen an den baulichen Schallschutz nicht.

Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor der Zunahme des Verkehrslärms entlang der Duttweilerer Straße und der Gäustraße ist somit nicht gegeben.

Sankt Wendel, 03. April 2025

Bericht verfasst durch



Tobias Klein  
Geschäftsführer



Sebastian Paulus  
Projektingenieur

## 9 Quellenverzeichnis

- [1] Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394).
- [2] 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), zuletzt geändert am 03. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225).
- [3] DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung", vom Juli 2023.
- [4] Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1 "Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung", vom Juli 2023.
- [5] DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" mit den Teilen DIN 4109-1 "Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen" und DIN 4109-2 "Schallschutz im Hochbau - Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen", vom Januar 2018.
- [6] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), vom 20. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334).
- [7] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19, Ausgabe 2019, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/2020 vom 24. November 2020.
- [8] Anlage 2 zur 16. BImSchV "Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)", Ausgabe 2014 in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I 2014, S. 2271-2313).
- [9] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), vom 27. Mai 1997 (VkB1. 1997 S. 434).
- [10] Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil IV „Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“, Stand Dezember 2012, Eisenbahn-Bundesamt.
- [11] Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV), vom 04. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329).
- [12] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm), vom 26. August 1998 (BGBl. Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert am 01. Juni 2017 (BANz AT 08. Juni 2017 B5).
- [13] Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärmschutzverordnung - 18. BImSchV), vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), zuletzt geändert am 08. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4644).

## **Anhang**

### **Anhang A – Abbildungen**

Abbildung A01	Übersichtslageplan
Abbildung A02	Entwurf des Bebauungsplans, Stand: Januar 2025
Abbildung A03	Entwurf des städtebaulichen Konzepts, Stand: 06. November 2024
Abbildung A04	Neubau von Straßen, Einzelpunkte, geschossweise, Beurteilungspegel Tag und Nacht, innerhalb Bauabschnitt, ohne Schallschutzkonzept
Abbildung A05	Zunahme des Verkehrslärms, Einzelpunktkarte, geschossweise, Beurteilungspegel Tag und Nacht, Differenzen Tag und Nacht, ohne Schallschutzkonzept

### **Anhang B – Tabellen**

Tabelle B01	Verkehrslärm, Neubau von Straßen, Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel
Tabelle B02	Verkehrslärm, öffentlicher Parkplatz, Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel

### **Anhang C – Tabellen**








Tabelle C01	Verkehrslärm, Straße, Prognose-Nullfall, Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel
Tabelle C02	Verkehrslärm, Straße, Prognose-Planfall, Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel

**Schalltechnisches Gutachten**  
**Bebauungsplan "Schmittenäcker"**  
**Neustadt an der Weinstraße**

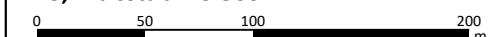
**Übersichtslageplan**

Bearbeiter: tk; sp  
Datum: 03.04.2025

**Zeichenerklärung**

-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Flurstücke
-  Baugrenzen
-  Geltungsbereich
-  Straße
-  weitere Straßen

A3, Maßstab 1:3.500



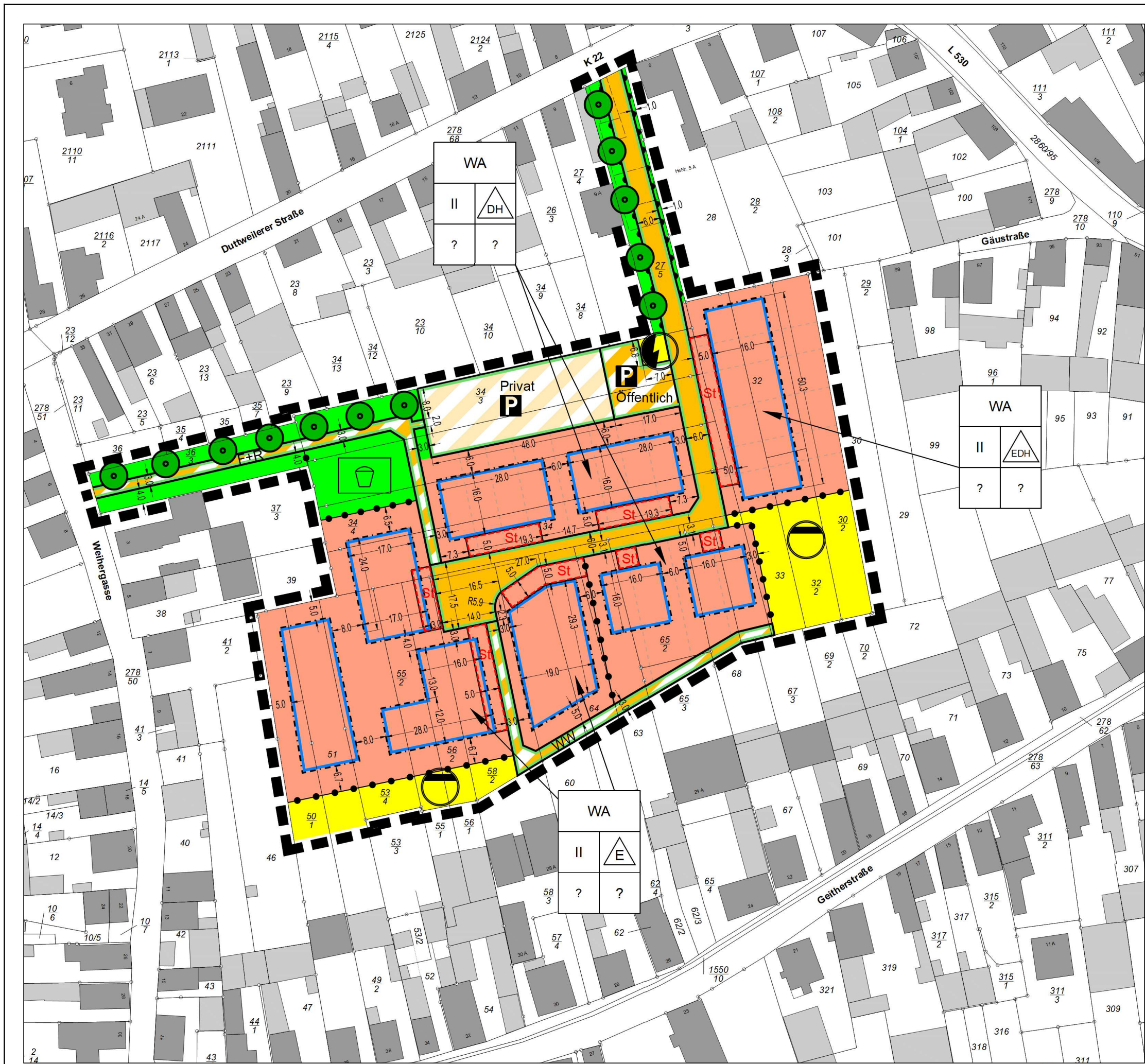
**Abbildung A01**



**Schalltechnisches Gutachten  
 Bebauungsplan "Schmittensäcker"  
 Neustadt an der Weinstraße**

**Entwurf des Bebauungsplans**  
 Stand: Januar 2025

Bearbeiter: tk; sp  
 Datum: 03.04.2025



A3, Maßstab 1:1.000  
 0 10 20 40 m



**Abbildung A02**

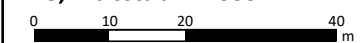


**Schalltechnisches Gutachten**  
**Bebauungsplan "Schmittener"**  
**Neustadt an der Weinstraße**

**Entwurf des städtebaulichen Konzepts**  
Stand: 06. November 2024

Bearbeiter: tk; sp  
Datum: 03.04.2025

A3, Maßstab 1:1.000



**Abbildung A03**

**Schalltechnisches Gutachten**  
**Bebauungsplan "Schmittener"**  
**Neustadt an der Weinstraße**

**Neubau von Straßen**

Einzelpunktkarte, geschossweise

Beurteilungspegel Tag und Nacht

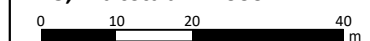
innerhalb Bauabschnitt  
ohne Schallschutzkonzept

Bearbeiter: tk; sp  
Datum: 03.04.2025

**Zeichenerklärung**

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Flurstücke
- Baugrenzen
- Geltungsbereich
- Straße
- Parkplatz
- Immissionsort

A3, Maßstab 1:1.000



**Abbildung A04**



**Duttweilerer Straße 9**  
MD: 64/54 dB(A)

	LrT	LrN
EG	53	45
1.OG	53	45

**Duttweilerer Straße 9 A Ost**  
MD: 64/54 dB(A)

	LrT	LrN
EG	57	49
1.OG	56	49

**Duttweilerer Straße 9 A Süd**  
MD: 64/54 dB(A)

	LrT	LrN
EG	51	43
1.OG	51	43

**IO Außenwohnbereich**  
MD: 64 dB(A)

	LrT
EG	43
1.OG	44

**Duttweilerer Straße 5**  
MD: 64/54 dB(A)

	LrT	LrN
EG	56	48
1.OG	55	47
2.OG	54	47

**Duttweilerer Straße 5a**  
MD: 64/54 dB(A)

	LrT	LrN
EG	58	50
1.OG	57	49
2.OG	56	48

**Schalltechnisches Gutachten  
Bebauungsplan "Schmitteneräcker"  
Neustadt an der Weinstraße**

**Zunahme des Verkehrslärms**  
Einzelpunktkarte, geschossweise

Beurteilungspegel Tag und Nacht

Differenzen Tag und Nacht  
ohne Schallschutzkonzept

Bearbeiter: tk; sp  
Datum: 03.04.2025

**Zeichenerklärung**

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Flurstücke
- Baugrenzen
- Geltungsbereich
- Straße
- Immissionsort

**Kriterien**

- Kriterium 1
- Kriterium 2
- Kriterium 3



**Am Kolbenstein 18**

Stockwerk	Grenzwert		Nullfall		Planfall		Differenz	
	IGW,T	IW,N	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
EG	59	49	60,5	51,9	60,8	52,2	0,3	0,3
1.OG	59	49	61,6	53,0	61,9	53,3	0,3	0,3

**Gäustraße 111 B**

Stockwerk	Grenzwert		Nullfall		Planfall		Differenz	
	IGW,T	IW,N	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
EG	64	54	63,9	55,3	64,2	55,6	0,3	0,3
1.OG	64	54	63,7	55,1	64,0	55,4	0,3	0,3

**Gäustraße 111**

Stockwerk	Grenzwert		Nullfall		Planfall		Differenz	
	IGW,T	IW,N	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
EG	64	54	62,1	54,3	63,3	55,6	1,2	1,4
1.OG	64	54	61,9	53,9	62,9	55,1	1,0	1,2

**Duttweilerer Straße 16**

Stockwerk	Grenzwert		Nullfall		Planfall		Differenz	
	IGW,T	IW,N	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
EG	64	54	59,3	52,2	61,3	54,2	2,0	2,0
1.OG	64	54	58,1	51,0	60,1	53,0	2,0	2,0
2.OG	64	54	57,1	49,9	59,0	51,8	2,0	2,0

**Gäustraße 114**

Stockwerk	Grenzwert		Nullfall		Planfall		Differenz	
	IGW,T	IW,N	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
EG	64	54	68,7	60,2	69,1	60,5	0,3	0,4
1.OG	64	54	67,9	59,4	68,3	59,7	0,4	0,4

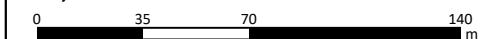
**Gäustraße 91**

Stockwerk	Grenzwert		Nullfall		Planfall		Differenz	
	IGW,T	IW,N	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
EG	64	54	67,9	59,4	68,2	59,7	0,3	0,3
1.OG	64	54	67,1	58,5	67,4	58,8	0,3	0,3

**Duttweilerer Straße 47**

Stockwerk	Grenzwert		Nullfall		Planfall		Differenz	
	IGW,T	IW,N	LrT	LrN	LrT	LrN	LrT	LrN
EG	59	49	52,9	45,7	54,8	47,6	1,9	1,9
1.OG	59	49	53,2	45,9	55,1	47,9	1,9	1,9

A3, Maßstab 1:2.500



**Abbildung A05**

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Neubau von Straßen

Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	KM	DTV	M	M	vPkw	vLkw	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	Steigung	Drefl	Dist. KT (x)	L'w	L'w
	km	Kfz/24h	Tag	Nacht	km/h	km/h	Tag	Tag	Nacht	Nacht	%	dB	m	Tag	Nacht
			Kfz/h	Kfz/h			%	%	%	%				dB(A)	dB(A)
Planstraße	0,000	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	1,5	0,0	0	68,1	60,5
Planstraße	0,004	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	1,5	0,3	0	68,4	60,8
Planstraße	0,024	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	0,1	0,4	0	68,5	60,9
Planstraße	0,028	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	0,1	0,3	0	68,4	60,8
Planstraße	0,030	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	0,1	0,3	0	68,4	60,8
Planstraße	0,038	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	0,1	0,1	0	68,2	60,6
Planstraße	0,044	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	0,1	0,0	0	68,1	60,5
Planstraße	0,117	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	0,4	0,0	0	68,1	60,5
Planstraße	0,122	395	23	4	50	50	3,0	4,0	3,0	4,0	-1,1	0,0	0	68,1	60,5

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Neubau von Straßen

Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel

### Legende

Straße		Straßenname
KM	km	Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr im Zeitbereich Tag
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr im Zeitbereich Nacht
vPkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw
vLkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw
pLkw1 Tag	%	Prozentualer Anteil Lkw1 im Zeitbereich Tag
pLkw2 Tag	%	Prozentualer Anteil Lkw2 im Zeitbereich Tag
pLkw1 Nacht	%	Prozentualer Anteil Lkw1 im Zeitbereich Nacht
pLkw2 Nacht	%	Prozentualer Anteil Lkw2 im Zeitbereich Nacht
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegelerhöhung durch Reflexionen
Dist. KT (x)	m	Abstand zu Schnitt mit Straßenemissionslinie
L'w Tag	dB(A)	Längenbezogener Schalleistungspegel im Zeitbereich Tag
L'w Nacht	dB(A)	Längenbezogener Schalleistungspegel im Zeitbereich Nacht

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, öffentlicher Parkplatz  
Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Parkplatz	Anzahl Stellplätze	Lw,ref dB(A)	Fahrbewegungen Tag 1/h	Fahrbewegungen Nacht 1/h	Zuschlag P Typ dB
P01	41	79	0,40	0,15	0,00

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, öffentlicher Parkplatz

Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel

### Legende

Parkplatz		Bezeichnung des Parkplatzes
Anzahl Stellplätze		Anzahl der Stellplätze
Lw,ref	dB(A)	Referenzemission für eine Bewegung je Stellplatz und Stunde
Fahrbewegungen Tag	1/h	Anzahl der Bewegungen je Stellplatz und Stunde im Zeitbereich Tag
Fahrbewegungen Nacht	1/h	Anzahl der Bewegungen je Stellplatz und Stunde im Zeitbereich Nacht
Zuschlag P Typ	dB	Zuschlag für unterschiedliche Parkplatztypen

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Nullfall  
 Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM	DTV	M	M	vPkw	vLkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	pLkw1	pLkw2	pKrad	Steigung	Drefl	Dist. KT (x)	L'w	L'w	
		km	Kfz/24h	Tag	Nacht	km/h	km/h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	%	dB	m	Tag	Nacht	
				Kfz/h	Kfz/h			%	%	%	%	%	%					dB(A)	dB(A)
K 22	66150251	0,000	600	35	6	70	70	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,1	0,0	0	73,2	66,0	
K 22	66150251	0,266	600	35	6	50	50	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,2	0,0	0	70,1	62,8	
K 22	66150251	0,336	600	35	6	50	50	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,4	0,0	0	70,1	62,8	
K 22	66150251	0,377	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,484	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,1	0,4	0	67,9	60,8	
K 22	66150251	0,489	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,1	0,8	0	68,3	61,1	
K 22	66150251	0,498	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,518	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,5	0	68,0	60,9	
K 22	66150251	0,523	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,526	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,3	0	67,8	60,7	
K 22	66150251	0,530	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,596	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,601	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,624	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,626	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,653	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,658	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,672	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,678	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,686	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,2	0	68,7	61,6	
K 22	66150251	0,693	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,696	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,3	0	67,8	60,7	
K 22	66150251	0,699	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,705	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,707	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	67,5	60,4	

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Nullfall  
Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM	DTV	M	M	vPkw	vLkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	pLkw1	pLkw2	pKrad	Steigung	Drefl	Dist. KT (x)	L'w	L'w	
		km	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/h	km/h	km/h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	%	dB	m	Tag	Nacht	
K 22	66150251	0,713	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,5	0	69,0	61,9	
K 22	66150251	0,716	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,733	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,2	0,6	0	68,1	61,0	
K 22	66150251	0,737	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,2	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,755	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,6	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,758	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,6	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,761	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,6	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,767	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,2	0	67,7	60,6	
K 22	66150251	0,769	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,8	0	68,2	61,1	
K 22	66150251	0,771	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,2	0	67,7	60,6	
K 22	66150251	0,774	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,0	0	67,5	60,4	
K 22	66150251	0,783	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,793	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	1,6	0	69,1	62,0	
K 22	66150251	0,798	600	35	6	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	67,5	60,4	
L 530	67150290	0,000	4.352	254	36	100	80	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,0	0	84,5	75,7	
L 530	67150290	0,085	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,9	0,0	0	78,2	69,6	
L 530	67150290	0,460	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,3	1,6	0	79,7	71,1	
L 530	67150290	0,470	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,3	0,0	0	78,2	69,6	
L 530	67150290	0,474	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,6	1,6	0	79,8	71,2	
L 530	67150290	0,476	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,6	0,0	0	78,2	69,6	
L 530	67150290	0,713	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,7	1,2	0	79,4	70,8	
L 530	67150290	0,718	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,0	0,0	0	78,2	69,6	
L 530	67150290	0,803	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,1	1,5	0	79,7	71,1	
L 530	67150290	0,809	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,2	69,6	
L 530	67150290	0,815	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,6	0	79,8	71,2	

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Nullfall  
Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM	DTV	M	M	vPkw	vLkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	pLkw1	pLkw2	pKrad	Steigung	Drefl	Dist. KT (x)	L'w	L'w
		km	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/h	km/h	km/h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	%	dB	m	Tag	Nacht
L 530	67150290	0,819	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,4	1,2	0	79,4	70,8
L 530	67150290	0,823	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,4	0,3	0	78,4	69,8
L 530	67150290	0,825	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,4	1,2	0	79,4	70,8
L 530	67150290	0,833	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	0,841	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,4	0	78,5	69,9
L 530	67150290	0,846	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,2	0	78,4	69,8
L 530	67150290	0,850	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,4	0	78,6	70,0
L 530	67150290	0,856	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	1,4	0	79,6	71,0
L 530	67150290	0,861	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	1,6	0	79,8	71,2
L 530	67150290	0,868	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	0,874	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,3	0	78,4	69,9
L 530	67150290	0,880	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,2	0	78,4	69,8
L 530	67150290	0,887	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,4	0	78,6	70,0
L 530	67150290	0,889	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,4	0	79,6	71,0
L 530	67150290	0,895	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,1	0	78,3	69,7
L 530	67150290	0,899	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,2	0	79,4	70,8
L 530	67150290	0,907	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,3	0	78,4	69,9
L 530	67150290	0,912	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	0,914	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,7	0	78,8	70,3
L 530	67150290	0,918	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,5	0	79,6	71,1
L 530	67150290	0,923	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,2	0	78,4	69,8
L 530	67150290	0,925	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,3	0	78,4	69,8
L 530	67150290	0,929	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	1,2	0	79,4	70,8
L 530	67150290	0,933	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,2	0	78,3	69,8
L 530	67150290	0,939	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	1,2	0	79,4	70,8

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Nullfall  
 Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM km	DTV Kfz/24h	M		vPkw km/h	vLkw km/h	pLkw1		pKrad %	pLkw2		pKrad %	Steigung %	Drefl dB	Dist. KT (x) m	L'w	
				Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h			Tag %	Tag %		Nacht %	Nacht %					Tag dB(A)	Nacht dB(A)
L 530	67150290	0,941	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,4	0	78,6	70,0
L 530	67150290	0,942	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,5	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	0,945	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,5	1,3	0	79,4	70,9
L 530	67150290	0,950	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,5	0,3	0	78,4	69,8
L 530	67150290	0,953	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,8	0,7	0	78,8	70,3
L 530	67150290	0,957	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,8	0,4	0	78,6	70,0
L 530	67150290	0,961	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,8	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	0,967	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	1,5	1,3	0	79,5	70,9
L 530	67150290	0,973	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,1	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	1,023	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,8	1,6	0	79,8	71,2
L 530	67150290	1,031	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,8	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	1,092	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,5	1,2	0	79,4	70,8
L 530	67150290	1,098	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	1,127	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,5	0	79,7	71,1
L 530	67150290	1,132	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	1,135	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,6	0	79,8	71,2
L 530	67150290	1,141	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	1,147	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,5	0	79,7	71,1
L 530	67150290	1,152	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,2	0	78,3	69,7
L 530	67150290	1,156	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	1,158	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,1	0	78,3	69,7
L 530	67150290	1,161	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,2	69,6
L 530	67150290	1,193	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,1	0,5	0	78,7	70,1
L 530	67150290	1,196	4.352	254	36	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,1	1,1	0	79,2	70,7

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Planfall  
 Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM km	DTV Kfz/24h	M		vPkw km/h	vLkw km/h	pLkw1		pKrad %	pLkw2		pKrad %	Steigung %	Drefl dB	Dist. KT (x) m	L'w	
				Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h			Tag %	Tag %		Nacht %	Nacht %					Tag dB(A)	Nacht dB(A)
K 22	66150251	0,000	955	55	10	70	70	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,1	0,0	0	75,2	68,0
K 22	66150251	0,266	955	55	10	50	50	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,2	0,0	0	72,1	64,8
K 22	66150251	0,336	955	55	10	50	50	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,4	0,0	0	72,1	64,8
K 22	66150251	0,377	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,484	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,1	0,4	0	69,9	62,8
K 22	66150251	0,489	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,1	0,8	0	70,3	63,2
K 22	66150251	0,498	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,518	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,5	0	70,1	62,9
K 22	66150251	0,523	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,526	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,3	0	69,8	62,7
K 22	66150251	0,530	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,596	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	1,6	0	71,1	64,0
K 22	66150251	0,601	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,624	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	1,6	0	71,1	64,0
K 22	66150251	0,626	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,1	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,653	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,6	0	71,1	64,0
K 22	66150251	0,658	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,672	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,6	0	71,1	64,0
K 22	66150251	0,678	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,686	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,2	0	70,7	63,6
K 22	66150251	0,693	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,696	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,3	0	69,9	62,7
K 22	66150251	0,699	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	69,5	62,4
K 22	66150251	0,705	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,6	0	71,1	64,0
K 22	66150251	0,707	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	69,5	62,4

Konzept dB plus GmbH  
 Wendalinusstraße 2 - 66606 Sankt Wendel  
 Tel. 06851/939893-0  
 www.konzept-dbplus.de

Tabelle C02

Ergebnis-Nr.: 3  
 Stand: 03.04.2025

SoundPLAN 9.1

Seite 1

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Planfall  
 Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM	DTV	M	M	vPkw	vLkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	pLkw1	pLkw2	pKrad	Steigung	Drefl	Dist. KT (x)	L'w	L'w	
		km	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/h	km/h	km/h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	%	dB	m	Tag	Nacht	
K 22	66150251	0,713	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	1,5	0	71,0	63,9	
K 22	66150251	0,716	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,7	0,0	0	69,5	62,4	
K 22	66150251	0,733	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,2	0,6	0	70,1	63,0	
K 22	66150251	0,737	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,2	0,0	0	69,5	62,4	
K 22	66150251	0,755	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,6	1,6	0	71,1	64,0	
K 22	66150251	0,758	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,6	1,6	0	71,1	64,0	
K 22	66150251	0,761	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	0,6	0,0	0	69,5	62,4	
K 22	66150251	0,767	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,2	0	69,7	62,6	
K 22	66150251	0,769	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,8	0	70,3	63,1	
K 22	66150251	0,771	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,2	0	69,7	62,6	
K 22	66150251	0,774	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	0,0	0	69,5	62,4	
K 22	66150251	0,783	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-1,5	1,6	0	71,1	64,0	
K 22	66150251	0,793	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	1,6	0	71,1	64,0	
K 22	66150251	0,798	955	55	10	30	30	3,0	5,0	0,0	5,0	6,0	0,0	-0,4	0,0	0	69,5	62,4	
L 530	67150290	0,000	4.672	273	39	100	80	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,0	0	84,8	76,0	
L 530	67150290	0,085	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,9	0,0	0	78,5	69,9	
L 530	67150290	0,460	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,3	1,6	0	80,0	71,5	
L 530	67150290	0,470	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,3	0,0	0	78,5	69,9	
L 530	67150290	0,474	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,6	1,6	0	80,1	71,5	
L 530	67150290	0,476	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,6	0,0	0	78,5	69,9	
L 530	67150290	0,713	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,7	1,2	0	79,7	71,1	
L 530	67150290	0,718	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,0	0,0	0	78,5	69,9	
L 530	67150290	0,803	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,1	1,5	0	80,0	71,4	
L 530	67150290	0,809	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,5	69,9	
L 530	67150290	0,815	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,6	0	80,1	71,5	

Konzept dB plus GmbH  
 Wendalinusstraße 2 - 66606 Sankt Wendel  
 Tel. 06851/939893-0  
 www.konzept-dbplus.de

Tabelle C02

Ergebnis-Nr.: 3  
 Stand: 03.04.2025

SoundPLAN 9.1

Seite 2

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Planfall  
 Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM	DTV	M	M	vPkw	vLkw	pLkw1	pLkw2	pKrad	pLkw1	pLkw2	pKrad	Steigung	Drefl	Dist. KT (x)	L'w	L'w
		km	Kfz/24h	Tag	Nacht	km/h	km/h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	%	dB	m	Tag	Nacht
				Kfz/h	Kfz/h			%	%	%	%	%	%				dB(A)	dB(A)
L 530	67150290	0,819	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,4	1,2	0	79,7	71,1
L 530	67150290	0,823	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,4	0,3	0	78,7	70,1
L 530	67150290	0,825	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,4	1,2	0	79,7	71,1
L 530	67150290	0,833	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	0,841	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,4	0	78,8	70,2
L 530	67150290	0,846	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,2	0	78,7	70,1
L 530	67150290	0,850	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,4	0	78,9	70,3
L 530	67150290	0,856	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	1,4	0	79,9	71,3
L 530	67150290	0,861	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	1,6	0	80,1	71,5
L 530	67150290	0,868	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	0,874	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,3	0	78,8	70,2
L 530	67150290	0,880	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,2	0	78,7	70,1
L 530	67150290	0,887	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,3	0,4	0	78,9	70,3
L 530	67150290	0,889	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,4	0	79,9	71,3
L 530	67150290	0,895	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,1	0	78,6	70,0
L 530	67150290	0,899	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,2	0	79,7	71,1
L 530	67150290	0,907	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,3	0	78,7	70,2
L 530	67150290	0,912	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	0,914	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,7	0	79,1	70,6
L 530	67150290	0,918	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,5	0	79,9	71,4
L 530	67150290	0,923	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,2	0	78,7	70,1
L 530	67150290	0,925	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,3	0	78,7	70,2
L 530	67150290	0,929	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	1,2	0	79,7	71,1
L 530	67150290	0,933	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,2	0	78,7	70,1
L 530	67150290	0,939	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	1,2	0	79,7	71,1

# Schalltechnisches Gutachten

## Bebauungsplan "Schmittenäcker", Neustadt an der Weinstraße

Verkehrslärm, Straße, Prognose-Planfall  
 Dokumentation der umgesetzten Emissionspegel



Straße	Abschnittsname	KM km	DTV Kfz/24h	M		vPkw km/h	vLkw km/h	pLkw1		pKrad %	pLkw2		pKrad %	Steigung %	Drefl dB	Dist. KT (x) m	L'w	
				Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h			Tag %	Tag %		Nacht %	Nacht %					Tag dB(A)	Nacht dB(A)
L 530	67150290	0,941	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,2	0,4	0	78,9	70,3
L 530	67150290	0,942	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,5	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	0,945	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,5	1,3	0	79,7	71,2
L 530	67150290	0,950	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-1,5	0,3	0	78,7	70,1
L 530	67150290	0,953	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,8	0,7	0	79,1	70,6
L 530	67150290	0,957	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,8	0,4	0	78,9	70,3
L 530	67150290	0,961	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,8	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	0,967	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	1,5	1,3	0	79,8	71,2
L 530	67150290	0,973	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,1	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	1,023	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,8	1,6	0	80,1	71,5
L 530	67150290	1,031	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,8	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	1,092	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,5	1,2	0	79,7	71,1
L 530	67150290	1,098	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	1,127	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,5	0	80,0	71,4
L 530	67150290	1,132	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	1,135	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,6	0	80,1	71,5
L 530	67150290	1,141	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	1,147	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	1,5	0	80,0	71,4
L 530	67150290	1,152	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,2	0	78,6	70,1
L 530	67150290	1,156	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	1,158	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,1	0	78,6	70,0
L 530	67150290	1,161	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	0,6	0,0	0	78,5	69,9
L 530	67150290	1,193	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,1	0,5	0	79,0	70,4
L 530	67150290	1,196	4.672	273	39	50	50	2,1	0,5	1,7	2,4	0,8	0,8	-0,1	1,1	0	79,5	71,0