

Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 108 „In der Graslake, Jesinghauser Straße“ in Schwelm

Bericht FA 8839-1 vom 25.05.2021

Auftraggeber: HWE Germany GmbH
An der Welle 4
60322 Frankfurt

Bericht-Nr.: FA 8839-1
Datum: 25.05.2021
Ansprechpartner: Herr Dr. Niemiets / Herr Sefczyk

Dieser Bericht besteht aus insgesamt 236 Seiten,
davon 38 Seiten Text, 33 Seiten Anlagen und 165 Seiten Datenanhang.



Die Akkreditierung gilt für den in der Urkundenanlage D-PL-20140-01-00 festgelegten Umfang der Module Geräusche und Erschütterungen. Messstelle nach § 29b BImSchG

VMPA anerkannte Schallschutzprüfstelle nach DIN 4109

Leitung:

Dipl.-Phys. Axel Hübel

Dipl.-Ing. Heiko Kremer-Bertram
Staatlich anerkannter Sachverständiger für Schall- und Wärmeschutz

Dipl.-Ing. Mark Bless

Anschriften:

Peutz Consult GmbH

Kolberger Straße 19
40599 Düsseldorf
Tel. +49 211 999 582 60
Fax +49 211 999 582 70
dus@peutz.de

Borussiastraße 112
44149 Dortmund
Tel. +49 231 725 499 10
Fax +49 231 725 499 19
dortmund@peutz.de

Carmerstraße 5
10623 Berlin
Tel. +49 30 92 100 87 00
Fax +49 30 92 100 87 29
berlin@peutz.de

Gostenhofer Hauptstraße 21
90443 Nürnberg
Tel. +49 911 477 576 60
Fax +49 911 477 576 70
nuernberg@peutz.de

Geschäftsführer:

Dr. ir. Martijn Vercammen
Dipl.-Ing. Ferry Koopmans
AG Düsseldorf
HRB Nr. 22586
Ust-IdNr.: DE 119424700
Steuer-Nr.: 106/5721/1489

Bankverbindungen:

Stadt-Sparkasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 220 241 94
BLZ 300 501 10
DE79300501100022024194
BIC: DUSSEDE33XXX

Niederlassungen:

Mook / Nimwegen, NL
Zoetermeer / Den Haag, NL
Groningen, NL
Paris, F
Lyon, F
Leuven, B

peutz.de

Inhaltsverzeichnis

1	Situation und Aufgabenstellung.....	5
2	Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien.....	6
3	Örtliche Gegebenheiten und Gebietsnutzungen.....	9
4	Beurteilungsgrundlagen.....	10
4.1	Schalltechnische Orientierungswerte gemäß DIN 18005 (Verkehrslärm).....	10
4.2	Auswirkungen des Bebauungsplanes auf die Schallsituation im Umfeld.....	11
4.3	Beurteilungsgrundlagen für Gewerbelärm.....	12
5	Ermittlung und Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet.....	13
5.1	Methodik.....	13
5.2	Schallemissionsgrößen Straßenverkehr.....	14
5.3	Schallemissionsgrößen Schienenverkehr.....	14
5.4	Durchführung der Immissionsberechnungen.....	14
5.4.1	Berechnung der auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärmimmissionen	14
5.4.2	Berechnung der Verkehrslärmimmissionen in der Umgebung des Plangebietes.....	15
5.5	Ergebnisse der Immissionsberechnungen bezüglich Verkehrslärm und Beurteilung.....	16
5.5.1	Auf das Plangebiet einwirkende Verkehrslärmimmissionen.....	16
5.5.2	Änderung der Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Plangebiets.....	16
6	Ermittlung der Gewerbelärmimmissionen.....	19
6.1	Allgemeine Vorgehensweise.....	19
6.2	Örtliche Gegebenheiten und Nutzungsansätze.....	20
6.3	Ermittlung von Geräuschimmissionen durch eine detaillierte Prognose.....	23
6.4	Allgemeine Schallemissionsgrößen.....	24
6.4.1	Freibereich.....	24
6.4.2	Schallabstrahlung über die Fassadenbauteile.....	27
6.4.3	Haustechnik, -klima- und raumluftechnische Anlagen.....	28
6.5	Tieffrequente Geräusche, Ton-, Informations- und Impulshaltigkeit.....	28
7	Ergebnis der Immissionsberechnungen und deren Beurteilung.....	29
7.1	Ergebnis der Immissionsberechnungen.....	29
7.2	Spitzenpegelkriterium der TA Lärm.....	30
7.3	Lärmschutzmaßnahmen.....	30

7.4	Statistische Sicherheit der Aussagequalität.....	32
8	Zusammenfassung.....	34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.1: Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1..... 10
Tabelle 4.2: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV..... 12
Tabelle 4.3: Immissionsrichtwerte der TA Lärm..... 12
Tabelle 6.1: Meteorologiefaktoren c_0 [dB] für die Station Düsseldorf [20]..... 19
Tabelle 6.2: Nutzungsansätze..... 21
Tabelle 6.3: Berücksichtigte Schalldämmung der Außenbauteile (Mindestanforderungen)... 22
Tabelle 6.4: Herleitung des Emissionsansatzes für den Abstellvorgang eines Lkw..... 25
Tabelle 6.5: Herleitung der Emissionsansätze für Ladetätigkeiten Lkw (eigene Messungen) 25
Tabelle 7.1: Standardabweichung σ_{Prog} des Prognosemodells..... 33

Abbildungsverzeichnis

1 Situation und Aufgabenstellung

In Schwelm ist südlich der Straße in der Graslake und westlich der Jesinghauser Straße die Aufstellung des Bebauungsplans Nummer 108 „In der Graslake / Jesinghauser Straße“ geplant.

Ziel des Bebauungsplans für das bislang auch gewerblich genutzte Grundstück ist die Festsetzung eines Gewerbegebiets. Auf dem Plangebiet soll hierbei ein Logistikzentrum errichtet werden.

Ein Lageplan der örtlichen Gegebenheiten und des Bebauungsplanentwurfes ist in Anlage 1.1 dargestellt, Anlage 1.2 zeigt den Bebauungsplanentwurf.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind die auf das Plangebiet einwirkenden bzw. vom Plangebiet ausgehenden Verkehrslärmimmissionen mit Hilfe eines digitalen Simulationsmodells rechnerisch zu ermitteln und anschließend anhand der zulässigen Immissionsbegrenzungen zu bewerten.

Die Verkehrslärmimmissionen der benachbarten Straßen sowie Schienenwege sind gemäß den Vorgaben der RLS-19 und der Schall 03 zu berechnen. Die anschließende Beurteilung erfolgt geschossweise, getrennt für den Tages- und Nachtzeitraum, im Hinblick auf die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 und mittels einer Ausweisung der Lärmpegelbereiche bzw. maßgeblichen Außenlärmpegeln nach DIN 4109 an den Baugrenzen im Plangebiet.

Im Falle einer Überschreitung der Orientierungswerte sind prinzipielle Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, die eine Umsetzung der Planung ermöglichen können.

Mit einer Ausbreitungsrechnung nach DIN ISO 9613-2 wird überprüft, ob die Anforderungen der TA Lärm bzgl. Gewerbelärmimmissionen an den schutzbedürftigen Nutzungen außerhalb des Plangebietes mit einem möglich Baukonzept eingehalten werden können.

Im Falle einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte sind prinzipielle Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, die eine Umsetzung der Planung ermöglichen können.

2 Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien

Titel / Beschreibung / Bemerkung		Kat.	Datum
[1]	BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz	G	Aktuelle Fassung
[2]	16. BImSchV 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung	V	12.06.1990 geändert am 04.11.2020
[3]	24. BImSchV 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung	V	04.02.1997
[4]	BauO NRW Landesbauordnung Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen	V	04.08.18
[5]	TA Lärm Sechste AVwV zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm	VV	26.08.1998, zuletzt geändert am 01.06.2017
[6]	DIN 4109	N	Januar 2018
[7]	DIN ISO 9613, Teil 2	N	Ausgabe Oktober1999 (Entwurf Sept. 1997)
[8]	DIN 18 005, Teil 1	N	Juli 2002
[9]	DIN 18 005, Teil 1, Beiblatt 1	N	Mai 1987
[10]	DIN EN 12 354, Teil 4	N	April 2001

Titel / Beschreibung / Bemerkung	Kat.	Datum
[11] DIN 45 680 Messung und Bewertung tief- frequenter Geräuschmissionen in der Nachbarschaft	N	März 1997
[12] DIN 45 680, Beiblatt 1 Messung und Bewertung tief- frequenter Geräuschmissionen in der Nachbarschaft, Hin- weise zur Beurteilung bei ge- werblichen Anlagen	N	März 1997
[13] DIN 45 681 Bestimmung der Tonhaltigkeit von Geräuschen und Ermitt- lung eines Tonzuschlages für die Beurteilung von Geräusch- missionen; <i>Verweis in der TA Lärm auf Entwurf Janu- ar 1992</i>	N	Entwurf Novem- ber 2002, <i>Entwurf Januar 1992</i>
[14] DIN 45 681 Bestimmung der Tonhaltigkeit von Geräuschen und Ermitt- lung eines Tonzuschlages für die Beurteilung von Geräusch- missionen	N	März 2005
[15] DIN 45 681, Berichtigung 2 Bestimmung der Tonhaltigkeit von Geräuschen und Ermitt- lung eines Tonzuschlages für die Beurteilung von Geräusch- missionen	N	Berichtigungen zu DIN 45681:2005-03 August 2006
[16] RLS-19 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen	RIL	Februar 2020
[17] Schall 03 Richtlinie zur Berechnung der Schallmissionen von Schienen- wegen	RIL	in Kraft getreten am 01.01.2015
[18] ZTV-Lsw 06 Zusätzliche Technische Vertrags- bedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutz- wänden an Straßen	RIL	2006
[19] Parkplatzlärmstudie Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Au- tohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen	Lit.	2007
[20] Empfehlungen zur Bestimmung der meteorologischen Dämpfung C_{met} gemäß DIN 9613-2	Lit.	26.09.2012

Titel / Beschreibung / Bemerkung			Kat.	Datum
[21]	Aussage Genauigkeiten zum Nachweis der Einhaltung der Immissionswerte mittels Prognose	Landesumweltamt NRW, ZFL 5/2001	RIL	2001
[22]	Technischer Bericht zur Untersuchung der Lkw-Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen	Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie: Schriftenreihe Umwelt und Geologie Lärmschutz in Hessen, Heft 192	Lit.	1995
[23]	Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten	Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie: Schriftenreihe Umwelt und Geologie Lärmschutz in Hessen, Heft 3	Lit.	2005
[24]	Schallpegelanalyse von Be- und Entladevorgängen mit Palettenhubwagen und beladener Paletten bei Lkw in Logistikzentren	Immissionsschutz – Zeitschrift für Luftreinhalte, Lärmschutz, Anlagensicherheit, Abfallverwertung und Energienutzung	Lit.	2017
[25]	Amtliche Basiskarte (Schwarz-Weiß)	Geoportal.NRW https://www.geoportal.nrw/	P	Abruf am: 22.02.2021
[26]	3D-Gebäudemodell LoD1	Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0	P	Abruf am: 22.02.2021
[27]	Digitales Geländemodell - Gitterweite 1 m	http://www.govdata.de/dl-de/zero-2-0	P	Abruf am: 22.02.2021
[28]	Verkehrsgutachten Neubau eines Bürogebäudes und einer Gewerbehalle am Standort In der Graslake 41-49 in Schwelm	Ambrosiusblanke, Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplan	P	Februar 2021
[29]	Planunterlagen	GSE Deutschland GmbH , Saarbrücken	P	19.05.2021
[30]	Bebauungsplanentwurf	Post welters + partner mbB, Dortmund	P	22.02.2021

Kategorien:

G	Gesetz	N	Norm
V	Verordnung	RIL	Richtlinie
VV	Verwaltungsvorschrift	Lit	Buch, Aufsatz, Berichtigung
RdErl.	Runderlass	P	Planunterlagen / Betriebsangaben

3 Örtliche Gegebenheiten und Gebietsnutzungen

Südlich der Straße "In der Graslake" und westlich der Jesinghauserstraße wird die Aufstellung des Bebauungsplans Nummer 108 „In der Graslake / Jesinghauserstraße" mit der Festsetzung eines Gewerbegebiets vorgesehen. Das Grundstück wurde bislang durch einen produzierenden Großbetrieb genutzt, dessen Nutzung aufgegeben wurde.

Entlang der Straße "In der Graslake" befinden sich weitere gewerbliche Nutzungen, zum Teil mit genehmigten Betriebsinhaberwohnungen. Nach Osten entlang der Jesinghauserstraße befinden sich zunächst Gewerbebetriebe und anschließend Wohnnutzungen, welche weiteren mit der Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebiets berücksichtigt werden.

Westlich des Plangebiets befinden sich weitere Gewerbenutzungen und anschließend verläuft die Bundesautobahn 1, welche westlich des Plangebiets als Brücke verläuft. Im Tal befindet sich die Bundesstraße 438 bzw. im weiteren Verlauf in Richtung Westen die Bundesstraße 7. Nördlich des Plangebiets verkehrt in Ost-West-Richtung eine Bahntrasse der Deutschen Bahn.

Das Gelände befindet sich an einer Hanglage, so fällt die Straße "In der Graslake" von Osten nach Westen ab und steigt entlang der Jesinghauser Straße nach Süden hin an. Dementsprechend wird für das Planvorhaben eine topografische Anpassung erforderlich, so dass ein ebenerdiges Plateau auf Höhe der Straße in der Graslage geschaffen wird, welches dann über eine steile Böschung hin an die Bestandshöhen angeglichen wird. Der derzeitige Stand der geplanten topografischen Gestaltung wird hierbei in den Berechnungen mit berücksichtigt.

4 Beurteilungsgrundlagen

4.1 Schalltechnische Orientierungswerte gemäß DIN 18005 (Verkehrslärm)

Grundlage für die Beurteilung von Schallimmissionen im Städtebau ist die DIN 18005 [8].

Die anzustrebenden schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm sind in der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", Beiblatt 1 [9] aufgeführt. Dabei ist die Einhaltung folgender schalltechnischer Orientierungswerte, bezogen auf Verkehrslärm, anzustreben:

Tabelle 4.1: Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1

Gebietsausweisung	Immissionsrichtwert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
Reine Wohngebiete (WR)	50	40
Allgemeine Wohngebiete (WA)	55	45
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	55

In Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1 heißt es zu der Problematik der Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte:

„In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen einer Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen, insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.“

Urbane Gebiete (MU) sind bislang nicht in die DIN 18005 aufgenommen worden, daher findet auch für urbane Gebiete (MU) eine Berücksichtigung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (MI) statt.

4.2 Auswirkungen des Bebauungsplanes auf die Schallsituation im Umfeld

Mit Umsetzung der geplanten Bebauung sind grundsätzlich auch immer Auswirkungen auf die schalltechnische Situation im Umfeld möglich. Dies resultiert zum einen aus den Zusatzbelastungen im Straßenverkehr auf dem Plangebiet selbst und in der Umgebung. Hierzu existieren keine verbindlichen rechtlichen Vorgaben in Form von Richtwerten / Grenzwerten. Nachteilige Auswirkungen sind aber zu ermitteln, zu beurteilen und ggf. in die Abwägung einzustellen.

Gemäß Rechtsprechung z.B. des OVG Rheinland-Pfalz in einem Urteil vom 30.01.2006 sind Erhöhungen durch vorhabenbedingten Zusatzverkehr generell in die Abwägung einzubeziehen.

Nach der Rechtsprechung kann bei Pegelwerten von mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht eine Gesundheitsgefährdung der Betroffenen durch den Verkehrslärm nicht mehr ausgeschlossen werden.

Zwar ist die Lärmsanierung nach wie vor nicht geregelt, die Rechtsprechung sieht jedoch für die Bauleitplanung ein Verschlechterungsverbot vor. Wenn es durch eine Planung an Straßen in der Umgebung zu Erhöhungen des Verkehrslärms kommt, und dadurch Pegelwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, ist hier ein Lärmschutzkonzept zu erarbeiten, auch dann, wenn die Pegelerhöhungen weniger als 3 dB(A) betragen (vgl. insb. OVG Koblenz, Urteil vom 25.03.1999, Az: 1 C 11636/98).

Als Orientierung der Erheblichkeit von Erhöhungen unterhalb dieser Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts kann der Auslösewert von 3 dB(A) als Zunahme gemäß 16. BImSchV [2] herangezogen werden. Ebenso können die Grenzwerte der 16. BImSchV als Maßstab, ab welcher Höhe der Immissionen überhaupt Erhöhungen zu erheblichen Beeinträchtigungen führen können, herangezogen werden. Eine Zunahme der Verkehrsmengen auf vorhandenen Straßen, ohne dass bauliche Änderungen an diesen Straßen erfolgen, sind zumindest nicht kritischer zu bewerten als Straßenneubaumaßnahmen.

Da Erhöhungen des Verkehrslärms um 1 bis 2 dB für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, kann eine entsprechende planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms auch in dem besagten lärmkritischen Bereich oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unter Abwägungsgesichtspunkten aber hingenommen werden (OVG Münster, 30.05.2017, Az 2 D 27/15.NE).

Die angestrebten Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV sind in der nachfolgenden Tabelle 4.2 dargestellt.

Tabelle 4.2: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Gebietsausweisung	Immissionsgrenzwert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
Reine Wohngebiete und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete *	64	54
Gewerbegebiete	69	59

* Bebauungen im Außenbereich werden wie Mischgebiete betrachtet (vgl. § 2 der 16. BImSchV)

4.3 Beurteilungsgrundlagen für Gewerbelärm

Gemäß den Anforderungen der TA Lärm [5] sind die Immissionsrichtwerte aus den Geräuschen gewerblicher Anlagen einzuhalten. Gewerbelärmimmissionen sind zu messen bzw. zu berechnen in einem Abstand von 0,5 m vor dem geöffneten Fenster der nächstgelegenen Wohn- und Aufenthaltsräume.

Gemäß TA Lärm sind die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Immissionsrichtwerte einzuhalten.

Tabelle 4.3: Immissionsrichtwerte der TA Lärm

Gebietsausweisung	Immissionsrichtwert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
Reine Wohngebiete (WR)	50	35
Allgemeine Wohngebiete (WA)	55	40
Mischgebiete (MI), Kerngebiete (MK)	60	45
Urbane Gebiete (MU)	63	45
Gewerbegebiete (GE)	65	50

Geräuschspitzen

Einzelne Impulsspitzen dürfen den Immissionsrichtwert zum Zeitraum des Tages um nicht mehr als 30 dB(A) und zum Zeitraum der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Ruhezeiten

Bei Wohngebieten ist den auftretenden anteiligen Schallimmissionen während der Ruhezeiten (Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit: werktags von 06:00 bis 07:00 Uhr und von 20:00 bis 22:00 Uhr) ein Zuschlag von 6 dB(A) zuzurechnen.

Seltene Ereignisse

Bei seltenen Ereignissen betragen die Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden tags 70 dB(A) und nachts 55 dB(A).

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen diese Werte

- in Gewerbegebieten am Tag um nicht mehr als 25 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 15 dB(A),
- in Kern- und Wohngebieten am Tag um nicht mehr als 20 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten.

5 Ermittlung und Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet

5.1 Methodik

Die Ermittlung der Geräuschbelastung aus Verkehrslärm erfolgt rechnerisch unter Zugrundelegung der Verkehrsbelastung der zu betrachtenden Emittenten.

Ausgehend von der Fahrzeugdichte sowie der Geschwindigkeit und weiteren Parametern, wird als Ausgangspunkt für die weiteren Berechnungen die sogenannte

Emission

gemäß Schall 03 [17] für den Schienenverkehr und gemäß RLS-19 [16] für den Straßenverkehr berechnet.

Berechnet wird hierbei nach RLS-19 [16] der längenbezogene Schalleistungspegel der jeweiligen Fahrspur und nach Schall 03 [17] der Schalleistungspegel der Linienquelle „Zug“ auf Höhe Schienenoberkante sowie in 4 m und 5 m Höhe (Stromabnehmer).

Die berechnete Emission ist dabei nur eine Eingangsgröße für die weiteren Berechnungen.

Ausgehend von dem so berechneten Emissionspegel wird dann die

Immission

in Form des sogenannten Beurteilungspegels an Immissionsorten (Gebäuden) berechnet.

5.2 Schallemissionsgrößen Straßenverkehr

Zur Berechnung der Schallemissionen durch den Straßenverkehr auf den direkt an das Plangebiet angrenzenden Straßen werden die im Rahmen des Verkehrsgutachtens ermittelten Verkehrsbelastungszahlen [28] herangezogen.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die sich daraus ergebenden Schallimmissionspegel nach bestehendem Baurecht werden im Folgenden als "Ohne-Fall" (Anlage 3.1) bezeichnet; die entsprechenden Angaben und Berechnungsergebnisse für den Fall der Realisierung der geplanten Nutzungen wird als "Mit-Fall" bezeichnet (Anlage 3.2).

Da bei Umsetzung der Planungen mit einem insgesamt höheren Verkehrsaufkommen gerechnet wird, sind die sich im "Mit-Fall" ergebenden Schallemissionspegel höher als im "Ohne-Fall".

5.3 Schallemissionsgrößen Schienenverkehr

Entsprechend der Vorgaben der Schall 03 werden die entsprechenden Emissionspegel des Schienenverkehrs ermittelt. Hierbei werden die durch die DB AG zur Verfügung gestellten Zugverkehrsbelastungszahlen (Prognosehorizont 2030) zu Grunde gelegt [28].

Die berechneten Schallemissionspegel sind in Anlage 3.3 tabellarisch dargestellt.

5.4 Durchführung der Immissionsberechnungen

5.4.1 Berechnung der auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärmimmissionen

Ausgehend von den berechneten Emissionspegeln werden die Immissionen, d.h. die individuellen Geräuschbelastungen für die jeweiligen Immissionsorte an den Fassaden der geplanten Bebauung mit dem Programm Soundplan 8.2 errechnet.

Die Berechnungen der Immissionsschallpegel wurden für den Straßenverkehr nach der RLS-90 und für den Schienenverkehr nach Schall-03 durchgeführt.

Im einzelnen wurden Berechnungen der Immissionspegel, d.h. der jeweils zu erwartenden Schallpegel entlang der geplanten Bebauung, wie folgt durchgeführt:

- Einzelpunktberechnungen entlang der Baugrenzen (Einzelpunkte in Fassadenebene, sogenannte Gebäudelärmkarte). Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind

Anlage 4 tabellarisch dargestellt. Eine Übersicht über die Lage der Einzelpunkte kann Anlage 2.2 entnommen werden.

- Rasterlärnkarte (Isophonenkarte), in der die zu erwartenden Immissionen jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum über der Geländehöhe auf dem Plangebiet flächig dargestellt sind (Anlage 5). Dargestellt werden die berechneten Immissionspegel auf einer Höhe von 2 m (Erdgeschoss), 8 m

Zur Berechnung der auf die geplante Bebauung einwirkenden Verkehrslärmimmissionen werden die Straßenverkehrsbelastungszahlen des Mit-Falles (Anlage 232) angesetzt.

Die Berechnungen wurden ohne Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung möglicher Plangebäude durchgeführt.

5.4.2 Berechnung der Verkehrslärmimmissionen in der Umgebung des Plangebietes

Neben den auf die geplante Bebauung einwirkenden Verkehrslärmimmissionen sind des Weiteren die Auswirkungen der geplanten Bebauung und die damit zusammenhängenden Zusatzverkehre im Vergleich zur Situation ohne Realisierung der Planungen auf die Verkehrslärmimmissionen in der Nachbarschaft des Plangeländes zu berechnen (vgl. Kapitel 4.2).

Hierzu wurden Einzelpunktberechnungen für Immissionsorte an der bestehenden Bebauung sowohl für die prognostizierten Straßenverkehrsbelastungen ohne Realisierung des Planvorhabens (Ohne-Fall, Anlage 3.1) als auch für die Situation mit der Bebauung auf dem Plangebiet (Mit-Fall, Anlage 3.2) durchgeführt. Ebenfalls berücksichtigt ist in beiden Berechnungen der Schienenverkehrslärm.

In der Berechnung für den Ohne-Fall wird die derzeit auf dem Plangebiet befindliche Bebauung mit ihrer abschirmenden und relektierenden Wirkung berücksichtigt; im Mit-Fall wird die geplante Gebäudekubatur berücksichtigt.

Eine Übersicht über die hierbei betrachteten Immissionsorte ist der Anlage 6.1 zu entnehmen, die Ergebnisse dieser Berechnungen, welche die Veränderungen durch das Bebauungsplanvorhaben illustrieren, sind in Anlage 6.2 tabellarisch aufgeführt.

5.5 Ergebnisse der Immissionsberechnungen bezüglich Verkehrslärm und Beurteilung

5.5.1 Auf das Plangebiet einwirkende Verkehrslärmimmissionen

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen treten im Norden des Plangebiets, unmittelbar zur Straße „In der Gaslake“ auf. Wie die Einzelpunktberechnungen entlang der Baugrenze in Anlage 4 zeigen, liegen hier die Beurteilungspegel bei bis zu 61 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. An der Jesinghauser Straße liegen die Beurteilungspegel bei bis zu 62 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts. Während zum Tageszeitraum der Straßenlärm die relevante Verkehrslärmquelle darstellt, ergeben sich an der Straße „In der Gaslake“ zum Nachtzeitraum vergleichbare Beurteilungspegel aus Straßen und Schienenlärm. Durch die Abschirmung der Bebauung nördlich der Straße "In der Gaslake" ergeben sich hierbei im westlichen Bereich am Immissionsort 1 höhere Beurteilungspegel als am Immissionsort 3.

Der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts für ein Gewerbegebiet wird demnach im unmittelbaren Nahbereich der Straße "In der Gaslake" zum Tageszeitraum geringfügig um bis zu 1 dB überschritten. Im Nachtzeitraum liegen hier höhere Überschreitungen von bis zu 8 dB vor. In Anbetracht der geplanten Nutzung als Gewerbegebiet, ohne Betriebsinhaberwohnungen, stellt Nachtzeitraum jedoch für das Planvorhaben keinen relevanten Beurteilungszeitraum dar.

Die derzeitigen Planungen sehen im straßennahen Bereich den Anschluss an den öffentlichen Verkehrsraum sowie Parkplätze vor. Im Bereich der dahinterliegenden Hallen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete zum Tageszeitraum eingehalten.

In Anbetracht der vergleichsweise geringen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 zum Tageszeitraum im Nahbereich der Straße „In der Gaslake“ kann aus unserer Sicht im Bezug auf den Verkehrslärm auf zusätzliche aktive wie passive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet werden. Im Bezug auf den Gewerbelärm werden jedoch Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, welche zu einer zusätzlichen Lärminderung im Plangebiet Beitrag, vergleiche hierzu Kapitel 6.

5.5.2 Änderung der Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Plangebiets

Durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens und insbesondere die Erhöhung der Schwerverkehrsanteile auf den Straßen im Umfeld des Planvorhabens ergeben sich hier Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen.

Die Ergebnisse der Einzelpunktberechnung an den Fassaden der bestehenden Nachbarbebauung sind in Anlage 6.2 für die in Anlage 6.1 dargestellten Immissionsorte tabellarisch zusammengefasst.

Die größten Pegelerhöhungen im Planfall ergeben sich an der Jesinghauser Straße. Hier erhöhen sich am Immissionsort 13 die Beurteilungspegel um bis zu 5,1 dB von 58 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts auf 61 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts. Der hilfsweise zur Bewertung herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts wird somit zum Tageszeitsaum im Planfall erstmalig überschritten, während es im Nachtzeitsaum zu einer weitergehenden Überschreitung von bis zu 7 dB kommt. Ursächlich ist hier, neben der grundsätzlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens, insbesondere die Erhöhung des Schwerverkehrsanteils. Die als kritisch zu wertende Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts jedoch nicht erreicht.

Im nördlichen Bereich entlang der Jesinghauser Straße am Immissionsort 12 führt die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr zu einer geringeren Pegelerhöhung im Planfall. Hier erhöhen sich die Beurteilungspegel von 60 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts um bis zu 2,9 dB auf 62 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts für Gewerbegebiete werden auch im Planfall eingehalten.

An den Immissionsorten 7 und 9 bis 11 entlang der Straße „In der Graslake“ kommt es zu Pegelerhöhungen um bis zu 3,8 dB. Die Beurteilungspegel betragen hier bis zu 64 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts im Planfall. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete werden demnach auch hier im Planfall eingehalten.

Am Immissionsort 8 liegen aufgrund der Nähe zu den Bahngleisen die höchsten ermittelten Beurteilungspegel im Umfeld vor. Bei Beurteilungspegeln von bis zu 66 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts kommt es hier jedoch nur zu marginalen Pegelerhöhungen um bis zu 0,2 dB. Die hilfsweise zur Bewertung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete werden demnach tags eingehalten, nachts jedoch um bis zu 5,3 dB überschritten. Im Nachtzeitraum wird zudem der kritische Schwellwert von 60 dB(A) überschritten. Hierbei handelt es sich jedoch um einen Stahlhandel, welcher wohl keinen erhöhten Schutzanspruch zum Nachtzeitraum genießt. Da solch geringe Pegelerhöhungen des Verkehrslärms um 1 bis 2 dB für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, kann eine entsprechende planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms auch in dem lärmkritischen Bereich oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden (OVG Münster, 30.05.2017, Az 2 D 27/15.NE).

Am Immissionsort 6 liegen die Beurteilungspegel im Nullfall bei 65 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts und im Planfall bei 66 dB(A) tags und ebenfalls 63 dB(A) nachts. Hierbei handelt es sich um eine Wohnnutzung. Die Pegelerhöhungen betragen somit bis zu 0,4 dB. Der hilfs-

weise zur Bewertung herangezogene Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts wird demnach um bis zu 1,3 dB tags und 8,5 dB nachts überschritten. Auch die kritische Schwelle von 60 dB(A) nachts wird hier im Null- sowie im Planfall überschritten. Da solch geringe Pegelerhöhungen von deutlich weniger als 1 dB (0,3 dB nachts) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, kann eine entsprechende planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms auch hier unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden.

Entlang der Straße „Am Ochsenkamp“ an den Immissionsorten 1 bis 2 ergeben sich Pegelerhöhungen um bis zu 1 dB am Immissionsort 1. Bei Beurteilungspegeln von bis 66 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts werden hier zwar die hilfsweise zur Bewertung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 7 dB tags und 10 dB nachts überschritten, die kritische Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird hingegen nicht erreicht. Im weiteren Verlauf der Straße an den Immissionsorten 3 bis 5 liegen die Beurteilungspegel bei bis zu 66 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts, die Pegelerhöhungen betragen aber lediglich bis zu 0,3 dB. a solch geringe Pegelerhöhungen von deutlich weniger als 1 dB (0,3 dB nachts) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, kann eine entsprechende planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms auch hier unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden. Am Immissionsort 14 kommt es rechnerisch zu keine Pegeldifferenz.

Insgesamt ergeben sich somit im weiteren Umfeld des Vorhabens lediglich geringfügige Pegelerhöhungen um bis zu 1 dB. Im Nachtzeitraum kommt es jedoch in Teilen zu Überschreitungen der kritischen Grenze von 60 dB(A) nachts. Da solch geringe Pegelerhöhungen des Verkehrslärms um 1 bis 2 dB für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, kann eine entsprechende planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms auch in dem lärmkritischen Bereich oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden (OVG Münster, 30.05.2017, Az 2 D 27/15.NE).

Im näheren Umfeld kommt es zu teils deutlichen Pegelerhöhungen um bis zu 5,1 dB im Planfall. Hier wird jedoch die kritische Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts eingehalten.

6 Ermittlung der Gewerbelärmimmissionen

6.1 Allgemeine Vorgehensweise

Für die Nutzung des Plangebietes gibt es ein Nutzungskonzept, das hier exemplarisch schalltechnisch untersucht wird. Die Ermittlung der Gewerbelärmimmissionen, die vom Plangebiet ausgehen erfolgt rechnerisch auf Grundlage eigener, vorhandener Messdaten / Literaturdaten und unter Berücksichtigung der Planunterlagen und Nutzungsangaben [29] mit dem Rechenprogramm SoundPLAN Version 8.2.

Die immissionsrelevanten Geräuschquellen wurden in diesem Simulationsmodell in Form von Ersatzpunkt-, Ersatzlinien- und Ersatzflächenschallquellen, deren Lage im Lageplan des digitalen Simulationsmodells in Anlage 2.3 und 2.4 dargestellt ist, berücksichtigt.

Ausgehend von diesen Emissionsgrößen erfolgte auf Grundlage der Rechenvorschriften der DIN ISO 9613-2 [7] in Verbindung mit der DIN EN 12 354-4 [10] die Bestimmung der im Bereich der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen vorliegenden Schallimmissionen.

Die Bestimmung der meteorologischen Dämpfung C_{met} nach DIN ISO 9613-2 erfolgt gemäß den Empfehlungen des LANUV NRW [20] auf Grundlage der in der nachfolgenden Tabelle 6.1 aufgeführten Meteorologiefaktoren C_0 für die Station Düsseldorf.

Tabelle 6.1: Meteorologiefaktoren c_0 [dB] für die Station Düsseldorf [20]

Station	Mitwindrichtung für die Ausbreitung von der Quelle zum Immissionsort C_0 [dB]											
	0°	30°	60°	90°	120°	150°	180°	210°	240°	270°	300°	330°
Düsseldorf	2,8	3,0	2,8	2,4	2,0	1,7	1,5	1,4	1,5	1,7	2,0	2,4

Die Bodendämpfung wurde ebenfalls gem. DIN ISO 9613-2 [7] berücksichtigt. Für die Grünflächen wird der Bodenfaktor $G = 0,75$ angesetzt. Alle übrigen Flächen sind mit $G = 0,2$ berücksichtigt.

Die hier dargestellten Berechnungsergebnisse basieren auf einer Schallausbreitungsrechnung auf Grundlage des Mittelungspegels $L_{AF,Teq}$ für Schallquellen im Freien. Die Impulsschläge für Verladetätigkeiten sowie Geräusche aus dem Lieferverkehr sind in den Emissionsansätzen bereits enthalten.

6.2 Örtliche Gegebenheiten und Nutzungsansätze

Geplant ist aktuell die Errichtung eines Logistikzentrums für die Be- und Entladung von Lkw bestehend aus insgesamt 6 Hallenteilen, sog. Units. Nördlich sowie südlich zum Zentrum sind entsprechende Freiflächennutzungen (Fahrwege, Verlade-, Stell- und Parkplätze etc.) vorgesehen. Ebenfalls befindet sich ein Pkw-Parkplatz im nordwestlichen Grundstücksbereich sowie östlich zum Bürogebäude, welches sich im Süden des Plangebiets befindet. Das Plangebiet wird aus nördlicher Richtung über die Straße „In der Graslake“ für alle Kfz erschlossen. Die Erschließung des Büroparkplatzes im Süden erfolgt über eine östliche Anbindung an die Jesinghauser Straße.

Die innerhalb der vorliegenden Untersuchung 17 berücksichtigten Immissionsorte (Büro- und Wohngebäude im Umfeld) befinden sich um das Plangebiet herum. Die Lage der Immissionsorte sowie die einzuhaltenden Immissionsbegrenzungen wurden mit der Stadt Schwelm sowie mit der Unteren Immissionsschutzbehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises abgestimmt. Zur Berücksichtigung der Gewerbelärmvorbelastung wird i.S.d. TA Lärm Punkt 3.2.1 [5] auf eine Einhaltung der gebietsabhängigen, um 6 dB(A) reduzierten anteiligen Immissionsrichtwerte an den nächstgelegenen Immissionsorten hin geprüft. Für reine Büronutzungen wird der Schutzanspruch nachts wie tags berücksichtigt.

Ein Übersichtslageplan der örtlichen Gegebenheiten mit Lage und Kennzeichnung der berücksichtigten Immissionsorte ist in der Anlage 1.2 dargestellt.

Gemäß den gemachten Angaben [29] soll ein Betrieb durchgehend, also 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche möglich sein. Dabei befahren innerhalb des Tageszeitraums (06.00 – 22.00 Uhr) bis zu 384 Lkw (gleichmäßig verteilt auf die jeweiligen Ladezonen/Docks) das Grundstück. Nachdem diese das Gelände befahren haben, rangieren die Lkw rückwärts an die entsprechenden Docks um dann nach Verladung auf direktem Weg abzufahren. Im Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr) wird angesetzt, dass nur die nördlichen Hallen (Unit 1, 2 und 3) durch Lkw mit jeweils einem Lkw innerhalb der lautesten Nachtstunde frequentiert werden. Somit können nachts maximal bis zu 24 Lkw an die Units 1 bis 3 fahren (s. Anlage 2.3)

Die Pkw können direkt an die Parkplätze fahren (s. Anlage 2.3). Es werden tags insgesamt 192 Pkw-Bewegungen für den Bereich des Logistikzentrums angesetzt. Für die lauteste Nachtstunde werden hier insgesamt 24 Pkw-Bewegungen berücksichtigt. Der Parkplatz im Nordwesten des Grundstücks wird mit 200 Pkw-Bewegungen tags berücksichtigt. Für den Bürobereich werden ausschließlich tags insgesamt 212 Pkw-Bewegungen berücksichtigt.

Bei den innerhalb der vorliegenden Untersuchung zu berücksichtigenden immissionsrelevanten Gewerbelärmquellen handelt es sich um Folgende:

- Fahrt-, Rangier- und Abstellvorgänge von Lkw;
- Ladetätigkeiten der Lkw;
- Schallabstrahlung über die relevanten Fassadenbauteile;
- Pkw Fahrt- und Parkvorgänge;

In den Anlagen 2.3 und 2.4 ist das digitale Simulationsmodell des zu betrachtenden Vorhabens mit Lage und Kennzeichnung der berücksichtigten Geräuschquellen dargestellt.

Die innerhalb der vorliegenden Untersuchung berücksichtigten Nutzungsansätze (mit Beschreibung der jeweiligen Geräuschart und deren Frequentierung) sowie die Schalldämmung der Außenbauteile der berücksichtigten Hallenteile sind getrennt für den Tages- und Nachtzeitraum sowohl für den Werktag als auch für den Sonn- und Feiertag in den nachfolgenden Tabellen 6.2 und 6.3 aufgeführt.

Tabelle 6.2: Nutzungsansätze

Geräuschquelle	Geräuschart	Frequentierung		
		Tageszeitraum (6 bis 22 Uhr) innerhalb* außerhalb** der Ruhezeiten		Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) (lauteste Stunde)
Mitarbeiterparkplätze (Parkplatz Nordwest)	Fahrt- / Parkvorgänge***	200 Bewegungen	-	-
Mitarbeiterparkplätze (verteilt im Bereich Logistikzentrum)	Fahrt- / Parkvorgänge***	192 Bewegungen	-	24 Bewegungen
Mitarbeiterparkplätze (Bürogebäude)	Fahrt- / Parkvorgänge***	83 Bewegungen	129 Bewegungen	-
Lkw (jeweils für Unit 1, 2 und 3)	Lkw Fahrt-, Rangier- und Abstellvorgänge****	42 Fahrzeuge	54 Fahrzeuge	1 Fahrzeug
		Insgesamt 96 Fahrzeuge		
Lkw (jeweils für Unit 4, 5 und 6)	Lkw Fahrt-, Rangier- und Abstellvorgänge****	42 Fahrzeuge	54 Fahrzeuge	-
		Insgesamt 96 Fahrzeuge		
Lkw (insgesamt auf Grundstück)	Lkw Fahrt-, Rangier- und Abstellvorgänge****	84 Fahrzeuge	108 Fahrzeuge	3 Fahrzeuge
		Insgesamt 192 Fahrzeuge		
Ladetätigkeiten***** (jeweils für Unit 1, 2 und 3)	Palettenhubwagen über Überladebrücke (Innenrampe mit Torrandabdichtung) [(60 Vorgänge/Kfz mit $L_{WAT,1h} = 75dB(A)$)] Rollgeräusch Palettenhubwagen auf Lkw-Wagenboden [(60 Vorgänge/Kfz mit $L_{WAT,1h} = 73dB(A)$)]	42 x 60 = 2.520 Vorgänge	54 x 60 = 3.240 Vorgänge	1 x 60 = 60 Vorgänge
		Insgesamt 5.760 Vorgänge		

Geräuschquelle	Geräuschart	Frequentierung		Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) (lauteste Stunde)
		Tageszeitraum (6 bis 22 Uhr) innerhalb* außerhalb** der Ruhezeiten		
Ladetätigkeiten***** (jeweils für Unit 4, 5 und 6)	Palettenhubwagen über Überladebrücke (Innenrampe mit Torrandabdichtung) [(60 Vorgänge/Kfz mit $L_{WAT,1h} = 75dB(A)$)]	42 x 60 = 2.520 Vorgänge	54 x 60 = 3.240 Vorgänge	1 x 60 = 60 Vorgänge
	Rollgeräusch Palettenhubwagen auf Lkw- Wagenboden [(60 Vorgänge/Kfz mit $L_{WAT,1h} = 73dB(A)$)]	Insgesamt 5.760 Vorgänge		
Ladetätigkeiten***** (insgesamt auf Grundstück)	Palettenhubwagen über Überladebrücke (Innenrampe mit Torrandabdichtung) [(60 Vorgänge/Kfz mit $L_{WAT,1h} = 75dB(A)$)]	84 x 60 = 5.040 Vorgänge	108 x 60 = 6.480 Vorgänge	3 x 60 = 180 Vorgänge
	Rollgeräusch Palettenhubwagen auf Lkw- Wagenboden [(60 Vorgänge/Kfz mit $L_{WAT,1h} = 73dB(A)$)]	Insgesamt 11.520 Vorgänge		

* : 6 bis 9 Uhr, 13 bis 15 Uhr und 20 bis 22 Uhr (7 Stunden)

** : 9 bis 13 Uhr und 15 bis 20 Uhr (9 Stunden)

*** : ein Vorgang entspricht 1 Pkw, der das Gelände befährt und parkt bzw. ein 1 Pkw, der das Gelände wieder verlässt (Entspricht Anzahl der Pkw-Fahrten)

**** : ein Vorgang entspricht 1 Kfz, der das Gelände befährt, be-/entladen wird und das Gelände wieder verlässt (Entspricht Anzahl an Kfz)

***** : gleichmäßig verteilt auf die Laderampen bzw. Docks

Anmerkung: Es werden nur Fahrzeuge ohne Kühl-Aggregat berücksichtigt. Sollten entgegen dieser Vorgabe doch „Kühl-Lkw“ bei einer evtl. Drittnutzung eingesetzt werden, ist die schalltechnische Untersuchung um diese Schallquelle zu ergänzen und anzupassen.

Tabelle 6.3: Berücksichtigte Schalldämmung der Außenbauteile (Mindestanforderungen)

Ansätze für die Halle		Ausrichtung	Schalldämmung (eingebauter Zustand) R'w [dB]
Unit 1 bis 6	Fassaden inklusive Fenster und Belichtungsflächen etc.	Norden	24
		Osten	24
		Süden	24
		Westen	24
	Dach inklusive RWA / Belichtungsflächen etc.	-	29
Docks	Norden	0* / 12	
Durchgehende Tätigkeiten, Halleninnenpegel mit $L_{AFTeq} = 75 dB(A)$ tags und mit $L_{AFTeq} = 70 dB(A)$ nachts			

*: wenn zu Verladezwecke geöffnet

Die in Tabelle 6.3 aufgeführten Schalldämmungen der Außenbauteile stellen die jeweilige Mindestanforderung dar.

6.3 Ermittlung von Geräuschimmissionen durch eine detaillierte Prognose

Die Ermittlung der Geräuschimmissionen erfolgt durch eine detaillierte Ausbreitungsrechnung gemäß Nummer A.2.3 der TA Lärm.

Die Berechnung der Immissionspegel in Oktaven erfolgen für die Mittenfrequenzen von 63 Hz bis 8.000 Hz.

Für diese Oktaven ist gemäß Nummer A.2.3.4 der TA Lärm die Schallausbreitungsrechnung zur Ermittlung des Mittelungspegels L_{Aeq} für jede Schallquelle entsprechend Gleichung (5), Abschnitt 6 der DIN ISO 9613-2 durchzuführen.

Der Mittelungspegel $L_{Aeq,j}$ der Anlage für die Teilzeit T_j wird gemäß Nummer A.2.5.1 der TA Lärm nach der Gleichung (G5) wie folgt berechnet.

$$L_{Aeq,j} = 10 \lg \left[\frac{1}{T_j} \sum_k T_{E,k,j} \cdot 10^{0,1L_{Aeq,k,j}} \right]$$

Es bedeuten:

$L_{Aeq,k,j}$ Mittelungspegel der k-ten Schallquelle in dB(A)

$T_{E,k,j}$ Einwirkzeit der Schallquelle

k Anzahl der Schallquellen

Auf Grundlage des rechnerisch ermittelten Mittelungspegels $L_{Aeq,j}$ werden die Beurteilungspegel getrennt für den Tages- und Nachtzeitraum gemäß Nummer A.1.4 der TA Lärm nach der Gleichung (G2) wie folgt berechnet:

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

mit

$$T_r = \sum_{j=1}^N T_j = 16 \text{ h tags} \quad 1 \text{ h nachts}$$

Es bedeuten:

T_j Teilzeit j

N Zahl der gewählten Teilzeiten

$L_{Aeq,j}$ Mittelungspegel der Anlage während der Teilzeit T_j in dB(A)

C_{met} meteorologische Korrektur nach DIN ISO 9613-2, Entwurf Ausgabe September 1997, Gleichung (6)

$K_{T,j}$ Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit nach den Nummern A.2.5.2 (Prognose) oder A.3.3.5 (Messung) der TA Lärm in der Teilzeit T_j in dB

$K_{i,j}$	Zuschlag für Impulshaltigkeit nach den Nummern A.2.5.3 (Prognose) oder A.3.3.6 (Messung) der TA Lärm in der Teilzeit T_j in dB
$K_{R,j}$	Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit nach Nummer 6.5 der TA Lärm in der Teilzeit T_j in dB
L_r	Beurteilungspegel in dB(A)

6.4 Allgemeine Schallemissionsgrößen

6.4.1 Freibereich

Die Ermittlung der Emissionsgrößen für die Tätigkeiten im Freibereich der geplanten Logistikhallen werden auf Grundlage der nachfolgend aufgeführten Berechnungsformeln ermittelt.

Fahrt- und Rangierwege Lkw

Gemäß nachfolgender Formel können die Fahr- und Rangiergeräusche von Lkw bei langsamer Fahrt auf Betriebshöfen wie folgt berechnet werden:

$$L_{WA,r} = L_{WA,1h} + 10 \log(n) + 10 \log\left(\frac{l}{1\text{m}}\right) - 10 \log\left(\frac{T_r}{T}\right)$$

Darin sind:

$L_{WA,r}$	= Auf Beurteilungszeit bez. Schalleistungspegel für den Streckenabschnitt [dB(A)]
$L_{WA,1h}$	= Zeitlich gemittelter Schalleistungspegel für 1 Fahrzeug/h und 1 m [dB(A)], hier: $L_{WA,1h} = 63 \text{ dB(A)}$ für Fahrtbewegungen Lkw; $L_{WA,1h} = 69 \text{ dB(A)}$ für Rangierbewegungen Lkw zzgl. $K_T = 3$;
n	= Anzahl der Fahrten in der Beurteilungszeit T_r
l	= Länge eines Streckenabschnittes [m]
T	= Bezugszeit: 1h
T_r	= Beurteilungszeit [h], hier: 16 Stunden am Tag, lauteste Nachtstunde

Eine eventuelle Tonhaltigkeit des Lkw-Rückfahrtwarnsignals ist mit einem Tonhaltigkeitszuschlag $K_T = 3 \text{ dB}$ innerhalb des Emissionsansatzes für die Rangiertätigkeiten der Lkw berücksichtigt worden.

Abstellvorgänge Lkw und Ladetätigkeiten

Die Schallemissionen aus den Abstellvorgängen der Lkw und der Verladetätigkeiten an den Docks werden gemäß nachfolgender Formel berechnet:

$$L_{WA,r} = L_{WA,1h} + 10 \log(n) - 10 \log\left(\frac{T_r}{T}\right)$$

Darin sind:

$L_{WA,r}$	= Auf Beurteilungszeit bez. Schalleistungspegel
$L_{WA,1h}$	= Zeitlich gemittelter Schalleistungspegel für 1 Vorgang/h, hier: $L_{WA,1h} = 81,5 \text{ dB(A)}$ für einen Lkw-Abstellvorgang Lkw; $L_{WA,1h} = 75,0 \text{ dB(A)}$ je Vorgang für die Rollgeräusche über die Überladebrücke;

$L_{WA,1h} = 73,0$ dB(A) je Vorgang für die Rollgeräusche des Palettenhubwagens auf dem Lkw-Wagenboden (Holzladefläche, Planenabdeckung);

- n = Anzahl der Fahrten in der Beurteilungszeit T_r
- T = Bezugszeit: 1h
- T_r = Beurteilungszeit [h], hier: 16 Stunden am Tag, lauteste Nachtstunde

In der nachfolgenden Tabelle 6.4 ist der Emissionsansatz für die Abstellvorgänge von Lkw hergeleitet.

Tabelle 6.4: Herleitung des Emissionsansatzes für den Abstellvorgang eines Lkw

Geräuschart	L_{WAmax} (arithm. Mittelwert) [dB(A)]	Anzahl belegte 5-Sekunden-Takte n	Einwirkdauer sec	$L_{WAT, 1h}$ dB(A)	L_{WAmax} dB(A)
-					
Entspannungsgeräusche des Bremsluftsystems	108	1,0	5	79,4	115
Geräusche beim Zuschlagen der Tür	100	2,0	10	74,4	108
Geräusche beim Anlassen des Lkw	100	1,0	5	71,4	107
Leerlaufgeräusche des Lkw	94,0	3,0	15	70,2	100
$L_{WAT, 1h}$ [dB(A)]				81,5	

Die Ermittlung der Emissionsansätze für die Verladung von Lkw erfolgte auf Grundlage eigener aktueller Messergebnisse aus dem Jahre 2015 im Bereich von Innenrampen mit umlaufender Torrandabdichtung.

Diese Emissionsansätze sind in der nachfolgenden Tabelle 6.5 hergeleitet.

Tabelle 6.5: Herleitung der Emissionsansätze für Ladetätigkeiten Lkw (eigene Messungen)

Geräuschart	Messentfernung [m]	Schalldruckpegel			Schallleistungspegel		Beurteilungsschallleistungspegel für 1 Ereignis pro Stunde $L_{WAT, 1h}$ dB(A)
		L_{Aeq}	L_{AFmax}^*	L_{AFTeq}	L_{WATeq}	L_{WAmax}	
-		dB(A)			dB(A)		
Palettenhubwagen über Überladebrücken	5	71,2	81,6	81,3	-	103,5	Taktmaximalpegel Verfahren - 74,9
	10	66,0	75,0	76,3	-	103,0	1 Ereignis bezogen auf 720 Takte 74,4
Rollgeräusch Lkw-Wagenboden	10	66,6	75,4	75,9	103,9	-	Beurteilungsschallleistungspegel - 73,1
	10	63,3	75,9	73,6	101,6	-	3 Sekunden Einwirkdauer je Stunde 70,8

*: gemittelter Maximalpegel über mindestens 10 Ereignisse

Hiernach ergibt sich im Vergleich zu dem technischen Bericht der Hessischen Landesanstalt für Umwelt aus dem Jahre 1995 (vgl. Tabelle auf Seite 26 [22]) ein um 5 dB geringerer Schalleistungspegel für das Überfahren der Überladebrücke und ein um 2 dB geringerer Schalleistungspegel für das Rollgeräusch auf dem Lkw-Wagenboden.

Das die in Verbindung mit Ladetätigkeiten vorliegenden Geräuschemissionen bedingt durch die technische Weiterentwicklung seit der Erhebung der Studie der HLFU im Jahre 1995 heutzutage geringer sind, wird auch durch Untersuchungen Dritter bestätigt. Ergebnis einer aktuell vorliegenden Fachveröffentlichung [24] ist, das sich im Vergleich zu der Untersuchung der HLFU [22] in Verbindung mit Ladetätigkeiten um bis zu 8 dB geringere Schalleistungspegel ergeben.

Anmerkung: Bei den Ladezonen ist darauf zu achten, dass ein Bodenbelag gewählt wird, der auf die Benutzung der eingesetzten Transportmittel mit denen er befahren wird, abgestimmt ist. Der Boden- bzw. Fahrbahnbelag (z.B. für Palettenhubwagen o.ä.) sollte glatt, eben und möglichst ohne Querrillen bzw. Fugen ausgeführt sein. Riffelbleche o.ä. sind möglichst zu vermeiden.

Fahrtbewegungen und Parkvorgänge Pkw

Die Schallemissionen der Parkvorgänge auf dem Mitarbeiterparkplatz werden nach der Parkplatzlärmstudie [19] getrennt zwischen Fahrweg und Parkfläche betrachtet (getrenntes Verfahren).

Für den Weg zum Parkplatz gilt die nachfolgende Formel:

$$L'_{WA,r} = L_{WA,1h} + K_{StrO} + 10 \log(n) - 10 \log\left(\frac{T_r}{1h}\right)$$

Darin bedeuten:

- $L_{WA,r}$ = auf Beurteilungszeit und Länge bezogener Schalleistungspegel
- $L_{WA,1h}$ = Zeitlich gemittelter Schalleistungspegel für 1 Pkw pro Meter,
hier: $L_{WA,1h} = 48 \text{ dB(A)}$ für Pkw-Fahrtbewegungen
- K_{StrO} = Zuschlag für unterschiedliche Fahrbahnoberflächen,
hier: $K_{StrO} = 0 \text{ dB(A)}$ für asphaltierte Fahrgassen
- n = Anzahl der Pkw-Fahrten der Leistungsklasse in der Beurteilungszeit T_r
- T_r = Die Beurteilungszeit in Stunden

Für den Parkvorgang am eigentlichen Stellplatz gilt:

$$L_{WA} = L_{WO} + K_{PA} + K_i + 10 \log(B \cdot N)$$

Darin bedeuten:

- L_{WA} = Schalleistungspegel
- L_{WO} = 63 dB(A) = Bezugsschalleistungspegel für eine Bewegung je Stunde

- K_{PA} = Zuschlag für den Parkplatztyp
hier: $K_{PA} = 0 \text{ dB(A)}$ auf Mitarbeiterparkplätzen
- K_i = Zuschlag für die Impulshaltigkeit
hier: $K_i = 4 \text{ dB(A)}$ auf Mitarbeiterparkplätzen
- B = Bezugsgröße, hier Anzahl der zu einer Flächenquelle zusammengefassten Stellplätze
- N = Anzahl der Bewegungen je Stunde und Stellplatz

6.4.2 Schallabstrahlung über die Fassadenbauteile

Die Schallabstrahlung über die immissionsrelevanten Fassadenbereiche der Halle werden entsprechend folgender Formel gemäß DIN EN12354-4 [10] berücksichtigt.

$$L_W = L_{p,in} + C_d - R' + 10 \cdot \log(S / S_0)$$

mit:

- $L_{p,in}$ = Schalldruckpegel im Abstand von 1 bis 2 m von der Innenseite des Segments [dB]
- C_d = Diffusitätsterm für das Innenschallfeld [dB]
- R' = Bau-Schalldämm-Maß für das Segment [dB]
- S = Fläche des Segementes [m²]
- S_0 = Bezugsfläche, hier $S_0 = 1 \text{ m}^2$

Als Diffusitätsterm wird gemäß [10] ein Wert von $C_d = -5 \text{ dB}$ zu Grunde gelegt.

Der Innenpegel für die Hallenteile mit $L_{p,in} = L_{AFTeq} = 75 \text{ dB(A)}$ tags sowie nachts wurde auf Grundlage der Ergebnisse eigener Luftschallmessungen in vergleichbaren Lagerhallen **ohne Produktion** angesetzt. Die Schallabstrahlung der Fassadenbauteile wird über den Innenpegel und die Schalldämmung der Fassade durch das Berechnungsprogramm SoundPLAN in Oktaven berechnet.

Die für die Halle berücksichtigte Innenpegel und die Einwirkdauer sind in Tabelle 6.3 dargestellt. Ebenso sind die Schalldämmmaße der Fassadenbauteile in Tabelle 6.3 dargestellt. Die Schallabstrahlung der Fassadenbauteile wird über den Innenpegel und die Schalldämmung der Fassade durch das Berechnungsprogramm SoundPLAN in Oktaven berechnet.

Alle Schallquellen werden unter Berücksichtigung ihrer Oktavschalleistungspegel in der Anlage 7 dargestellt. Die tageszeitabhängigen Schalleistungspegel aller Schallquellen sind in der Anlage 8 beschrieben. Die innerhalb des digitalen Simulationsmodells zur Berechnung der Gewerbelärmimmissionen berücksichtigten Geräuschquellen sind mit der laufenden Nr. und der sich ergebenden Beurteilungsschalleistungspegel für den Tages- und Nachtzeitraum zusammenfassend im Datenanhang aufgeführt.

6.4.3 Haustechnik, -klima- und raumluftechnische Anlagen

Derzeit liegen keine Detailplanungen zu den klima- und raumluftechnischen Anlagen vor. Diese ist bei entsprechender Planung so auszulegen, dass die Summe der Geräuschmissionen dieser Anlagen und der Geräuschmissionen der Hallen- und Freiflächennutzung etc. die zulässigen Immissionsbegrenzungen der umliegenden Immissionsorte nicht überschreitet.

Ebenfalls sind bei Detailplanung der RLT- Anlage die nachfolgend aufgeführten schalltechnischen Randbedingungen einzuhalten:

- Die Lüftungstechnischen Außenaggregate sind einzeltonfrei im Sinne der DIN 45681 [13][14][15] / der TA Lärm [5] auszuführen;
- Die anteiligen Geräuschmissionen der Lüftungstechnischen Außenaggregate dürfen zu keiner Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 45680 [11][12] in den nächstgelegenen schutzwürdigen Raumnutzungen in der Nachbarschaft führen.

Diese Anforderungen sind bei der Detailplanung zu überprüfen bzw. durch den Hersteller zu bescheinigen.

6.5 Tieffrequente Geräusche, Ton-, Informations- und Impulshaltigkeit

Gemäß Nummer 7.3 "Berücksichtigung tieffrequenter Geräusche" der TA Lärm [5] ist bei Geräuschen mit vorherrschenden Energieanteilen im Frequenzbereich unter 90 Hz (tieffrequente Geräusche) zu beurteilen, ob hiervon schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen können. Hier heißt es:

"Für Geräusche, die vorherrschenden Energieanteile im Frequenzbereich unter 90 Hz besitzen (tieffrequente Geräusche) ist die Frage, ob von ihnen schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen, im Einzelfall nach den örtlichen Verhältnissen zu beurteilen. Schädliche Umwelteinwirkungen können insbesondere auftreten, wenn bei deutlich wahrnehmbaren tieffrequenten Geräuschen in schutzbedürftigen Räumen bei geschlossenen Fenstern die nach Nummer A.1.5 des Anhangs ermittelte Differenz $L_{Ceq} - L_{Aeq}$ den Wert 20 dB überschreitet."

Unter Nummer A.1.5 "Hinweise zur Berücksichtigung tieffrequenter Geräusche" des Anhangs der TA Lärm heißt es weiter:

"Hinweise zur Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche enthält DIN 45680, Ausgabe März 1997, und das zugehörige Beiblatt 1. Danach sind schädliche Umwelteinwirkungen nicht zu erwarten, wenn die in Beiblatt 1 genannten Anhaltswerte nicht überschritten werden."

Als ein Prüfkriterium zur Beurteilung tieffrequenter Geräusche gemäß der TA Lärm in Verbindung mit der DIN 45680 [11][12] gilt die Pegeldifferenz $L_{Ceq} - L_{Aeq}$ innerhalb des schutzbedürftigen Raumes.

Aufgrund der zu erwartenden Tätigkeiten ist davon auszugehen, dass keine tieffrequenten Geräusche vorliegen. Teile der möglichen Schallemissionen (Motorgeräusche der Lkw etc.) besitzen zwar eine tieffrequente Charakteristik mit vorherrschenden Energieanteilen im Frequenzbereich unter 90 Hz. Bei Massivbauweise der vorhandenen Gebäude ist durch eine ausreichende Schalldämmung im tieffrequenten Bereich jedoch nicht von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne der TA Lärm auszugehen.

Bei Hervortreten eines oder mehrerer Einzeltöne aus dem übrigen Frequenzspektrum schreibt die TA Lärm einen Zuschlag K_T für die Tonhaltigkeit des Geräusches vor. Dieser Zuschlag kann pauschal 3 bzw. 6 dB betragen oder aus Messungen nach DIN 45681 [13][14] [15] bestimmt werden. Eine eventuelle Tonhaltigkeit des Lkw-Rückfahrwarnsignals ist mit einem Tonhaltigkeitszuschlag $K_T = 3$ dB innerhalb des Emissionsansatzes für die Rangiertätigkeiten der Lkw berücksichtigt worden.

Für informationshaltige Geräusche ist ebenfalls ein pauschaler Zuschlag von $K_T = 3$ bzw. 6 dB, je nach Auffälligkeit, vorgesehen. Im vorliegenden Fall ist nicht von einer Informationshaltigkeit der Betriebsgeräusche auszugehen.

7 Ergebnis der Immissionsberechnungen und deren Beurteilung

7.1 Ergebnis der Immissionsberechnungen

Es erfolgten Immissionsberechnungen für die in der Anlage 1.2 dargestellten 17 Immissionsorte. Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen sind detailliert der **Anlage 9** zu entnehmen.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen gelten sowohl für einen 24-stündigen Betrieb an Sonn-/ Feiertagen auch unter Berücksichtigung der längeren Ruhezeiten mit erhöhter Empfindlichkeit gemäß TA Lärm (vgl. Kapitel 4.3). Die gleichen Nutzungen werktags rufen ca. 1,7 dB(A) geringere Beurteilungspegel im Bereich mit einer Gebietsausweisung als Wohngebiet (WA/WR) hervor. Zum Nachtzeitraum ergeben sich an Sonn- und Feiertagen die gleichen Ergebnisse wie an Werktagen (montags – samstags).

Wie die in der Anlage 9 dargestellten Ergebnisse der Immissionsberechnungen zeigen, werden die zulässigen Immissionsbegrenzungen im Tageszeitraum mit den berücksichtigten An-

sätzen an den Immissionsorten 1, 3, 4 und 13 um bis zu 3,3 dB(A) überschritten. Nachts ergeben sich Überschreitungen an den Immissionsorten 2, 3 und 4 um bis zu 9,9 dB(A). Es werden daher Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert, welche im nachfolgenden Kapitel 7.3 näher beschrieben werden

7.2 Spitzenpegelkriterium der TA Lärm

Innerhalb der vorliegenden Untersuchung wird gemäß der TA Lärm [5] ebenfalls die Einhaltung der kurzzeitig zulässigen Geräuschspitzen tags und nachts untersucht.

Auf Grundlage der Messergebnisse sowie den Literaturangaben wurden innerhalb der vorliegenden Untersuchung folgende maximale Schalleistungspegel berücksichtigt:

- Abstellvorgang Lkw mit Bremsentlüftung mit $L_{WAmax} = 108$ dB(A);
- Ladetätigkeiten Lkw im Bereich der Docks mit $L_{WAmax} = 105$ dB(A);
- Pkw Parken mit Türeenschlagen mit $L_{WAmax} = 99$ dB(A);

Die sich ergebenden Maximalpegel wurden ebenfalls mit dem angefertigten digitalen Simulationsmodell berechnet. Hierbei wird für jeden Immissionsort die schalltechnisch ungünstigste (d.h. mit den höchsten Immissionen verbundene) Position für das Auftreten des Maximalpegels der jeweiligen Quelle automatisch berücksichtigt. Die sich aus den Berechnungen ergebenden vorliegenden Maximalpegel für alle Geschosse und Betriebszustände sind in der Anlage 9 aufgeführt.

Wie die Ergebnisse der Anlagen 9 zeigen, werden die Anforderungen der TA Lärm an die kurzzeitig zulässigen Geräuschspitzen an allen Immissionsorten zum Tages- und Nachtzeitraum bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.

7.3 Lärmschutzmaßnahmen

Wie im Kapitel 7.1 beschrieben, treten sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum Überschreitungen der Immissionsbegrenzungen auf.

Es werden Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert, welche folgend näher beschrieben werden. Für die o.g. Immissionsorte sind die Tätigkeit im Freibereich (Fahren, Rangieren, Verladen von Lkw) die maßgeblichen Quellen. Es werden insgesamt 5 Lärmschutzwände dimensioniert, um eine Einhaltung der gen Immissionsbegrenzungen zu dokumentieren. Die Lage der Lärmschutzwände ist dem Lageplan der Anlage 2.3 und 2.4 zu entnehmen.

- Lärmschutzwand 1 im Bereich nördlich Unit 1 (vgl. Anlage 2.3 und 2.4):
 - Länge $l = 95$ m;
 - Höhe $h = 7,5$ m über dem Gelände bzw. dem Fahrweg Lkw;
 - Schalldämmung $DL_R \geq 24$ dB;
 - Absorption $DL_a 4 - 7$ (innenseitig absorbierend);
- Lärmschutzwand 2 im Bereich nördlich Unit 2 und 3 (vgl. Anlage 2.3 und 2.4):
 - Länge $l = 85$ m;
 - Höhe $h = 7,5$ m über dem Gelände bzw. dem Fahrweg Lkw;
 - Schalldämmung $DL_R \geq 24$ dB;
 - Absorption $DL_a 4 - 7$ (innenseitig absorbierend);
- Lärmschutzwand 3 im Kurvenbereich nördlich Unit 3 (vgl. Anlage 2.3 und 2.4):
 - Länge $l = 50$ m;
 - Höhe $h = 5,5$ m über dem Gelände bzw. dem Fahrweg Lkw;
 - Schalldämmung $DL_R \geq 24$ dB;
 - Absorption $DL_a 4 - 7$ (innenseitig absorbierend);
- Lärmschutzwand 4 im Bereich Docks Unit 5 (vgl. Anlage 2.3 und 2.4):
 - Länge $l = 18$ m;
 - Höhe $h = 5,5$ m über dem Gelände bzw. dem Fahrweg Lkw;
 - Schalldämmung $DL_R \geq 24$ dB;
 - Absorption $DL_a 4 - 7$ (beidseitig absorbierend);
- Lärmschutzwand 5 im Bereich Docks Unit 6 (vgl. Anlage 2.3 und 2.4):
 - Länge $l = 18$ m;
 - Höhe $h = 5,5$ m über dem Gelände bzw. dem Fahrweg Lkw;
 - Schalldämmung $DL_R \geq 24$ dB;
 - Absorption $DL_a 4 - 7$ (beidseitig absorbierend);

Eine Wand-Wall-Kombination mit der jeweiligen Gesamthöhe an gleicher Stelle ist ebenfalls möglich.

Als Grundlage zur Definition der Anforderungen an die erforderliche Lärmschutzwand, deren Lage in den Anlagen 2 und 3 dargestellt ist, wird Bezug genommen auf die ZTV-Lsw 06 [18] (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen, Ausgabe 2006).

Unter Berücksichtigung der o.g. Lärmschutzmaßnahmen sowie der in Tabelle 4.1 aufgeführten Nutzungen ergeben sich die in **Anlage 10** dargestellten Beurteilungspegel.

Wie die Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen (s. **Anlage 10**) zeigen, werden die zulässigen Immissionsbegrenzungen sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum mit den dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.

7.4 Statistische Sicherheit der Aussagequalität

Die TA Lärm sieht unter Punkt A.2.6 Angaben zur Qualität der Aussage vor. Die Qualität der Aussage ist dabei abhängig von folgenden Faktoren:

- Die Unsicherheit der Emission (Eingangsdaten zur Prognose)
- Die Unsicherheit der Transmission (Berechnungsmodell der Prognose)
- Die Unsicherheit der Immission (bei Messung von Geräuschemissionen)

Die Gesamtstandardabweichung einer rechnerischen Immissionsprognose als statistisches Maß für die Qualität der Aussage lässt sich nach Veröffentlichungen des Landesumweltamtes NRW aus den folgenden Teilunsicherheiten bestimmen:

$$\sigma_{ges} = \sqrt{\sigma_t^2 + \sigma_{prog}^2} \quad \text{mit} \quad \sigma_t = \sqrt{\sigma_R^2 + \sigma_p^2}$$

Darin sind:

- σ_{ges} = Gesamtstandardabweichung als Maß für die Qualität der Aussage
- σ_P = Standardabweichung der Unsicherheit durch Produktionsstreuungen bei der Herstellung von Maschinen/Geräten
- σ_R = Standardabweichung der Unsicherheit der Messverfahren zur Bestimmung der Emissionen
- σ_t = Standardabweichung der Unsicherheit der Eingabedaten (Emissionen)
- σ_{prog} = Standardabweichung der Unsicherheit des Berechnungsmodells

Die o.g. Formel zur Fehlerfortpflanzung gilt nur unter der Annahme einer Normalverteilung der auftretenden Immissionspegel, d.h. Gaußsche Normalverteilung. Die Glockenkurve wird dabei vom Beurteilungspegel L_r (Lage und Höhe des Maximums) und der Standardabweichung der Verteilungsfunktion σ_{ges} (Breite der Glocke) bestimmt.

Die Gesamtstandardabweichung σ_t nimmt häufig Werte zwischen 1,3 dB (Messverfahren der Genauigkeitsklasse 1) und 3,5 dB (Messverfahren der Genauigkeitsklasse 2) an. Sie beschreibt lediglich die Ungenauigkeiten der Schalleistung der Maschine.

Für die vorliegende Untersuchung wurde eine Standardabweichung von ca. 1,5 dB abgeschätzt.

Bezüglich der Schallausbreitungsberechnung gibt die DIN ISO 9613-2 in Ihrer Tabelle 5 geschätzte Abweichungen für unter nahezu freier Schallausbreitung berechnete Immissionspegel an. Dies ist allerdings kein Maß für die Standardabweichung σ_{Prog} im Sinne von oben genannter Formel, sondern gibt einen Schätzwert der tatsächlichen Schwankungen der Immissionspegel an. Daraus ergeben sich die dazugehörigen Standardabweichungen gemäß nachfolgender Tabelle:

Tabelle 7.1: Standardabweichung σ_{Prog} des Prognosemodells

Mittlere Höhe	Abstand	
	0 – 100 m	100 – 1.000 m
0 – 5 m	$\sigma_{\text{Prog}} = 1,5 \text{ dB}$	$\sigma_{\text{Prog}} = 1,5 \text{ dB}$
5 – 30 m	$\sigma_{\text{Prog}} = 0,5 \text{ dB}$	$\sigma_{\text{Prog}} = 1,5 \text{ dB}$

Es ergibt sich somit eine Gesamtstandardabweichung nach oben von:

$$\sigma_{\text{ges}} = \sqrt{1,5^2 + 1,5^2} = 2,12 \text{ dB}$$

Die Sicherheit der Beurteilungspegel lässt sich mit Hilfe der Gesamtstandardabweichung für verschiedene Quantile ermitteln. Angegeben wird typischerweise die obere Vertrauensgrenze, unterhalb derer sich mit der jeweiligen Wahrscheinlichkeit alle auftretenden Immissionspegel befinden werden.

Bei Einhaltung der angesetzten Schallquellenarten und den Frequentierungen liegen alle Immissionspegel mit einer Wahrscheinlichkeit von 90% unterhalb:

$$L_0 = L_m + 1,28 \cdot \sigma_{\text{ges}} = L_m + 2,72 \text{ dB}$$

darin sind:

- L_0 = Obere Vertrauensgrenze
- L_m = Prognostizierter Immissionspegel (= Beurteilungspegel L_r)
- σ_{ges} = Gesamtstandardabweichung der Prognose

8 Zusammenfassung

In Schwelm ist südlich der Straße in der Graslake und westlich der Jesinghauser Straße die Aufstellung des Bebauungsplans Nummer 108 „In der Graslake / Jesinghauser Straße“ geplant.

Ziel des Bebauungsplans ist die Festsetzung eines Gewerbegebiets. Auf dem Plangebiet soll hierbei ein Logistikzentrum errichtet werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens waren die auf das Plangebiet einwirkenden bzw. vom Plangebiet ausgehenden Verkehrslärmimmissionen mit Hilfe eines digitalen Simulationsmodells rechnerisch zu ermitteln und anschließend anhand der zulässigen Immissionsbegrenzungen zu bewerten.

Die Verkehrslärmimmissionen der benachbarten Straßen sowie Schienenwege wurden gemäß den Vorgaben der RLS-19 und der Schall 03 berechnet. Die anschließende Beurteilung erfolgte getrennt für den Tages- und Nachtzeitraum, im Hinblick auf die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005.

Mit einer Ausbreitungsrechnung nach DIN ISO 9613-2 wurde überprüft, ob die Anforderungen der TA Lärm bzgl. Gewerbelärmimmissionen an den schutzbedürftigen Nutzungen außerhalb des Plangebietes eingehalten werden können.

Im Falle einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte waren prinzipielle Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, die eine Umsetzung der Planung ermöglichen können.

Verkehrslärm im Plangebiet

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen treten im Norden des Plangebiets, unmittelbar zur Straße „In der Graslake“ auf. Wie die Einzelpunktberechnungen entlang der Baugrenze in Anlage 4 zeigen, liegen hier die Beurteilungspegel bei bis zu 61 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. An der Jesinghauser Straße liegen die Beurteilungspegel bei bis zu 62 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts.

Der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005 von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts für ein Gewerbegebiet wird demnach im unmittelbaren Nahbereich der Straße "In der Graslake" zum Tageszeitraum geringfügig um bis zu 1 dB überschritten. Im Nachtzeitraum liegen hier höhere Überschreitungen von bis zu 8 dB vor. In Anbetracht der geplanten Nutzung als Gewerbegebiet, ohne Betriebsinhaberwohnungen, stellt Nachtzeitraum jedoch für das Planvorhaben keinen relevanten Beurteilungszeitraum dar.

In Anbetracht der vergleichsweise geringen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 zum Tageszeitraum im Nahbereich der Straße „In der Graslake“ kann aus unserer Sicht im Bezug auf den Verkehrslärm auf zusätzliche aktive wie passive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet werden. Für schutzbedürftige Räume (z.B. Büros) kann der Nachweis des baulichen Schallschutzes im Baugenehmigungsverfahren erfolgen.

Verkehrslärm im Umfeld

Durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens und insbesondere die Erhöhung der Schwerverkehrsanteile auf den Straßen im Umfeld des Planvorhabens ergeben sich hier Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen.

Insgesamt ergeben sich im weiteren Umfeld des Vorhabens lediglich geringfügige Pegelerhöhungen um bis zu 1 dB. Im Nachtzeitraum kommt es jedoch in Teilen zu Überschreitungen der kritischen Grenze von 60 dB(A) nachts. Da solch geringe Pegelerhöhungen des Verkehrslärms um 1 bis 2 dB für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, kann eine entsprechende planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms jedoch auch in dem lärmkritischen Bereich oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unter Abwägungsgesichtspunkten hingenommen werden (OVG Münster, 30.05.2017, Az 2 D 27/15.NE).

Im näheren Umfeld kommt es zu teils deutlichen Pegelerhöhungen um bis zu 5,1 dB im Pl-anfall. Hier wird jedoch die kritische Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts eingehalten.

Gewerbelärm

Auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Planunterlagen und Nutzungsangaben [29] wurden für ein mögliches Plankonzept mittels eines digitalen Simulationsmodells die Gewerbelärmimmissionen des geplanten Bauvorhabens für den Bereich der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen ermittelt. Es wurde auf die Einhaltung der um 6 dB reduzierten, anteiligen Immissionsrichtwerte in der Nachbarschaft hin geprüft. Für reine Büronutzungen wird der Schutzanspruch nachts wie tags berücksichtigt. Die Lage der Immissionsorte sowie die einzuhaltenden Immissionsbegrenzungen wurden mit der Stadt Schwelm sowie mit der Unteren Immissionsschutzbehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises abgestimmt.

Ergebnis der vorliegenden Untersuchung ist, dass die in der Nachbarschaft einzuhaltenden Immissionsbegrenzungen auf Grundlage der vorgesehenen Planung und der Frequentierung sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum überschritten werden. Zur Einhaltung der Immissionsbegrenzungen ist die Errichtung von insgesamt 5 Lärmschutzwänden erforderlich. Eine Wand-Wall-Kombination mit der jeweiligen Gesamthöhe an gleicher Stelle ist ebenfalls möglich.

Die in Abhängigkeit der Gebietseinstufung gemäß TA Lärm zum Tages- und Nachtzeitraum kurzzeitig zulässigen Geräuschspitzen werden bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.

Unter Berücksichtigung der aufgezeigten Frequentierungen (vgl. Tabelle 6.2), den Mindestanforderungen an die bauliche Ausführung der Hallen (vgl. Tabelle 6.3) sowie der in Kapitel 7.3 aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen werden die zulässigen Immissionsbegrenzungen an den umliegenden Nutzungen eingehalten.

Die Betrachtungen zeigen, dass die Umsetzung einer gewerblichen Nutzung auf dem bislang ja auch gewerblich genutztem Grundstück möglich ist. Die konkreten Regelungen auch zum Schallschutz sind dann im Baugenehmigungsverfahren festzulegen.

Peutz Consult GmbH

ppa. Dipl.-Phys. Axel Hübel
(Messstellenleitung)



i.V. Dr. Lukas Niemietz
(Projektleitung / Projektbearbeitung)

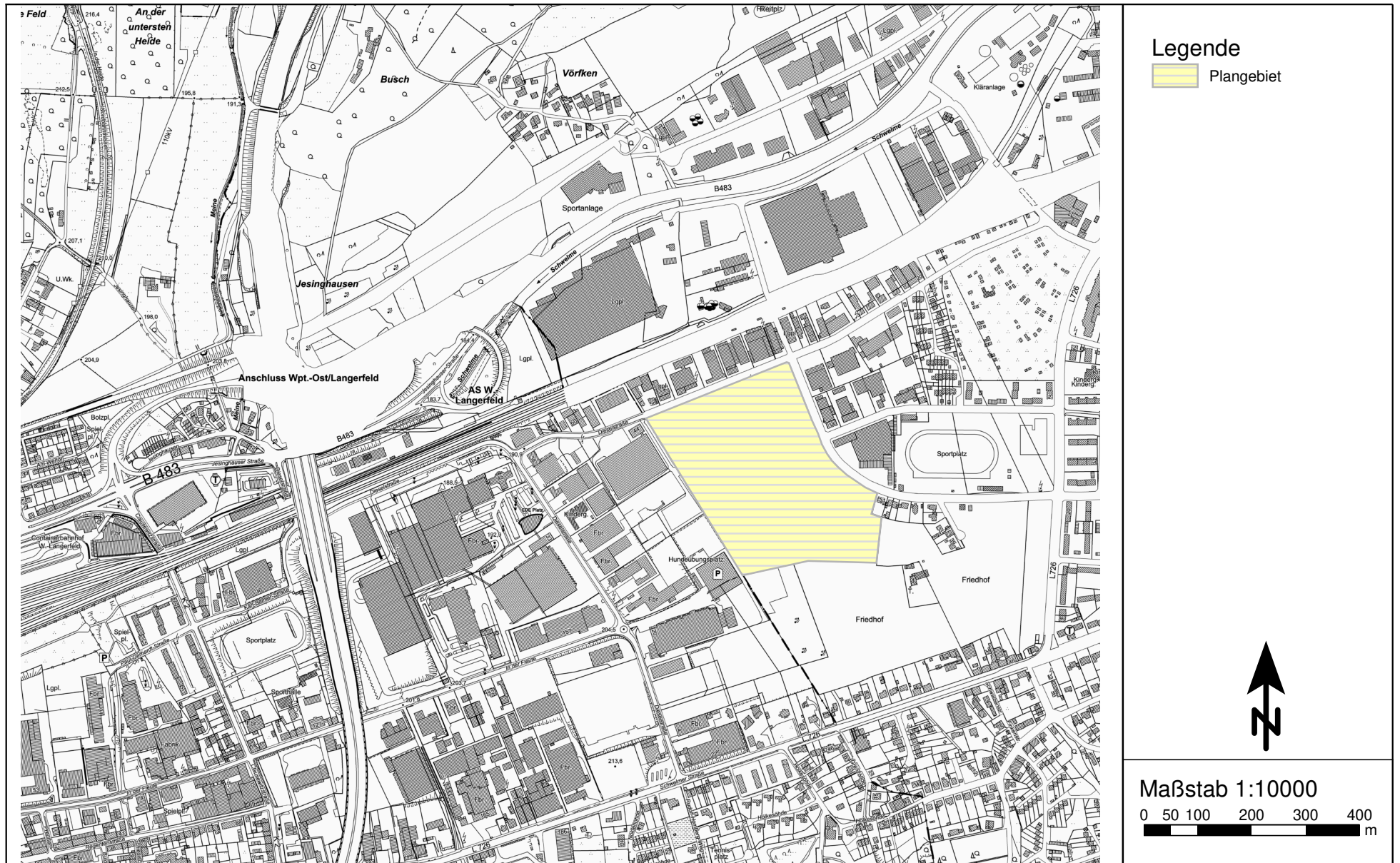
i.A. B.Eng. Dustin Sefczyk
(Projektmitarbeit)

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1.1 Übersichtslageplan mit Kennzeichnung des Plangebietes
- Anlage 1.2 Übersichtslageplan der örtlichen Gegebenheiten mit Lage und Kennzeichnung der Immissionsorte – Gewerbelärm
- Anlage 2.1 Darstellung des digitalen Simulationsmodells „Verkehrslärm“
- Anlage 2.2 Detail-Darstellung des digitalen Simulationsmodells „Verkehrslärm“ mit Kennzeichnung der Immissionsorte im Plangebiet an den baugrenzen
- Anlage 2.3 Detaillageplan des digitalen Simulationsmodells mit Lage und Kennzeichnung der Schallquellen – Gewerbelärm
- Anlage 2.4 Dreidimensionale Darstellung des digitalen Simulationsmodells mit Lage und Kennzeichnung der Schallquellen – Gewerbelärm
- Anlage 3.1 Längenbezogene Schalleistungspegel LW' gemäß RLS-19 im Null-Fall
- Anlage 3.2 Längenbezogene Schalleistungspegel LW' gemäß RLS-19 im Mit-Fall
- Anlage 4.1 Tabelle Beurteilungspegel nach DIN 18005 und maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109
- Anlage 5.1 Ergebnisse der Immissionsberechnung „Verkehrslärm“
Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 am Tag in einer Rechenhöhe von 2m über Gelände bei freier Schallausbreitung
- Anlage 5.2 Ergebnisse der Immissionsberechnung „Verkehrslärm“
Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 in der Nacht in einer Rechenhöhe von 2m über Gelände bei freier Schallausbreitung im Plangebiet
- Anlage 5.3 Ergebnisse der Immissionsberechnung „Verkehrslärm“
Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 am Tag in einer Rechenhöhe von 8m über Gelände bei freier Schallausbreitung im Plangebiet
- Anlage 5.4 Ergebnisse der Immissionsberechnung „Verkehrslärm“
Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 in der Nacht in einer Rechenhöhe von 8m über Gelände bei freier Schallausbreitung
- Anlage 6.1 Darstellung des digitalen Simulationsmodells „Verkehrslärm im Umfeld“ mit Kennzeichnung der Lage der berücksichtigten Immissionsorte
- Anlage 6.2 Ergebnisse der Immissionsberechnung „Verkehrslärm im Umfeld“
Darstellung der Beurteilungspegel im Null- und Planfall
- Anlage 7 Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen – Oktavschalleistungspegel der Schallquellen – Gewerbelärm
- Anlage 8 Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen – Tagesgänge
Tageszeitraum: 06.00-22.00 Uhr, Nachtzeitraum: 22.00-06.00 Uhr
Gewerbelärm
- Anlage 9 Ergebnis der Immissionsberechnungen – Beurteilungspegel – Gewerbelärm

- Anlage 10 Ergebnis der Immissionsberechnungen – Beurteilungspegel – Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen
- Datenanhang Ergebnis der Immissionsberechnungen, Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm - DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss) mit Lärmschutzmaßnahmen

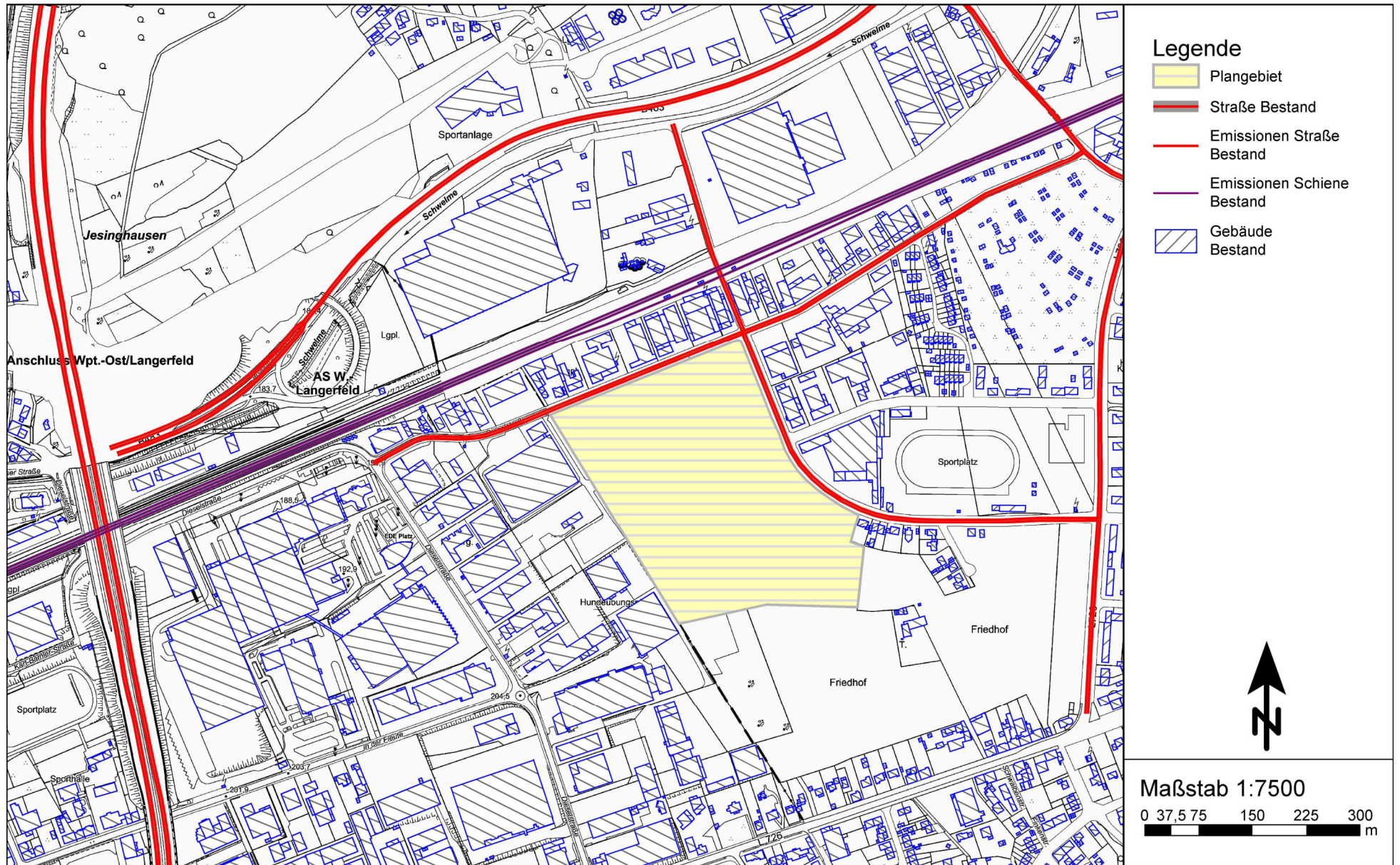
Anlage 1.1: Übersichtslageplan mit Kennzeichnung des Plangebiets



Anlage 1.2
Übersichtslaepplan der örtlichen Gegebenheiten mit Lage und Kennzeichnung der Immissionsorte
Gewerbelärm



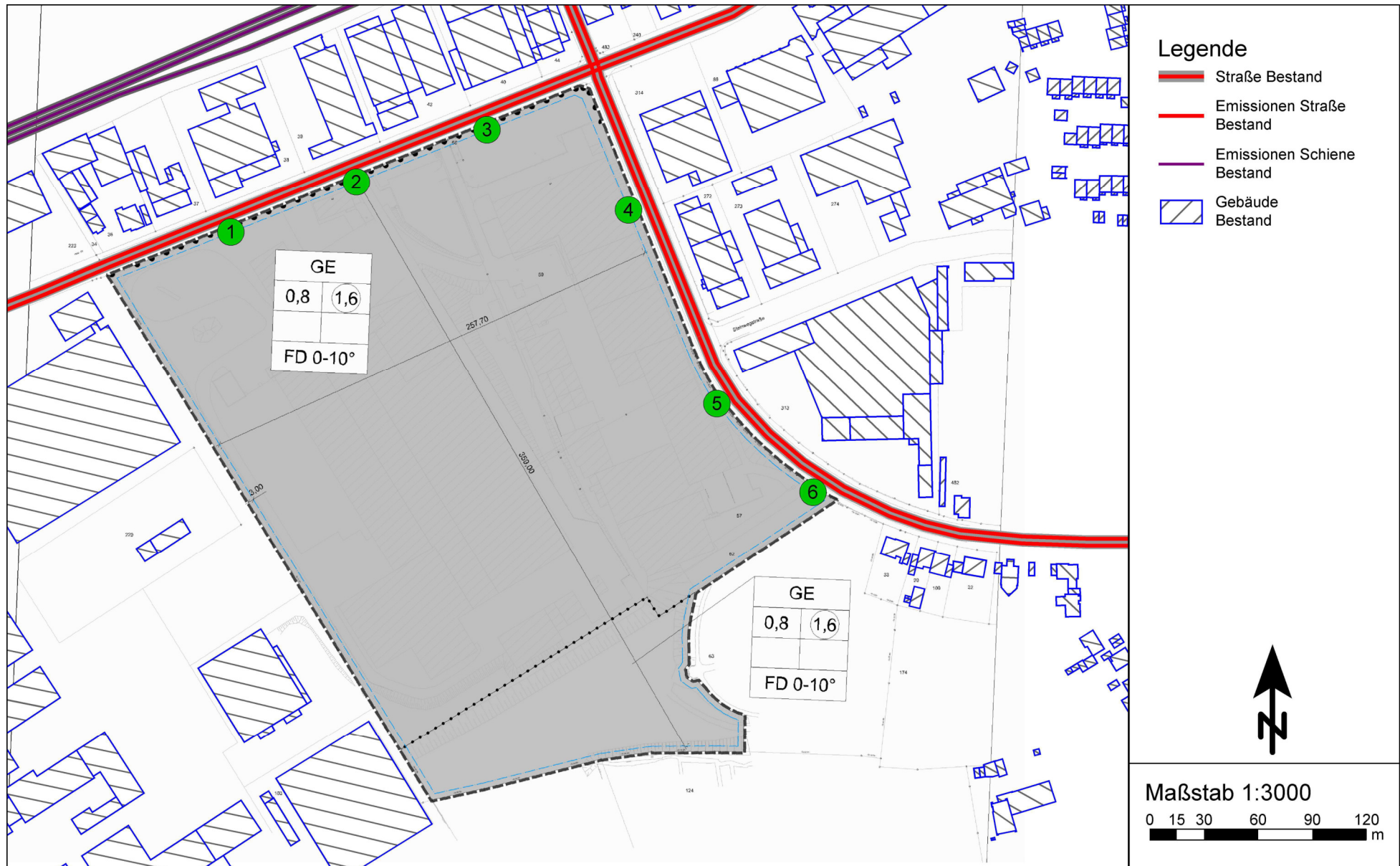
Anlage 2.1: Darstellung des digitalen Simulationsmodells "Verkehrslärm"



Anlage 2.2:

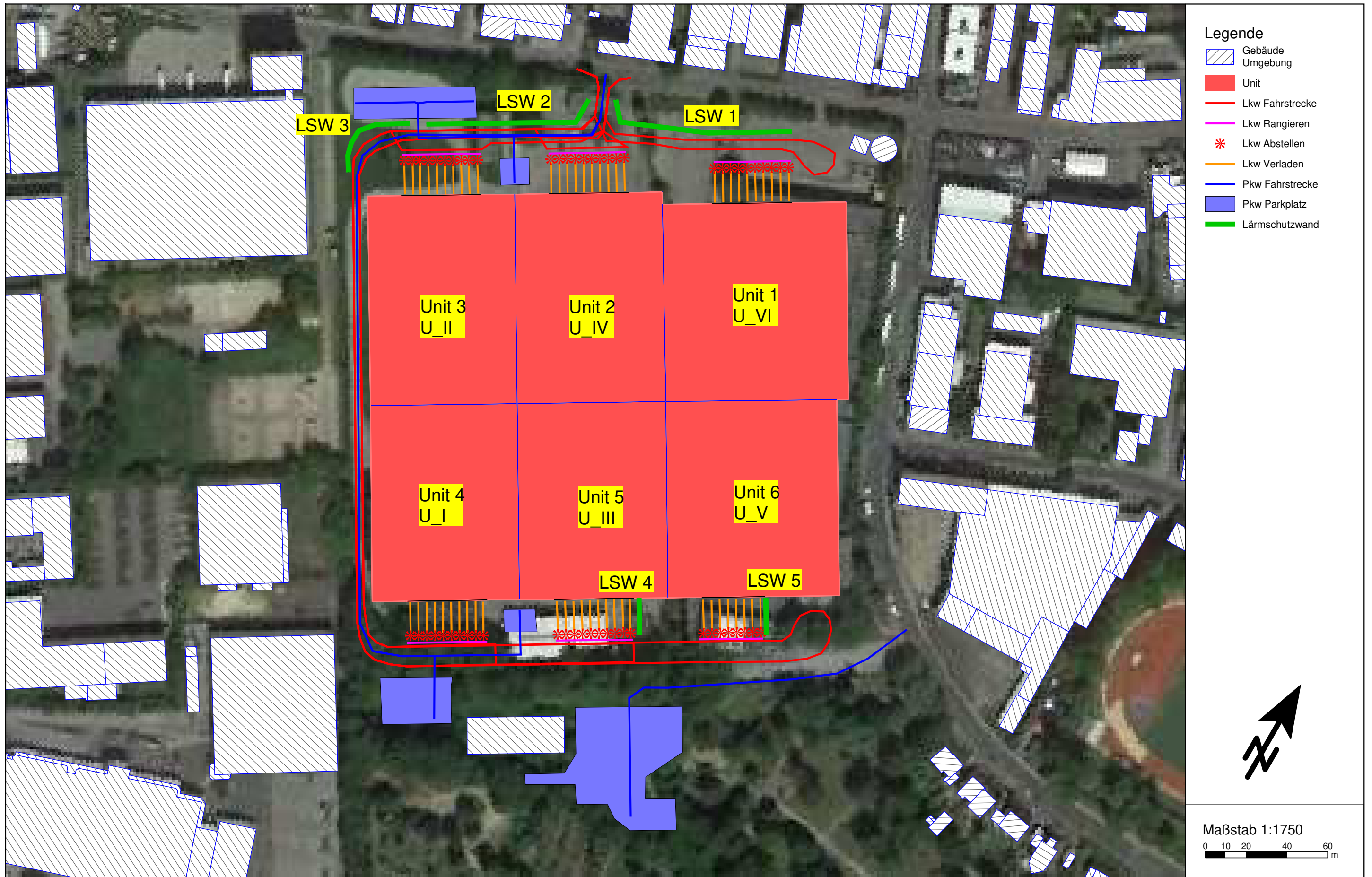
Detail-Darstellung des digitalen Simulationsmodells "Verkehrslärm"
mit Kennzeichnung der Immissionsorte im Plangebiet an den Baugrenzen

PEUTZ



Anlage 2.3

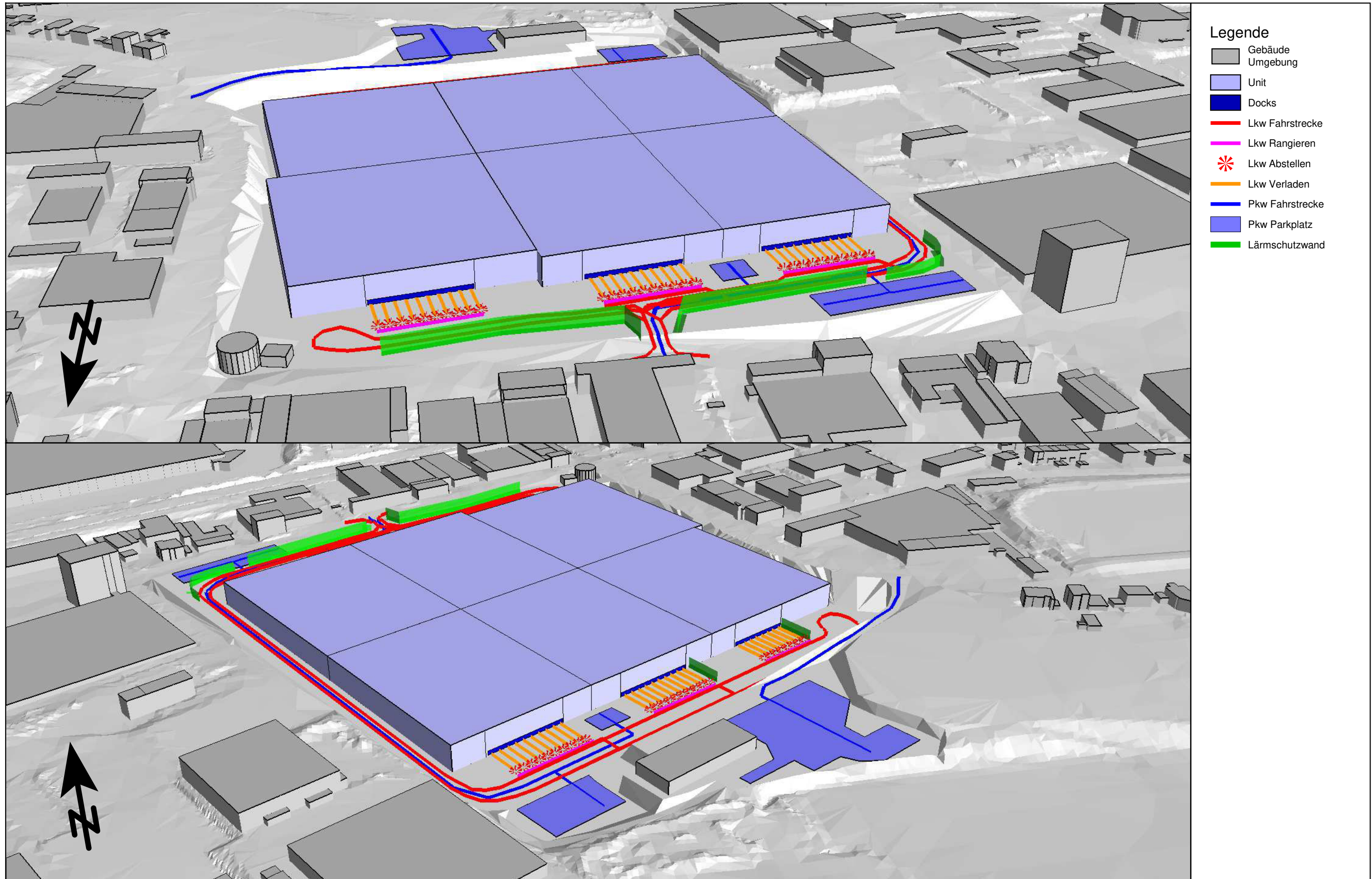
Detaillageplan des digitalen Simulationsmodells mit Lage und Kennzeichnung der Schallquellen
Gewerbelärm



Anlage 2.4

Dreidimensionale Darstellung des digitalen Simulationsmodells mit Lage und Kennzeichnung der Schallquellen

Gewerbelärm



Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Faktor M/DTV		M		p		p ₁		p ₂		p _M		v		D _{SD,Pkw} dB	D _{SD,Lkw} dB	L _w '	
			Tag	Nacht	Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag dB	Nacht dB
In der Graslake	westl. Jesinghauser Str.				131	21	3,4	1,8	1,5	0,8	1,9	1,0	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	75,2	67,1
Jesinghauser Straße	nördl. in der Graslake				48	8	1,7	1,6	0,7	0,7	1,0	0,9	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	70,6	62,7
In der Graslake	östl. Jesinghauser Str.				111	18	4,0	2,1	1,7	0,9	2,3	1,2	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	74,5	66,4
Jesinghauser Straße	südl. in der Graslake				48	8	4,5	3,2	1,9	1,4	2,6	1,8	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	70,9	62,9
Jesinghauser Straße	westl. am Ochsenkamp				60	10	3,6	2,5	1,5	1,1	2,1	1,4	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	71,8	63,8
Am Ochsenkamp	südl. Jesinghause Str.				468	77	4,4	2,9	1,7	1,3	2,8	1,6	0,0	0,0	50	50	-2,7	-1,9	78,4	70,2
Jesinghauser Straße	östl. Am Ochsenkamp				83	14	2,3	0,9	1,0	0,4	1,3	0,5	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	73,0	65,0
Am Ochsenkamp	nördl. Jesinghauser Str.				488	80	4,6	3,3	1,7	1,5	2,9	1,8	0,0	0,0	50	50	-2,7	-1,9	78,6	70,5
Am Ochsenkamp	südl. Blücherstr.				494	81	4,7	3,2	1,8	1,5	2,9	1,7	0,0	0,0	50	50	-2,7	-1,9	78,6	70,5
Blücherstr.	westl. Am Ochsenkamp				162	27	5,5	3,8	2,4	1,6	3,1	2,2	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	76,4	68,3

Anlage 3:..1 Längenbezogene Schallleistungspegel L_w' gemäß RLS-19 im Null-Fall



Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Faktor M/DTV		M		p		p ₁		p ₂		p _M		v		D _{SD,Pkw} dB	D _{SD,Lkw} dB	L _{w'}	
			Tag	Nacht	Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag dB	Nacht dB
B 483		20.432	0,0575	0,0100	1.175	204	10,6	16,3	3,2	5,7	7,4	10,6	0,0	0,0	70	70	-1,9	-2,1	87,0	80,1
A 1	Südl. B7	79.868	0,0555	0,0140	4.433	1.118	9,4	23,4	2,0	6,7	7,4	16,7	0,0	0,0	100	100	0,0	0,0	97,9	93,8
A1	Nördl. B7	79.868	0,0555	0,0140	4.433	1.118	9,4	23,4	2,0	6,7	7,4	16,7	0,0	0,0	100	100	-1,8	-2,0	96,1	91,9
Am Ochsenkamp	nördl. Blücherstr.				9.581	786	4,9	3,3	1,8	1,5	3,1	1,8	0,0	0,0	50	50	-2,7	-1,9	91,6	80,4
Blücherstr.	östl. Am Ochsenkamp				511	42	7,4	7,1	3,2	3,0	4,2	4,1	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	81,7	70,8

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	Faktor M/DTV		M		p		p ₁		p ₂		p _M		v		D _{SD,Pkw} dB	D _{SD,Lkw} dB	L _{w'}	
			Tag	Nacht	Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag dB	Nacht dB
In der Graslake	westl. Jesinghauser Str.				166	37	10,6	17,5	4,5	7,5	6,1	10,0	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	77,2	71,5
Jesinghauser Straße	nördl. in der Graslake				50	9	1,6	1,4	0,7	0,6	0,9	0,8	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	70,7	63,2
In der Graslake	östl. Jesinghauser Str.				119	22	6,4	8,7	2,7	3,7	3,7	5,0	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	75,2	68,1
Jesinghauser Straße	südl. in der Graslake				76	19	16,1	25,8	6,9	11,1	9,2	14,7	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	74,4	69,3
Jesinghauser Straße	westl. am Ochsenkamp				88	21	13,8	23,2	5,9	9,9	7,9	13,3	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	74,8	69,6
Am Ochsenkamp	südl. Jesinghauser Str.				483	83	5,6	6,5	2,1	3,0	3,5	3,5	0,0	0,0	50	50	-2,7	-1,9	78,7	71,2
Jesinghauser Straße	östl. Am Ochsenkamp				83	14	2,3	0,9	1,0	0,4	1,3	0,5	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	73,0	65,0
Am Ochsenkamp	nördl. Jesinghauser Str.				501	85	5,1	4,9	1,9	2,2	3,2	2,7	0,0	0,0	50	50	-2,7	-1,9	78,8	71,0
Am Ochsenkamp	südl. Blücherstr.				507	86	5,2	4,8	2,0	2,2	3,3	2,6	0,0	0,0	50	50	-2,7	-1,9	78,8	71,0
Blücherstr.	westl. Am Ochsenkamp				168	30	7,2	8,4	3,1	3,6	4,1	4,8	0,0	0,0	50	50	0,0	0,0	76,8	69,4

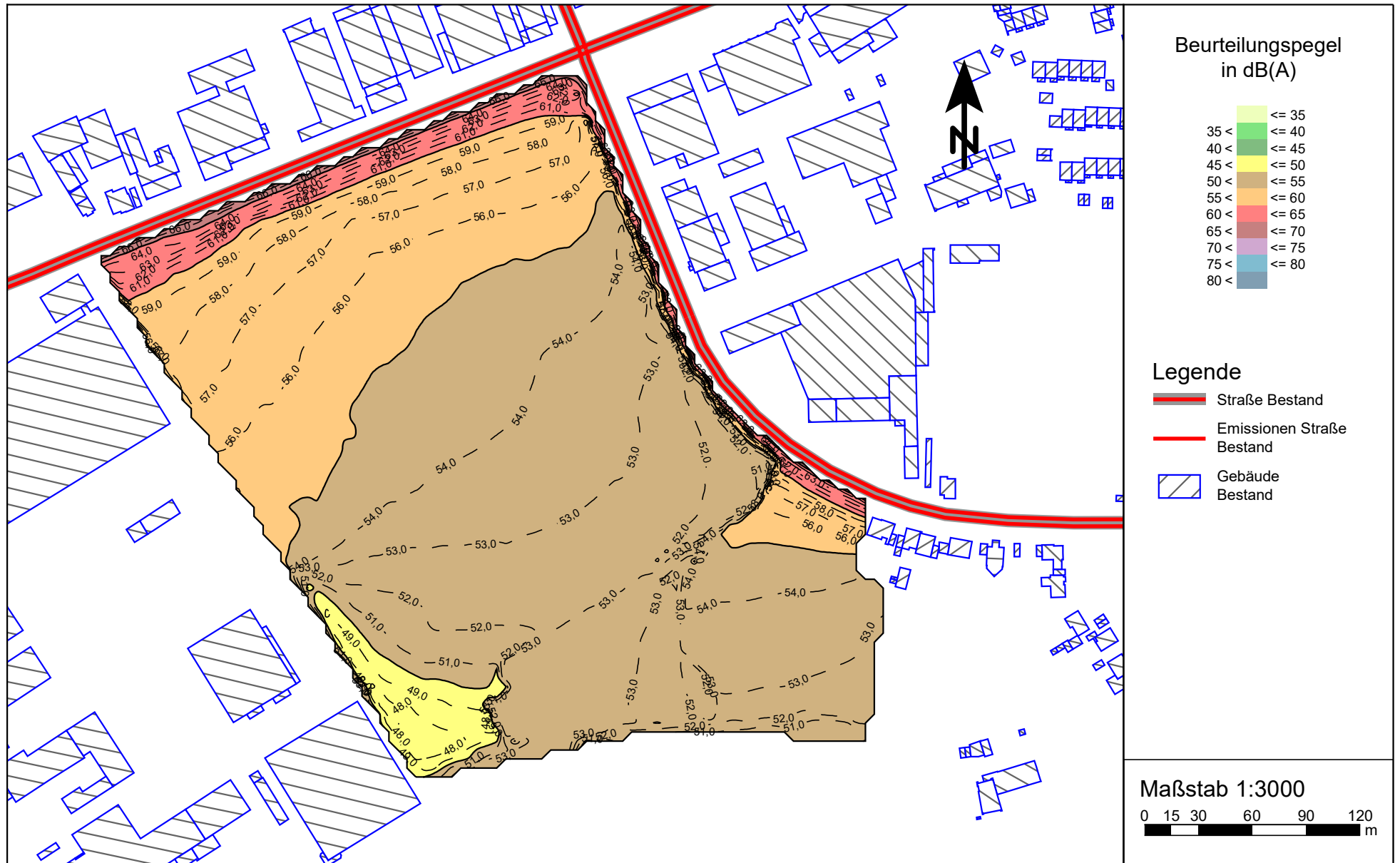
Anlage 4.1: Tabelle Beurteilungspegel nach DIN 18005 und maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109



IP	Immissionspunkt		Nutzung	Orientierungswert der DIN 18005		Straße Beurteilungspegel Lr		Schiene Beurteilungspegel Lr		Summe Verkehr				Immissionsrichtwert der TA Lärm		Außenlärmpegel La gemäß DIN 4109 (2018)	
	Richtung	Stockwerk		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Beurteilungspegel Lr	Überschreitung des Orientierungswertes		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
1	N	EG	GE	65	55	64	59	59	60	65,2	62,5	0,2	7,5	65	50	71	74
2	N	EG	GE	65	55	65	59	51	51	65,2	59,6	0,2	4,6	65	50	71	73
3	N	EG	GE	65	55	65	59	50	50	65,1	59,5	0,1	4,5	65	50	71	73
4	NO	EG	GE	65	55	61	56	50	50	61,3	57,0	-	2,0	65	50	70	71
5	NO	EG	GE	65	55	62	57	44	45	62,1	57,3	-	2,3	65	50	70	71
6	NO	EG	GE	65	55	62	57	41	41	62,0	57,1	-	2,1	65	50	70	71

Anlage 5.1 Ergebnisse der Immissionsberechnung "Verkehrslärm"

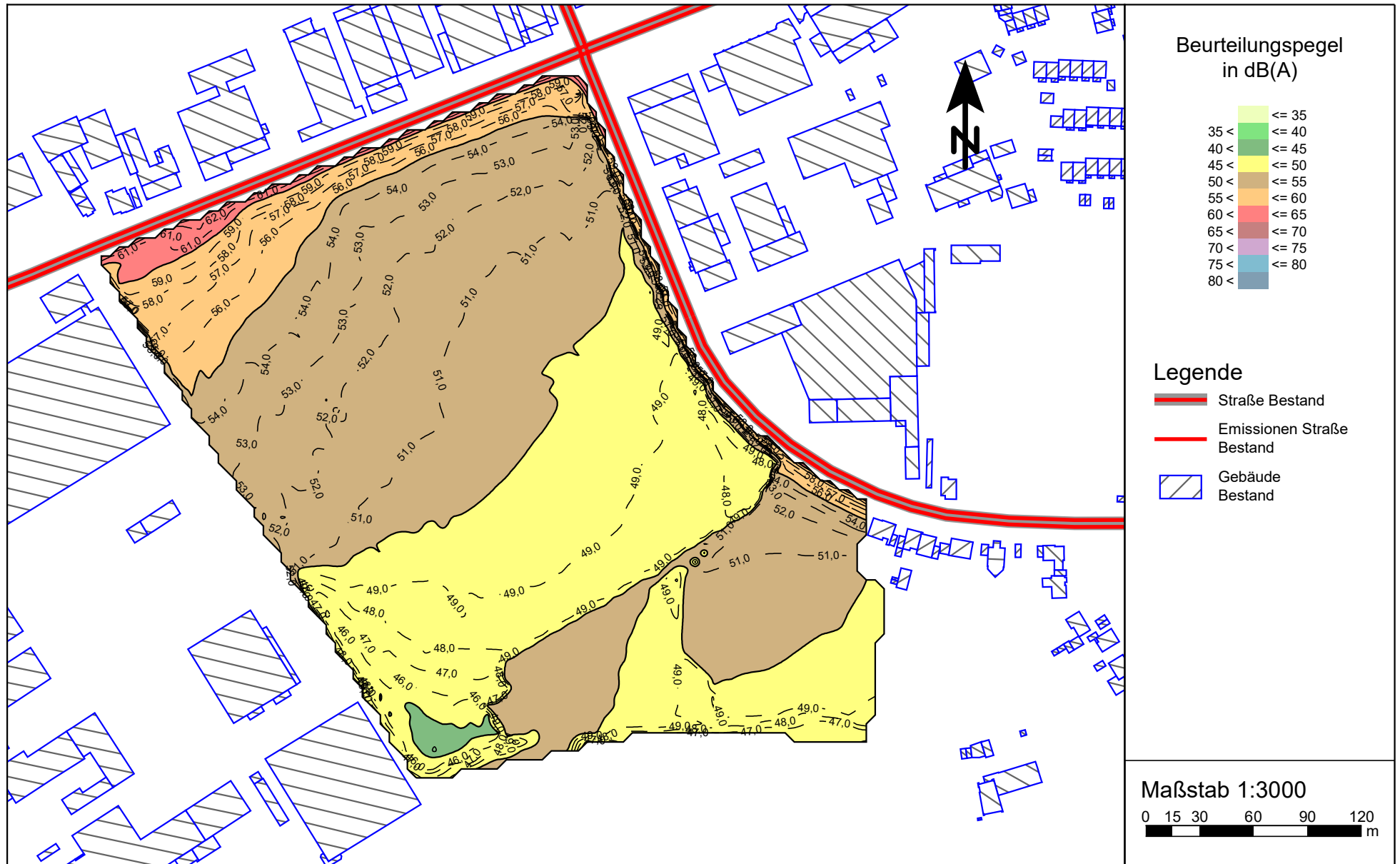
Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 am Tag in einer Rechenhöhe von 2 m über Gelände bei freier Schallausbreitung im Plangebiet



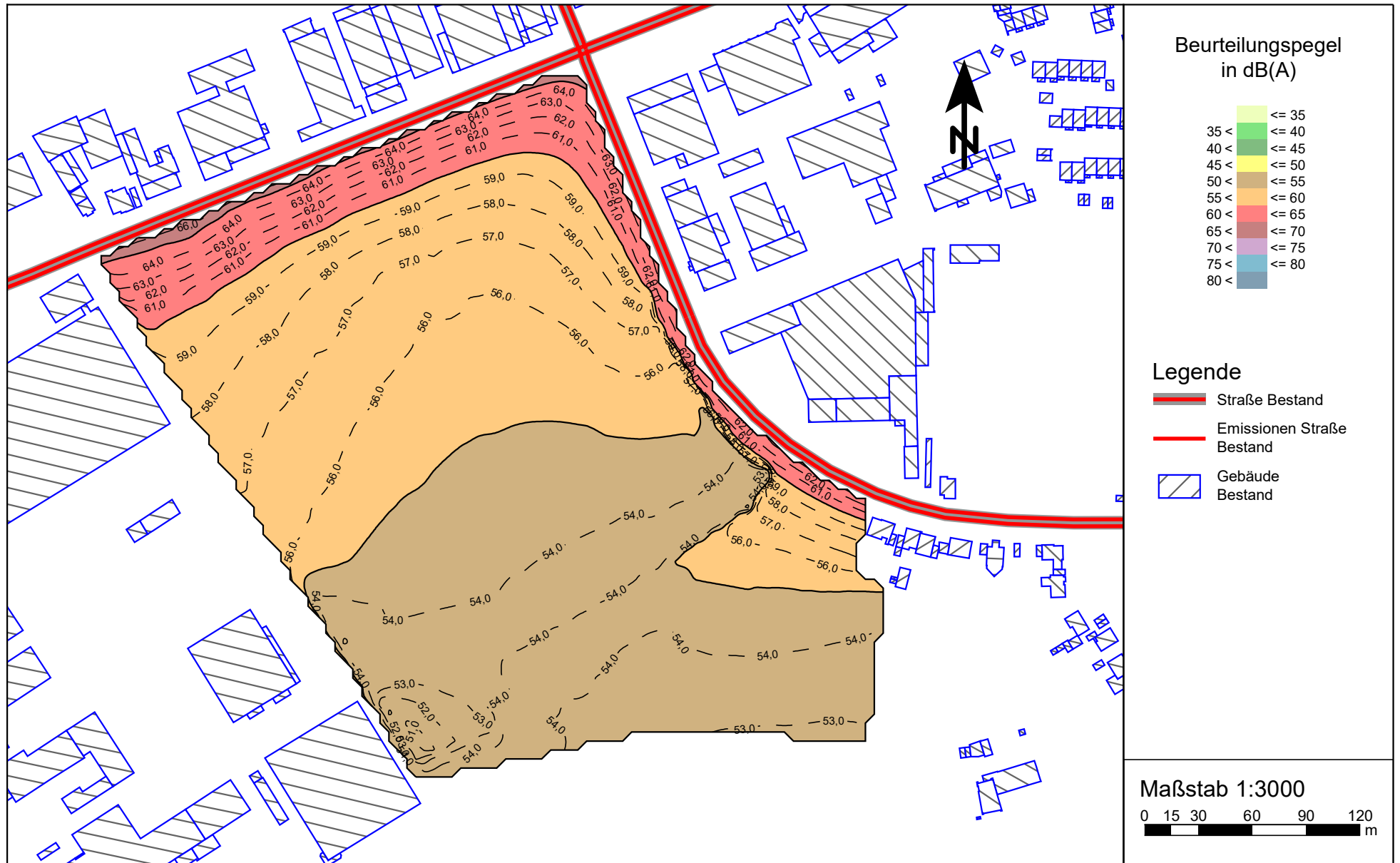
Anlage 5.2 Ergebnisse der Immissionsberechnung "Verkehrslärm"

Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 in der Nacht in einer Rechenhöhe von 2 m über Gelände bei freier Schallausbreitung im Plangebiet

PEUTZ

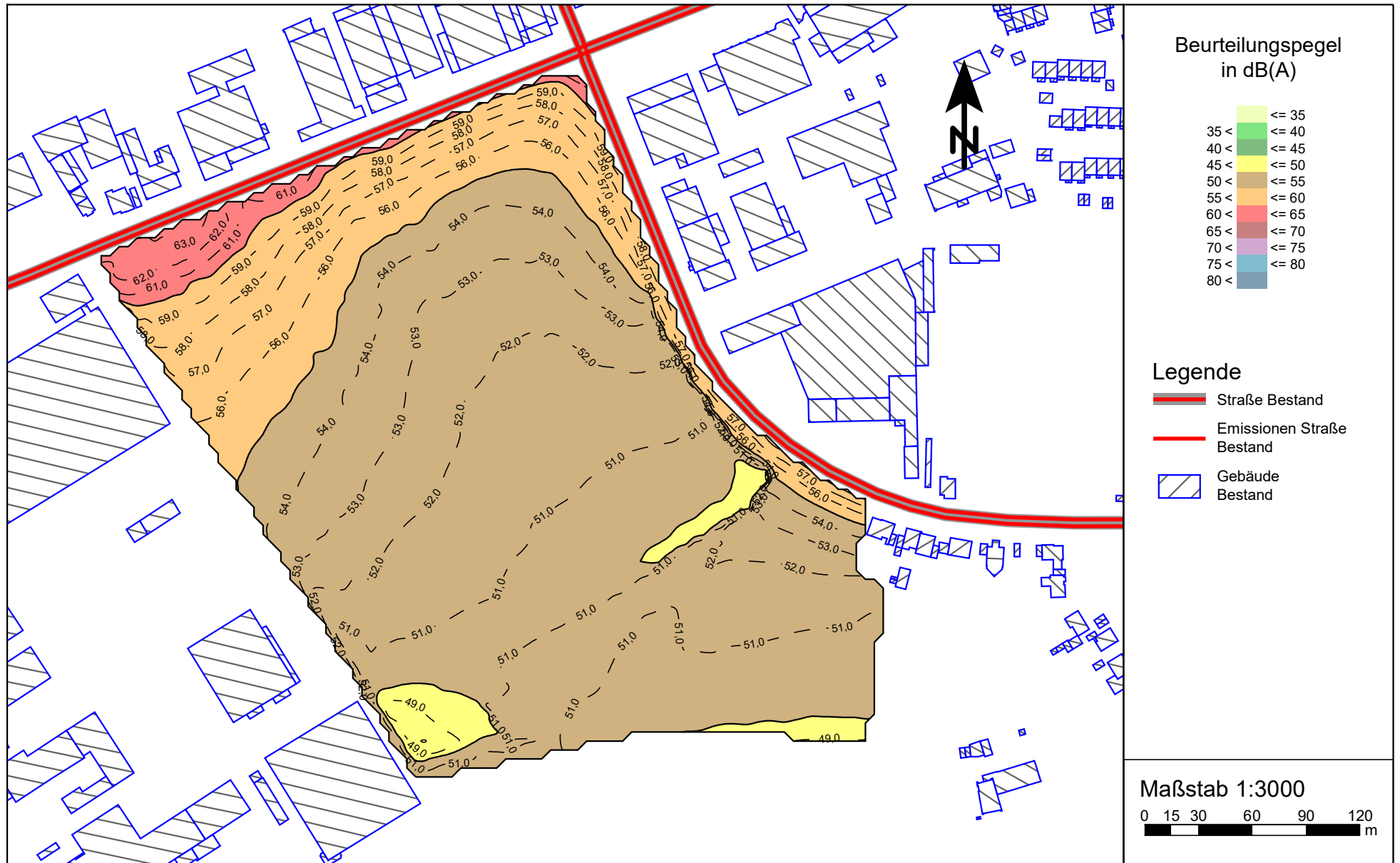


Anlage 5.3 Ergebnisse der Immissionsberechnung "Verkehrslärm"
 Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 am Tag in einer Rechenhöhe von
 8 m über Gelände bei freier Schallausbreitung im Plangebiet



Anlage 5.4 Ergebnisse der Immissionsberechnung "Verkehrslärm"

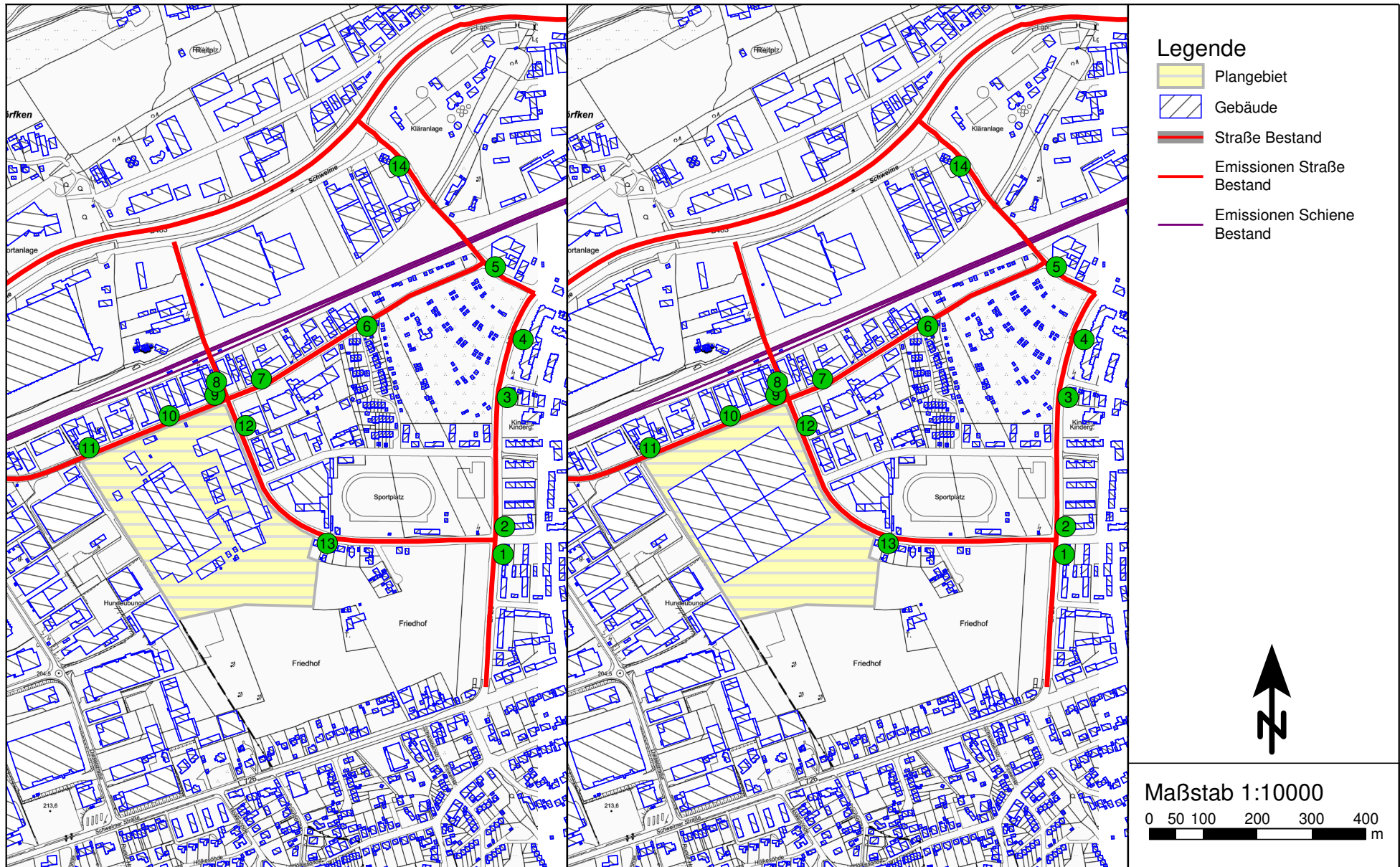
Darstellung der Beurteilungspegel gemäß DIN 18005 in der Nacht in einer Rechenhöhe von 8 m über Gelände bei freier Schallausbreitung im Plangebiet



Anlage 6.1:

Darstellung des digitalen Simulationsmodells "Verkehrslärm im Umfeld"
mit Kennzeichnung der Lage der berücksichtigten Immissionsorte

PEUTZ



Anlage 6.2: Ergebnisse der Immissionsberechnung "Verkehrslärm im Umfeld" Darstellung der Beurteilungspegel im Null- und Planfall



IP	Immissionspunkt			Gebiets- einstufung	Immissions- grenzwert		Beurteilungspegel		Beurteilungspegel		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose-Mit-Fall	
	Name	Fassaden- orien- tierung	Geschoss		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Prognose-Ohne-Fall		Prognose-Mit-Fall		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
							Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Am Ochsenkamp 20	W	EG	W	59	49	65	57	65	58	0,3	0,9	5,9	8,8
		W	1.OG	W	59	49	65	58	66	59	0,3	0,9	6,3	9,2
		W	2.OG	W	59	49	65	58	66	59	0,4	1,0	6,3	9,2
2	Jesinghauser Straße 44	W	EG	W	59	49	65	57	65	58	0,3	0,6	5,9	8,6
		W	1.OG	W	59	49	66	58	66	59	0,3	0,6	6,4	9,1
		W	2.OG	W	59	49	66	58	66	59	0,3	0,7	6,4	9,2
		W	3.OG	W	59	49	65	58	66	59	0,3	0,7	6,2	9,1
3	Pastor-Nonne-Straße 4	W	EG	W	59	49	65	59	65	59	0,2	0,3	5,8	9,4
		W	1.OG	W	59	49	66	59	66	59	0,2	0,3	6,5	10,0
		W	2.OG	W	59	49	66	59	66	60	0,2	0,3	6,6	10,3
4	Am Ochsenkamp 60	W	EG	W	59	49	65	59	65	60	0,2	0,2	5,3	10,1
		W	1.OG	W	59	49	65	60	65	60	0,1	0,3	5,6	10,5
		W	2.OG	W	59	49	65	60	65	60	0,2	0,2	5,7	10,6
		W	3.OG	W	59	49	65	60	65	60	0,2	0,2	5,7	10,9
		W	4.OG	W	59	49	65	60	65	61	0,2	0,2	5,6	11,1
		W	5.OG	W	59	49	65	60	65	61	0,2	0,2	5,5	11,2
5	Blücherstraße 74	SW	EG	W	59	49	66	61	66	61	0,1	0,1	6,5	11,3
		SW	1.OG	W	59	49	66	61	66	61	0,0	0,1	6,2	11,8
6	An der Rennbahn 8	N	EG	M	64	54	65	63	66	63	0,4	0,3	1,3	8,5
7	In der Graslake 38	S	EG	G	69	59	61	54	61	55	0,7	1,5	-	-
		S	1.OG	G	69	59	61	54	62	56	0,7	1,5	-	-
8	In der Graslake 46	O	EG	G	69	59	65	63	65	63	0,1	0,1	-	3,8
		O	1.OG	G	69	59	66	64	66	64	0,1	0,1	-	4,7
		O	2.OG	G	69	59	66	65	66	65	0,2	0,1	-	5,3
9	In der Graslake 46	S	EG	G	69	59	61	54	63	57	1,8	3,5	-	-
		S	1.OG	G	69	59	61	54	63	58	1,8	3,5	-	-
10	In der Graslake 50	S	EG	G	69	59	62	55	64	58	2,0	3,8	-	-
11	In der Graslake 58	S	EG	G	69	59	61	54	63	58	1,9	3,5	-	-
12	In der Graslake 37	W	EG	G	69	59	59	54	61	57	2,4	2,9	-	-

Anlage 6.2: Ergebnisse der Immissionsberechnung "Verkehrslärm im Umfeld"
Darstellung der Beurteilungspegel im Null- und Planfall



IP	Immissionspunkt			Gebiets- einstufung	Immissions- grenzwert		Beurteilungspegel		Beurteilungspegel		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose-Mit-Fall	
	Name	Fassaden- orien- tierung	Geschoss		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Prognose-Ohne-Fall		Prognose-Mit-Fall		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
							Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
12	In der Graslake 37	W	1.OG	G	69	59	60	55	62	58	2,1	2,5	-	-
13	Jesinghauser Straße 51	N	EG	W	59	49	58	51	61	56	2,9	5,1	1,5	6,5
		N	1.OG	W	59	49	58	52	61	56	2,8	4,6	1,7	6,8
14	Blücherstraße 95	NO	EG	G	69	59	64	57	64	57	0,0	0,0	-	-
		NO	1.OG	G	69	59	64	57	64	57	0,0	0,0	-	-
		NO	2.OG	G	69	59	63	57	63	57	0,0	0,0	-	-

Anlage 7.1

Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen - Oktavschallleistungspegel Gewerbelärm



Obj.-Nr.	Name	Kommentar	Quelltyp	X m	Y m	Z m	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Länge / Fläche m,m²	Lw 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)
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1		Fläche	32379342	5682634	203,5	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0		60,2	63,7	65,7	70,6	72,3	70,3	64,3	50,1
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2		Fläche	32379342	5682634	203,5			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0		67,1	73,0	79,2	84,0	87,8	88,2	84,2	71,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1		Fläche	32379240	5682805	203,5	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0		60,2	63,7	65,7	70,6	72,3	70,3	64,3	50,1
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2		Fläche	32379240	5682805	203,5			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0		67,1	73,0	79,2	84,0	87,8	88,2	84,2	71,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1		Fläche	32379404	5682671	203,5	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0		60,2	63,7	65,7	70,6	72,3	70,3	64,3	50,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2		Fläche	32379404	5682671	203,5			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0		67,1	73,0	79,2	84,0	87,8	88,2	84,2	71,0
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1		Fläche	32379463	5682706	203,5	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0		59,2	62,7	64,7	69,6	71,3	69,3	63,3	49,1
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2		Fläche	32379463	5682706	203,5			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0		67,1	73,0	79,2	84,0	87,8	88,2	84,2	71,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379471	5682701	203,0			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379468	5682699	203,0			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379465	5682697	203,0			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379461	5682695	203,0			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379458	5682693	203,0			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379454	5682691	203,0			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379475	5682703	203,0			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(8)	Linie	32379478	5682705	203,0			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	105,0	56,1	62,0	68,2	73,0	76,8	77,2	73,2	60,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379289	5682843	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379293	5682845	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379296	5682847	203,0			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379300	5682849	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379303	5682852	203,0			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379307	5682853	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379310	5682855	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379286	5682841	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379283	5682839	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379361	5682879	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379364	5682881	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379368	5682884	203,0			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379371	5682885	203,0			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379375	5682888	203,0			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379378	5682890	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379358	5682877	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379354	5682875	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379413	5682667	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379410	5682665	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379406	5682663	203,0			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379403	5682661	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379400	5682659	203,0			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0

Anlage 7.2
Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen - Oktavschalleistungspegel
Gewerbelärm



Obj.-Nr.	Name	Kommentar	Quell- typ	X m	Y m	Z m	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Länge / Fläche m,m²	Lw 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)
63	Lkw Verladen	-10lg(9)	Linie	32379396	5682657	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379393	5682655	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379416	5682669	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379420	5682671	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379351	5682630	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379348	5682628	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379344	5682626	203,0			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379341	5682624	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379338	5682622	203,0			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379334	5682620	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379331	5682618	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379355	5682632	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379358	5682634	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379227	5682807	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379231	5682809	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379235	5682811	203,0			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379238	5682812	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379242	5682815	203,0			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379245	5682817	203,0			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379248	5682818	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379224	5682805	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379221	5682803	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379252	5682821	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379313	5682858	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379382	5682892	203,0			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379385	5682894	203,0			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379362	5682636	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
63	Lkw Verladen	-10lg(10)	Linie	32379423	5682673	203,0			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	105,0	55,1	61,0	67,2	72,0	75,8	76,2	72,2	59,0
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379476	5682694	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379473	5682692	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379469	5682690	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379466	5682687	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379462	5682685	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379459	5682683	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379479	5682696	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(8)	Punkt	32379483	5682698	203,0			72,5		72,5	0,0	0,0	108,0	39,5	49,5	56,6	62,6	65,5	66,5	66,6	64,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379285	5682851	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5

FA 8839-1 25.05.2021

Anlage 7.4
Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen - Oktavschalleistungspegel
Gewerbelärm



Obj.-Nr.	Name	Kommentar	Quell- typ	X m	Y m	Z m	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Länge / Fläche m,m²	Lw 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)
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379233	5682820	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379237	5682822	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379240	5682824	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379244	5682826	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379220	5682812	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379216	5682810	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379247	5682828	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379309	5682865	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379377	5682899	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379381	5682902	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379366	5682628	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
64	Lkw Abstellen	-10lg(10)	Punkt	32379428	5682665	203,0			71,5		71,5	0,0	0,0	108,0	38,5	48,5	55,6	61,6	64,5	65,5	65,6	63,5
65	Lkw Rangieren	69+10lg(20)	Linie	32379472	5682687	203,0			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0		62,3	65,3	71,4	74,4	78,3	75,3	69,4	61,3
65	Lkw Rangieren	69+10lg(20)	Linie	32379292	5682858	203,0			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0		62,3	65,3	71,4	74,4	78,3	75,3	69,4	61,3
65	Lkw Rangieren	69+10lg(20)	Linie	32379364	5682895	203,0			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0		62,3	65,3	71,4	74,4	78,3	75,3	69,4	61,3
65	Lkw Rangieren	69+10lg(20)	Linie	32379414	5682654	203,0			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0		62,3	65,3	71,4	74,4	78,3	75,3	69,4	61,3
65	Lkw Rangieren	69+10lg(20)	Linie	32379352	5682617	203,0			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0		62,3	65,3	71,4	74,4	78,3	75,3	69,4	61,3
65	Lkw Rangieren	69+10lg(20)	Linie	32379231	5682822	203,0			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0		62,3	65,3	71,4	74,4	78,3	75,3	69,4	61,3
67	Pkw Parkplatz	67+10lg(24/48)	Fläche	32379353	5682584	202,5			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	99,0	48,2	55,2	54,3	56,3	58,2	56,2	54,3	48,2
67	Pkw Parkplatz		Fläche	32379207	5682837	202,5			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	99,0	51,2	58,2	57,3	59,3	61,2	59,2	57,3	51,2
67	Pkw Parkplatz	67+10lg(12/48)	Fläche	32379378	5682644	202,5			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	99,0	45,2	52,2	51,3	53,3	55,2	53,2	51,3	45,2
67	Pkw Parkplatz	67+10lg(12/48)	Fläche	32379266	5682833	202,5			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	99,0	45,2	52,2	51,3	53,3	55,2	53,2	51,3	45,2
67	Pkw Parkplatz		Fläche	32379456	5682609	210,5			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	99,0	51,2	58,2	57,3	59,3	61,2	59,2	57,3	51,2
71	Pkw Fahrstrecke		Linie	32379486	5682662	212,3			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0		55,9	59,9	62,0	64,0	65,9	63,9	59,0	51,0
72	U_II_Dach		Fläche	32379267	5682761	214,5	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0		67,9	66,9	68,1	69,9	81,7	56,1	45,1	25,9
73	U_IV_Dach		Fläche	32379329	5682798	214,5	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0		68,0	66,9	68,2	69,9	81,7	56,1	45,1	25,9
76	U_I_Dach		Fläche	32379317	5682675	214,5	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0		67,7	66,6	67,8	69,6	81,4	55,8	44,8	25,6
77	U_III_Dach		Fläche	32379379	5682712	214,5	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0		67,7	66,6	67,9	69,7	81,5	55,9	44,8	25,6
78	Fahrweg Lkw Unit II		Linie	32379257	5682853	202,7			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	108,0	67,8	70,8	76,8	79,8	83,8	80,8	74,8	66,8
78	Fahrweg Lkw Unit IV		Linie	32379285	5682872	202,4			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	108,0	65,4	68,4	74,4	77,4	81,4	78,4	72,4	64,4
78	Fahrweg Lkw Unit I		Linie	32379268	5682735	202,9			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	108,0	73,0	76,0	82,0	85,0	89,0	86,0	80,0	72,0
78	Fahrweg Lkw Unit III		Linie	32379286	5682723	202,9			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	108,0	73,6	76,6	82,6	85,6	89,6	86,6	80,6	72,6
78	Fahrweg Lkw Units V		Linie	32379318	5682717	202,9			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	108,0	74,4	77,4	83,4	86,4	90,4	87,4	81,4	73,4
78	Fahrweg Lkw Unit VI		Linie	32379334	5682893	202,7			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	108,0	68,3	71,3	77,3	80,3	84,3	81,3	75,3	67,3
79	U_I_Fassade_SW		Fläche	32379286	5682657	208,3	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0		65,1	64,0	65,2	67,0	78,8	53,2	42,2	23,0
80	U_II_Fassade_NW		Fläche	32379265	5682819	208,3	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0		57,2	56,1	57,3	59,1	70,9	45,3	34,3	15,1
80	U_I_Fassade_SO		Fläche	32379318	5682620	208,3	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0		57,4	56,3	57,5	59,3	71,1	45,5	34,5	15,3

FA 8839-1 25.05.2021

Anlage 7.5
Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen - Oktavschalleistungspegel
Gewerbelärm



Obj.-Nr.	Name	Kommentar	Quelltyp	X m	Y m	Z m	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Länge / Fläche m,m²	Lw 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)
81	U_II_Fassade_NW		Fläche	32379241	5682805	209,1	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0		60,6	59,5	60,8	62,5	74,3	48,7	37,7	18,5
81	U_I_Fassade_SO		Fläche	32379342	5682634	209,1	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0		60,5	59,5	60,7	62,5	74,3	48,7	37,7	18,5
82	U_I_Fassade_SO		Fläche	32379366	5682648	208,3	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0		57,2	56,1	57,3	59,1	70,9	45,3	34,3	15,1
83	U_III_Fassade_SO		Fläche	32379380	5682657	208,3	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0		57,4	56,4	57,6	59,4	71,2	45,6	34,5	15,4
84	U_V_Dach		Fläche	32379447	5682752	214,5	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0		68,3	67,2	68,5	70,3	82,1	56,5	45,4	26,3
84	U_V_Fassade_SO		Fläche	32379462	5682706	209,1	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0		59,6	58,5	59,8	61,5	73,3	47,7	36,7	17,5
86	U_VI_Dach		Fläche	32379400	5682836	214,5	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0		68,6	67,6	68,8	70,6	82,4	56,8	45,8	26,6
87	U_II_Fassade_NW		Fläche	32379216	5682790	208,3	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0		57,3	56,2	57,4	59,2	71,0	45,4	34,4	15,2
88	U_II_Fassade_SW		Fläche	32379236	5682742	208,3	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0		65,3	64,3	65,5	67,3	79,1	53,5	42,5	23,3
89	Pkw Fahren	48+10lg(24/48)	Linie	32379267	5682731	202,4			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0		56,4	60,4	62,5	64,5	66,4	64,4	59,5	51,4
89	Pkw Fahren		Linie	32379256	5682852	202,3			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0		54,1	58,1	60,1	62,1	64,1	62,1	57,1	49,1
89	Pkw Fahren	48+10lg(12/48)	Linie	32379275	5682861	202,2			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0		46,5	50,5	52,6	54,6	56,5	54,5	49,6	41,6
89	Pkw Fahren	48+10lg(12/48)	Linie	32379275	5682726	202,5			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0		53,7	57,7	59,8	61,8	63,7	61,7	56,8	48,7
89	Pkw Fahren	-10lg(2)	Linie	32379194	5682830	202,5			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0		44,8	48,8	50,8	52,8	54,8	52,8	47,8	39,8
89	Pkw Fahren	-10lg(2)	Linie	32379219	5682845	202,5			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0		44,3	48,3	50,3	52,3	54,3	52,3	47,3	39,3
90	U_V_Fassade_SO		Fläche	32379442	5682693	208,3	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0		57,2	56,1	57,3	59,1	70,9	45,3	34,3	15,1
91	U_III_Fassade_SO		Fläche	32379404	5682671	209,1	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0		60,5	59,4	60,7	62,4	74,2	48,6	37,6	18,4
94	U_IV_Fassade_NO		Fläche	32379335	5682858	208,3	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0		53,1	52,0	53,2	55,0	66,8	41,2	30,2	11,0
95	U_IV_Fassade_NW		Fläche	32379327	5682856	208,3	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0		57,1	56,1	57,3	59,1	70,9	45,3	34,2	15,1
96	U_IV_Fassade_NW		Fläche	32379303	5682842	209,1	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0		60,6	59,5	60,8	62,6	74,3	48,8	37,7	18,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1		Fläche	32379302	5682842	203,5	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0		60,2	63,7	65,7	70,6	72,3	70,3	64,3	50,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2		Fläche	32379302	5682842	203,5			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0		67,1	73,0	79,2	84,0	87,8	88,2	84,2	71,0
97	U_IV_Fassade_NW		Fläche	32379278	5682827	208,3	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0		57,3	56,2	57,5	59,2	71,0	45,4	34,4	15,2
99	U_VI_Fassade_SO		Fläche	32379461	5682816	208,3	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0		52,7	51,7	52,9	54,7	66,5	40,9	29,8	10,7
100	U_VI_Fassade_NO		Fläche	32379438	5682859	208,3	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0		65,1	64,0	65,3	67,1	78,8	53,3	42,2	23,0
101	U_VI_Fassade_NW		Fläche	32379402	5682894	208,3	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0		59,4	58,3	59,6	61,4	73,2	47,6	36,5	17,3
102	U_VI_Fassade_NW		Fläche	32379374	5682877	209,1	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0		60,5	59,4	60,7	62,5	74,3	48,7	37,6	18,4
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1		Fläche	32379374	5682877	203,5	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0		53,2	52,1	53,4	55,1	66,9	41,4	30,3	11,1
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2		Fläche	32379374	5682877	203,5			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0		67,1	73,0	79,2	84,0	87,8	88,2	84,2	71,0
103	U_VI_Fassade_NW		Fläche	32379347	5682861	208,3	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0		59,0	57,9	59,2	61,0	72,8	47,2	36,1	16,9
105	U_III_Fassade_SO		Fläche	32379428	5682685	208,3	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0		57,4	56,3	57,6	59,4	71,1	45,6	34,5	15,3
106	U_V_Fassade_SO		Fläche	32379492	5682723	208,3	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0		60,8	59,7	61,0	62,8	74,6	49,0	37,9	18,8
107	U_V_Fassade_NO		Fläche	32379483	5682774	208,3	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0		65,0	64,0	65,2	67,0	78,8	53,2	42,2	23,0

Anlage 7.6

Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen - Oktavschallleistungspegel

Gewerbelärm



Legende

Obj.- Nr.		Objektnummer
Name		Name der Schallquelle
Kommentar		
Quell- typ		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	Bewertetes Schalldämm-Maß (eingebauter Zustand)
L'w	dB(A)	Schalleistungspegel pro m, m ²
Länge / Fläche	m,m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
Lw	dB(A)	Schalleistungspegel
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit
LwMax	dB(A)	Maximalpegel
63Hz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz
125Hz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz
250Hz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz
500Hz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz
1kHz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz
2kHz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz
4kHz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz
8kHz	dB(A)	Schalleistungspegel dieser Frequenz

Anlage 8.5: Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen -
 Tagesgänge Tageszeitraum: 06.00 - 22.00 Uhr, Nachtzeitraum: 22.00
 - 06.00 Uhr Gewerbelärm



Obj.- Nr.	Schallquelle	Tagesgang	Emissionsspektrum	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06
				Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)	Uhr dB(A)
89	Pkw Fahren	Pkw 200/d	Pkw, langsame Beschleunigung 10-20 km/h	76,4							76,4	76,4							76,4								
89	Pkw Fahren	Pkw 200/d	Pkw, langsame Beschleunigung 10-20 km/h	76,9							76,9	76,9							76,9								
89	Pkw Fahren	Pkw 192/d	Pkw, langsame Beschleunigung 10-20 km/h	85,7							85,7	85,7							85,7								
90	U_V_Fassade_SO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,66	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7	71,7
91	U_III_Fassade_SO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	74,97	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
94	U_IV_Fassade_NO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,56	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6	67,6
95	U_IV_Fassade_NW	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,62	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,92	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Lkw 96/d_1LN	Palettenhubwagen über Überladebrücke	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,58	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8
96	U_IV_Fassade_NW	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,09	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1	75,1
97	U_IV_Fassade_NW	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,77	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8	71,8
99	U_VI_Fassade_SO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,22	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2
100	U_VI_Fassade_NO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,59	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6	79,6
101	U_VI_Fassade_NW	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,90	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9	73,9
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,68	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7	67,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Lkw 96/d_1LN	Palettenhubwagen über Überladebrücke	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,58	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8	92,8
102	U_VI_Fassade_NW	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,00	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
103	U_VI_Fassade_NW	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,50	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5	73,5
105	U_III_Fassade_SO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,89	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9	71,9
106	U_V_Fassade_SO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,31	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3	75,3
107	U_V_Fassade_NO	100%/24h	Palettenhubwagen über Überladebrücke	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,54	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5

Anlage 8.6: Emissionsdaten der berücksichtigten Geräuschquellen -
Tagesgänge Tageszeitraum: 06.00 - 22.00 Uhr, Nachtzeitraum: 22.00
- 06.00 Uhr Gewerbelärm



Legende

Obj.- Nr.		Objektnummer
Schallquelle		Name der Schallquelle
Tagesgang		Name des Tagesganges
Emissionsspektrum		Name des Schalleistungs-Frequenzspektrums
06-07 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
07-08 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
08-09 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
09-10 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
10-11 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
11-12 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
12-13 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
13-14 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
14-15 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
15-16 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
16-17 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
17-18 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
18-19 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
19-20 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
20-21 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
21-22 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
22-23 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
23-24 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
00-01 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
01-02 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
02-03 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
03-04 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
04-05 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde
05-06 Uhr	dB(A)	Schalleistungspegel in dieser Stunde

Anlage 9.1

Ergebnisse der Immissionsberechnungen - Beurteilungspegel Gewerbelärm



IO	Immissionsort			Immissionsrichtwert IRW				Beurteilungs- pegel Lr		Überschreitung		kurzzeitig zul.		Maximal- pegel		Überschreitung	
	Adresse	Stock- werk	Gebiets- nutzung	Tag Nacht		Anteilig		Tag Nacht		IRW Anteilig		Maximalpegel		Maximal- pegel		Maximalpegel	
				Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
1	Dieselstraße 44	EG	GE	65	65	59	59	50,4	39,6	-	-	95	95	58,1	54,8	-	-
		1.OG		65	65	59	59	59,2	49,3	0,2	-	95	95	65,1	64,0	-	-
		2.OG		65	65	59	59	59,6	49,9	0,6	-	95	95	65,1	64,0	-	-
		3.OG		65	65	59	59	59,8	50,0	0,8	-	95	95	65,1	64,0	-	-
		4.OG		65	65	59	59	59,8	50,1	0,8	-	95	95	64,9	63,9	-	-
		5.OG		65	65	59	59	59,8	50,1	0,8	-	95	95	64,8	63,8	-	-
		6.OG		65	65	59	59	59,7	50,0	0,7	-	95	95	64,6	63,7	-	-
2	In der Graslake 58	EG	GE	65	50	59	44	52,6	43,4	-	-	95	70	58,9	56,9	-	-
		1.OG		65	50	59	44	55,7	46,4	-	2,4	95	70	61,1	61,1	-	-
3	In der Graslake 54	EG	GE	65	50	59	44	56,8	47,5	-	3,5	95	70	65,1	65,1	-	-
		1.OG		65	50	59	44	62,0	52,8	3,0	8,8	95	70	66,0	66,0	-	-
		2.OG		65	50	59	44	62,3	53,2	3,3	9,2	95	70	66,1	66,1	-	-
4	In der Graslake 50	EG	GE	65	50	59	44	61,5	53,1	2,5	9,1	95	70	67,0	67,0	-	-
		1.OG		65	50	59	44	62,2	53,9	3,2	9,9	95	70	68,0	68,0	-	-
5	In der Graslake 46	EG	GE	65	65	59	59	57,5	49,4	-	-	95	95	65,4	65,4	-	-
		1.OG		65	65	59	59	57,7	49,7	-	-	95	95	65,9	65,9	-	-
6	In der Graslake 40	2.OG	GE	65	50	59	44	50,6	42,5	-	-	95	70	57,4	57,4	-	-
		3.OG		65	50	59	44	51,4	43,4	-	-	95	70	57,7	57,7	-	-
7	In der Graslake 40	EG	GE	65	50	59	44	50,9	42,7	-	-	95	70	55,7	55,7	-	-
		1.OG		65	50	59	44	51,3	43,3	-	-	95	70	56,1	56,1	-	-
		2.OG		65	50	59	44	51,7	43,8	-	-	95	70	56,5	56,5	-	-
8	An der Rennbahn 12	EG	WA	55	40	49	34	32,2	19,7	-	-	85	60	30,6	30,6	-	-
		1.OG		55	40	49	34	35,8	24,0	-	-	85	60	34,9	34,9	-	-
		2.OG		55	40	49	34	39,5	27,9	-	-	85	60	39,6	39,6	-	-
9	An der Rennbahn 26	EG	WA	55	40	49	34	31,6	19,9	-	-	85	60	28,9	28,9	-	-
		1.OG		55	40	49	34	34,1	24,2	-	-	85	60	37,1	37,1	-	-
		2.OG		55	40	49	34	35,5	25,5	-	-	85	60	37,6	37,6	-	-
10	An der Rennbahn 50	EG	WA	55	40	49	34	29,5	16,4	-	-	85	60	28,0	28,0	-	-

Anlage 9.2

Ergebnisse der Immissionsberechnungen - Beurteilungspegel Gewerbelärm



IO	Immissionsort		Immissionsrichtwert IRW				Beurteilungs- pegel Lr		Überschreitung IRW Anteilig		kurzzeitig zul. Maximalpegel		Maximal- pegel		Überschreitung Maximalpegel		
	Adresse	Stock- werk	Gebiets- nutzung	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Anteilig Tag dB(A)	Anteilig Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
10	An der Rennbahn 50	1.OG	WA	55	40	49	34	31,2	20,7	-	-	85	60	30,1	30,1	-	-
		2.OG		55	40	49	34	33,2	23,1	-	-	85	60	34,0	34,0	-	-
11	Steinwegstraße 34	EG	GE	65	50	59	44	43,0	39,6	-	-	95	70	56,2	56,2	-	-
		1.OG		65	50	59	44	43,8	40,4	-	-	95	70	56,0	56,0	-	-
12	Steinwegstraße 33	EG	GE	65	65	59	59	40,9	38,2	-	-	95	95	47,3	47,3	-	-
		1.OG		65	65	59	59	42,7	39,5	-	-	95	95	50,3	49,9	-	-
		2.OG		65	65	59	59	43,8	41,1	-	-	95	95	55,3	49,6	-	-
13	Jesinghauser Straße 51	EG	WA	55	40	49	34	47,1	31,7	-	-	85	60	45,9	41,9	-	-
		1.OG		55	40	49	34	49,7	33,6	0,7	-	85	60	49,6	41,9	-	-
14	Jesinghauser Straße 49a	EG	WA	55	40	49	34	37,9	28,5	-	-	85	60	39,7	38,1	-	-
		1.OG		55	40	49	34	39,5	30,2	-	-	85	60	44,7	38,6	-	-
15	Barmer Straße 70	EG	WR	50	35	44	29	36,1	20,7	-	-	80	55	37,3	31,6	-	-
		1.OG		50	35	44	29	38,5	21,7	-	-	80	55	40,7	32,4	-	-
		2.OG		50	35	44	29	38,9	22,5	-	-	80	55	40,9	32,6	-	-
16	Barmer Straße 80	EG	WR	50	35	44	29	40,1	21,6	-	-	80	55	39,7	32,1	-	-
		1.OG		50	35	44	29	40,8	22,5	-	-	80	55	40,3	32,7	-	-
		2.OG		50	35	44	29	41,3	23,3	-	-	80	55	40,7	32,9	-	-
17	In der Graslake 40a	EG	GE	65	50	59	44	44,3	36,9	-	-	95	70	49,4	49,4	-	-
		1.OG		65	50	59	44	47,9	40,4	-	-	95	70	54,6	54,6	-	-

Anlage 10.1

Ergebnisse der Immissionsberechnungen - Beurteilungspegel Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



IO	Immissionsort			Immissionsrichtwert IRW				Beurteilungs- pegel Lr		Überschreitung		kurzzeitig zul.		Maximal- pegel		Überschreitung	
	Adresse	Stock- werk	Gebiets- nutzung	Tag	Nacht	Anteilig		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
				dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)	
1	Dieselstraße 44	EG	GE	65	65	59	59	47,5	35,5	-	-	95	95	56,3	53,5	-	-
		1.OG		65	65	59	59	53,0	41,0	-	-	95	95	62,6	61,4	-	-
		2.OG		65	65	59	59	54,2	42,9	-	-	95	95	62,7	61,8	-	-
		3.OG		65	65	59	59	55,5	45,3	-	-	95	95	62,6	62,0	-	-
		4.OG		65	65	59	59	57,3	47,8	-	-	95	95	62,6	62,4	-	-
		5.OG		65	65	59	59	58,4	49,3	-	-	95	95	62,5	62,5	-	-
		6.OG		65	65	59	59	58,7	49,7	-	-	95	95	62,5	62,4	-	-
2	In der Graslake 58	EG	GE	65	50	59	44	47,6	38,3	-	-	95	70	59,2	56,8	-	-
		1.OG		65	50	59	44	50,1	41,0	-	-	95	70	59,8	59,2	-	-
3	In der Graslake 54	EG	GE	65	50	59	44	51,1	40,5	-	-	95	70	65,2	65,2	-	-
		1.OG		65	50	59	44	53,3	42,6	-	-	95	70	66,0	66,0	-	-
		2.OG		65	50	59	44	53,8	43,4	-	-	95	70	66,0	66,0	-	-
4	In der Graslake 50	EG	GE	65	50	59	44	52,1	42,2	-	-	95	70	66,3	66,3	-	-
		1.OG		65	50	59	44	53,4	43,6	-	-	95	70	67,5	67,5	-	-
5	In der Graslake 46	EG	GE	65	65	59	59	56,0	48,1	-	-	95	95	65,4	65,4	-	-
		1.OG		65	65	59	59	56,5	48,7	-	-	95	95	65,9	65,9	-	-
6	In der Graslake 40	2.OG	GE	65	50	59	44	49,8	42,1	-	-	95	70	57,4	57,4	-	-
		3.OG		65	50	59	44	50,8	43,1	-	-	95	70	57,7	57,7	-	-
7	In der Graslake 40	EG	GE	65	50	59	44	50,4	42,5	-	-	95	70	55,7	55,7	-	-
		1.OG		65	50	59	44	51,0	43,2	-	-	95	70	56,1	56,1	-	-
		2.OG		65	50	59	44	51,4	43,6	-	-	95	70	56,5	56,5	-	-
8	An der Rennbahn 12	EG	WA	55	40	49	34	32,3	19,8	-	-	85	60	31,9	30,6	-	-
		1.OG		55	40	49	34	36,0	24,2	-	-	85	60	37,3	35,0	-	-
		2.OG		55	40	49	34	39,8	28,1	-	-	85	60	41,8	39,7	-	-
9	An der Rennbahn 26	EG	WA	55	40	49	34	31,7	20,0	-	-	85	60	29,9	29,5	-	-
		1.OG		55	40	49	34	34,3	24,3	-	-	85	60	37,8	37,6	-	-
		2.OG		55	40	49	34	35,6	25,6	-	-	85	60	38,3	38,2	-	-
10	An der Rennbahn 50	EG	WA	55	40	49	34	29,6	16,5	-	-	85	60	28,2	28,2	-	-

Anlage 10.2

Ergebnisse der Immissionsberechnungen - Beurteilungspegel Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



IO	Immissionsort			Immissionsrichtwert IRW				Beurteilungspegel Lr		Überschreitung IRW Anteilig		kurzzeitig zul. Maximalpegel		Maximalpegel		Überschreitung Maximalpegel	
	Adresse	Stockwerk	Gebietsnutzung	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
				dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)	
10	An der Rennbahn 50	1.OG	WA	55	40	49	34	31,2	20,8	-	-	85	60	30,2	30,2	-	-
		2.OG		55	40	49	34	33,1	23,1	-	-	85	60	33,1	33,1	-	-
11	Steinwegstraße 34	EG	GE	65	50	59	44	42,0	39,3	-	-	95	70	56,2	56,2	-	-
		1.OG		65	50	59	44	43,2	40,2	-	-	95	70	56,0	56,0	-	-
12	Steinwegstraße 33	EG	GE	65	65	59	59	40,8	38,2	-	-	95	95	47,3	47,3	-	-
		1.OG		65	65	59	59	42,6	39,5	-	-	95	95	50,3	49,9	-	-
		2.OG		65	65	59	59	43,8	41,1	-	-	95	95	55,3	49,5	-	-
13	Jesinghauser Straße 51	EG	WA	55	40	49	34	46,4	31,7	-	-	85	60	45,2	41,9	-	-
		1.OG		55	40	49	34	48,5	33,6	-	-	85	60	48,9	41,9	-	-
14	Jesinghauser Straße 49a	EG	WA	55	40	49	34	37,9	28,6	-	-	85	60	39,7	36,4	-	-
		1.OG		55	40	49	34	39,3	30,2	-	-	85	60	44,7	36,8	-	-
15	Barmer Straße 70	EG	WR	50	35	44	29	36,2	20,8	-	-	80	55	35,9	29,9	-	-
		1.OG		50	35	44	29	38,6	21,9	-	-	80	55	40,7	30,7	-	-
		2.OG		50	35	44	29	38,9	22,7	-	-	80	55	40,9	30,9	-	-
16	Barmer Straße 80	EG	WR	50	35	44	29	40,1	21,8	-	-	80	55	39,7	30,2	-	-
		1.OG		50	35	44	29	40,9	22,7	-	-	80	55	40,3	30,7	-	-
		2.OG		50	35	44	29	41,3	23,4	-	-	80	55	40,7	31,0	-	-
17	In der Graslake 40a	EG	GE	65	50	59	44	42,0	35,2	-	-	95	70	49,4	49,4	-	-
		1.OG		65	50	59	44	46,4	39,1	-	-	95	70	54,6	54,6	-	-

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
IO Nr. 1 Dieselstraße 44 6.OG LrT 58,7 dB(A) LrN 49,7 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	268,7	-59,6	0,1	-18,7	-1,2	0,0	-2,4	-0,2	0,0	0,0	-2,6
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	268,7	-59,6	0,1	-18,7	-1,2	0,0	-2,4	-0,2	0,0	0,0	-2,6
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	268,7	-59,6	0,5	-19,4	-2,0	0,0	12,3	-0,2	7,8	0,0	19,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	268,7	-59,6	0,5	-19,4	-2,0	0,0	12,3	-0,2			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	91,1	-50,2	1,8	0,0	-0,5	0,0	28,0	0,0	0,0	0,0	28,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	91,1	-50,2	1,8	0,0	-0,5	0,0	28,0	0,0	0,0	0,0	28,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	91,1	-50,2	1,9	0,0	-0,8	0,0	43,7	0,0	7,8	0,0	51,5
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	91,1	-50,2	1,9	0,0	-0,8	0,0	43,7	0,0	0,0	0,0	43,7
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	295,0	-60,4	-0,1	-19,0	-1,3	0,0	-3,8	-0,4	0,0	0,0	-4,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	295,0	-60,4	-0,1	-19,0	-1,3	0,0	-3,8	-0,4	0,0	0,0	-4,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	295,0	-60,4	0,3	-19,6	-2,2	0,0	10,9	-0,4	7,8	0,0	18,4
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	295,0	-60,4	0,3	-19,6	-2,2	0,0	10,9	-0,4			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	332,4	-61,4	-0,1	-19,0	-1,4	0,0	-6,0	-0,5	0,0	0,0	-6,6
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	332,4	-61,4	-0,1	-19,0	-1,4	0,0	-6,0	-0,5	0,0	0,0	-6,6
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	332,4	-61,4	0,3	-19,6	-2,4	0,0	9,7	-0,5	7,8	0,0	16,9
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	332,4	-61,4	0,3	-19,6	-2,4	0,0	9,7	-0,5			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	232,7	-58,3	1,7	-0,2	-2,0	1,8	23,7	0,0	7,8	0,0	31,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	232,7	-58,3	1,7	-0,2	-2,0	1,8	23,7	0,0	0,0	0,0	23,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	236,7	-58,5	1,7	-0,2	-2,1	2,0	23,7	0,0	7,8	0,0	31,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	236,7	-58,5	1,7	-0,2	-2,1	2,0	23,7	0,0	0,0	0,0	23,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	340,0	-61,6	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-1,0	-0,6	7,8	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	340,0	-61,6	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-1,0	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	337,6	-61,6	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-1,0	-0,6	7,8	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	337,6	-61,6	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-1,0	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	221,2	-57,9	1,7	-0,1	-1,9	1,5	24,1	0,0	7,8	0,0	31,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	221,2	-57,9	1,7	-0,1	-1,9	1,5	24,1	0,0	0,0	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	225,1	-58,0	1,7	-0,1	-2,0	1,7	24,1	0,0	7,8	0,0	31,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	225,1	-58,0	1,7	-0,1	-2,0	1,7	24,1	0,0	0,0	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	228,9	-58,2	1,7	-0,2	-2,0	1,9	24,0	0,0	7,8	0,0	31,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	228,9	-58,2	1,7	-0,2	-2,0	1,9	24,0	0,0	0,0	0,0	24,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	213,7	-57,6	1,7	-0,1	-1,9	1,2	24,1	0,0	7,8	0,0	31,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	213,7	-57,6	1,7	-0,1	-1,9	1,2	24,1	0,0	0,0	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	299,3	-60,5	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-0,8	-0,4	7,8	0,0	6,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	299,3	-60,5	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-0,8	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	342,5	-61,7	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-1,1	-0,6	7,8	0,0	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	342,5	-61,7	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-1,1	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	297,7	-60,5	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-0,8	-0,4	7,8	0,0	6,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	297,7	-60,5	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-0,8	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	301,1	-60,6	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-0,9	-0,4	7,8	0,0	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	301,1	-60,6	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-0,9	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	209,8	-57,4	1,7	-0,1	-1,8	1,0	24,1	0,0	7,8	0,0	31,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	209,8	-57,4	1,7	-0,1	-1,8	1,0	24,1	0,0	0,0	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	304,7	-60,7	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,1	-0,4	7,8	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	304,7	-60,7	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,1	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	302,9	-60,6	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-0,9	-0,4	7,8	0,0	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	302,9	-60,6	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-0,9	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	333,0	-61,4	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-0,8	-0,6	7,8	0,0	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	333,0	-61,4	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-0,8	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	143,9	-54,2	1,7	-0,5	-1,4	2,6	29,1	0,0	7,8	0,0	36,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	143,9	-54,2	1,7	-0,5	-1,4	2,6	29,1	0,0	0,0	0,0	29,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	147,5	-54,4	1,7	-0,3	-1,4	2,5	29,0	0,0	7,8	0,0	36,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	147,5	-54,4	1,7	-0,3	-1,4	2,5	29,0	0,0	0,0	0,0	29,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	140,2	-53,9	1,7	-0,6	-1,4	2,7	29,3	0,0	7,8	0,0	37,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	140,2	-53,9	1,7	-0,6	-1,4	2,7	29,3	0,0	0,0	0,0	29,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	330,4	-61,4	0,3	-19,3	-2,3	0,0	-0,9	-0,6	7,8	0,0	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	330,4	-61,4	0,3	-19,3	-2,3	0,0	-0,9	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	344,8	-61,7	0,3	-19,3	-2,4	0,0	-1,3	-0,6	7,8	0,0	5,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	344,8	-61,7	0,3	-19,3	-2,4	0,0	-1,3	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	347,3	-61,8	0,3	-19,3	-2,4	0,6	-0,8	-0,6	7,8	0,0	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	347,3	-61,8	0,3	-19,3	-2,4	0,6	-0,8	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	151,3	-54,6	1,7	-0,3	-1,4	2,5	28,7	0,0	7,8	0,0	36,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	151,3	-54,6	1,7	-0,3	-1,4	2,5	28,7	0,0	0,0	0,0	28,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	136,7	-53,7	1,7	-0,5	-1,3	2,7	29,7	0,0	7,8	0,0	37,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	136,7	-53,7	1,7	-0,5	-1,3	2,7	29,7	0,0	0,0	0,0	29,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	132,9	-53,5	1,7	-0,5	-1,3	2,7	29,9	0,0	7,8	0,0	37,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	132,9	-53,5	1,7	-0,5	-1,3	2,7	29,9	0,0	0,0	0,0	29,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	217,4	-57,7	1,7	-0,1	-1,9	1,4	24,1	0,0	7,8	0,0	31,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	217,4	-57,7	1,7	-0,1	-1,9	1,4	24,1	0,0	0,0	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	335,1	-61,5	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-0,9	-0,6	7,8	0,0	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	335,1	-61,5	0,3	-19,2	-2,3	0,0	-0,9	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	154,9	-54,8	1,7	-0,3	-1,5	2,5	28,5	0,0	7,8	0,0	36,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	154,9	-54,8	1,7	-0,3	-1,5	2,5	28,5	0,0	0,0	0,0	28,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	158,8	-55,0	1,7	-0,3	-1,5	2,6	28,3	0,0	7,8	0,0	36,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	158,8	-55,0	1,7	-0,3	-1,5	2,6	28,3	0,0	0,0	0,0	28,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	162,5	-55,2	1,7	-0,3	-1,5	2,6	28,1	0,0	7,8	0,0	35,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	162,5	-55,2	1,7	-0,3	-1,5	2,6	28,1	0,0	0,0	0,0	28,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,9	-60,4	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,7	-0,4	7,8	0,0	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,9	-60,4	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,7	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	94,8	-50,5	1,7	0,0	-0,9	2,0	33,1	0,0	7,8	0,0	40,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	94,8	-50,5	1,7	0,0	-0,9	2,0	33,1	0,0	0,0	0,0	33,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	97,9	-50,8	1,7	0,0	-0,9	2,1	32,9	0,0	7,8	0,0	40,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	97,9	-50,8	1,7	0,0	-0,9	2,1	32,9	0,0	0,0	0,0	32,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	310,4	-60,8	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,3	-0,5	7,8	0,0	6,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	310,4	-60,8	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,3	-0,5			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	85,3	-49,6	1,7	0,0	-0,8	2,2	34,3	0,0	7,8	0,0	42,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	85,3	-49,6	1,7	0,0	-0,8	2,2	34,3	0,0	0,0	0,0	34,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	88,5	-49,9	1,7	0,0	-0,8	2,1	33,9	0,0	7,8	0,0	41,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	88,5	-49,9	1,7	0,0	-0,8	2,1	33,9	0,0	0,0	0,0	33,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	91,6	-50,2	1,7	0,0	-0,9	2,0	33,4	0,0	7,8	0,0	41,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	91,6	-50,2	1,7	0,0	-0,9	2,0	33,4	0,0	0,0	0,0	33,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	281,3	-60,0	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,1	-0,3	7,8	0,0	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	281,3	-60,0	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,1	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	101,4	-51,1	1,7	0,0	-1,0	2,2	32,6	0,0	7,8	0,0	40,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	101,4	-51,1	1,7	0,0	-1,0	2,2	32,6	0,0	0,0	0,0	32,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	76,5	-48,7	1,8	0,0	-0,7	1,8	34,9	0,0	7,8	0,0	42,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	76,5	-48,7	1,8	0,0	-0,7	1,8	34,9	0,0	0,0	0,0	34,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	73,7	-48,3	1,8	0,0	-0,7	1,8	35,3	0,0	7,8	0,0	43,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	73,7	-48,3	1,8	0,0	-0,7	1,8	35,3	0,0	0,0	0,0	35,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	244,8	-58,8	1,7	-0,2	-2,1	2,3	23,7	-0,1	7,8	0,0	31,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	244,8	-58,8	1,7	-0,2	-2,1	2,3	23,7	-0,1	0,0	0,0	23,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	240,8	-58,6	1,7	-0,2	-2,1	2,1	23,7	0,0	7,8	0,0	31,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	240,8	-58,6	1,7	-0,2	-2,1	2,1	23,7	0,0	0,0	0,0	23,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	166,1	-55,4	1,7	-0,3	-1,6	2,6	27,9	0,0	7,8	0,0	35,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	166,1	-55,4	1,7	-0,3	-1,6	2,6	27,9	0,0	0,0	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,8	0,0	-0,8	2,0	34,4	0,0	7,8	0,0	42,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,8	0,0	-0,8	2,0	34,4	0,0	0,0	0,0	34,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	276,7	-59,8	0,4	-19,2	-2,1	0,0	0,1	-0,3	7,8	0,0	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	276,7	-59,8	0,4	-19,2	-2,1	0,0	0,1	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	275,7	-59,8	0,4	-19,1	-2,0	0,0	0,2	-0,2	7,8	0,0	7,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	275,7	-59,8	0,4	-19,1	-2,0	0,0	0,2	-0,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	274,7	-59,8	0,4	-19,1	-2,0	0,0	0,3	-0,2	7,8	0,0	7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	274,7	-59,8	0,4	-19,1	-2,0	0,0	0,3	-0,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	277,8	-59,9	0,4	-19,2	-2,1	0,0	0,1	-0,3	7,8	0,0	7,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	277,8	-59,9	0,4	-19,2	-2,1	0,0	0,1	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	294,3	-60,4	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,7	-0,4	7,8	0,0	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	294,3	-60,4	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,7	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	306,5	-60,7	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,2	-0,5	7,8	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	306,5	-60,7	0,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,2	-0,5			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	308,5	-60,8	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-1,1	-0,5	7,8	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	308,5	-60,8	0,3	-19,2	-2,2	0,0	-1,1	-0,5			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	274,1	-59,7	0,5	-19,1	-2,0	0,0	0,4	-0,2	7,8	0,0	8,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	274,1	-59,7	0,5	-19,1	-2,0	0,0	0,4	-0,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	280,0	-59,9	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,1	-0,3	7,8	0,0	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	280,0	-59,9	0,3	-19,2	-2,1	0,0	-0,1	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	79,1	-49,0	1,8	0,0	-0,8	1,8	34,6	0,0	7,8	0,0	42,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	79,1	-49,0	1,8	0,0	-0,8	1,8	34,6	0,0	0,0	0,0	34,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	278,8	-59,9	0,4	-19,2	-2,1	0,0	0,0	-0,3	7,8	0,0	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	278,8	-59,9	0,4	-19,2	-2,1	0,0	0,0	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	273,0	-59,7	0,5	-19,0	-2,0	0,0	0,6	-0,2	7,8	0,0	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	273,0	-59,7	0,5	-19,0	-2,0	0,0	0,6	-0,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	272,2	-59,7	0,5	-18,9	-2,0	0,0	0,8	-0,2	7,8	0,0	8,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	272,2	-59,7	0,5	-18,9	-2,0	0,0	0,8	-0,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	129,5	-53,2	1,8	-4,4	-2,6	4,6	17,7	0,0	7,8	0,0	25,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	129,5	-53,2	1,8	-4,4	-2,6	4,6	17,7	0,0	0,0	0,0	17,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	215,0	-57,6	1,8	-0,7	-4,0	0,7	11,7	0,0	7,8	0,0	19,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	215,0	-57,6	1,8	-0,7	-4,0	0,7	11,7	0,0	0,0	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	218,9	-57,8	1,8	-0,7	-4,1	1,2	11,9	0,0	7,8	0,0	19,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	218,9	-57,8	1,8	-0,7	-4,1	1,2	11,9	0,0	0,0	0,0	11,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	156,1	-54,9	1,8	-4,5	-2,9	4,7	15,8	0,0	7,8	0,0	23,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	156,1	-54,9	1,8	-4,5	-2,9	4,7	15,8	0,0	0,0	0,0	15,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	159,9	-55,1	1,8	-4,5	-2,9	4,8	15,7	0,0	7,8	0,0	23,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	159,9	-55,1	1,8	-4,5	-2,9	4,8	15,7	0,0	0,0	0,0	15,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	133,4	-53,5	1,8	-4,5	-2,6	4,6	17,3	0,0	7,8	0,0	25,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	133,4	-53,5	1,8	-4,5	-2,6	4,6	17,3	0,0	0,0	0,0	17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	222,8	-58,0	1,8	-0,7	-4,1	1,0	11,5	0,0	7,8	0,0	19,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	222,8	-58,0	1,8	-0,7	-4,1	1,0	11,5	0,0	0,0	0,0	11,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	211,3	-57,5	1,8	-0,7	-4,0	2,7	13,9	0,0	7,8	0,0	21,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	211,3	-57,5	1,8	-0,7	-4,0	2,7	13,9	0,0	0,0	0,0	13,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	207,3	-57,3	1,8	-0,7	-3,9	2,4	13,8	0,0	7,8	0,0	21,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	207,3	-57,3	1,8	-0,7	-3,9	2,4	13,8	0,0	0,0	0,0	13,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	312,9	-60,9	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,2	-0,5	7,8	0,0	-3,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	312,9	-60,9	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,2	-0,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	226,8	-58,1	1,8	-0,8	-4,3	0,4	10,5	0,0	7,8	0,0	18,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	226,8	-58,1	1,8	-0,8	-4,3	0,4	10,5	0,0	0,0	0,0	10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	230,7	-58,3	1,8	-0,9	-4,4	0,4	10,2	0,0	7,8	0,0	18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	230,7	-58,3	1,8	-0,9	-4,4	0,4	10,2	0,0	0,0	0,0	10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	234,7	-58,4	1,8	-0,9	-4,4	0,4	10,0	0,0	7,8	0,0	17,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	234,7	-58,4	1,8	-0,9	-4,4	0,4	10,0	0,0	0,0	0,0	10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	342,5	-61,7	1,1	-19,2	-3,5	0,0	-10,9	-0,6	7,8	0,0	-3,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	342,5	-61,7	1,1	-19,2	-3,5	0,0	-10,9	-0,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	340,2	-61,6	1,1	-19,2	-3,5	0,0	-10,8	-0,6	7,8	0,0	-3,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	340,2	-61,6	1,1	-19,2	-3,5	0,0	-10,8	-0,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	337,9	-61,6	1,1	-19,2	-3,5	0,0	-10,8	-0,6	7,8	0,0	-3,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	337,9	-61,6	1,1	-19,2	-3,5	0,0	-10,8	-0,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	349,7	-61,9	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,1	-0,6	7,8	0,0	-3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	349,7	-61,9	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,1	-0,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	347,2	-61,8	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,0	-0,6	7,8	0,0	-3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	347,2	-61,8	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,0	-0,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	344,8	-61,7	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,0	-0,6	7,8	0,0	-3,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	344,8	-61,7	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,0	-0,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	352,0	-61,9	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,1	-0,7	7,8	0,0	-4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	352,0	-61,9	1,1	-19,2	-3,6	0,0	-11,1	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	144,6	-54,2	1,8	-4,4	-2,8	4,6	16,5	0,0	7,8	0,0	24,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	144,6	-54,2	1,8	-4,4	-2,8	4,6	16,5	0,0	0,0	0,0	16,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	148,4	-54,4	1,8	-4,5	-2,8	4,6	16,3	0,0	7,8	0,0	24,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	148,4	-54,4	1,8	-4,5	-2,8	4,6	16,3	0,0	0,0	0,0	16,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	152,2	-54,6	1,8	-4,5	-2,8	4,7	16,0	0,0	7,8	0,0	23,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	152,2	-54,6	1,8	-4,5	-2,8	4,7	16,0	0,0	0,0	0,0	16,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	354,5	-62,0	1,1	-19,2	-3,6	0,7	-10,5	-0,7	7,8	0,0	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	354,5	-62,0	1,1	-19,2	-3,6	0,7	-10,5	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	137,0	-53,7	1,8	-4,5	-2,7	4,5	17,0	0,0	7,8	0,0	24,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	137,0	-53,7	1,8	-4,5	-2,7	4,5	17,0	0,0	0,0	0,0	17,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	140,7	-54,0	1,8	-4,4	-2,7	4,6	16,8	0,0	7,8	0,0	24,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	140,7	-54,0	1,8	-4,4	-2,7	4,6	16,8	0,0	0,0	0,0	16,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	83,4	-49,4	1,9	0,0	-1,8	1,5	23,7	0,0	7,8	0,0	31,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	83,4	-49,4	1,9	0,0	-1,8	1,5	23,7	0,0	0,0	0,0	23,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	86,8	-49,8	1,9	0,0	-1,9	1,7	23,4	0,0	7,8	0,0	31,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	86,8	-49,8	1,9	0,0	-1,9	1,7	23,4	0,0	0,0	0,0	23,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	90,1	-50,1	1,9	0,0	-1,9	1,7	23,1	0,0	7,8	0,0	30,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	90,1	-50,1	1,9	0,0	-1,9	1,7	23,1	0,0	0,0	0,0	23,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	93,3	-50,4	1,9	0,0	-2,0	1,8	22,7	0,0	7,8	0,0	30,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	93,3	-50,4	1,9	0,0	-2,0	1,8	22,7	0,0	0,0	0,0	22,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	288,8	-60,2	1,0	-19,3	-3,4	0,0	-10,4	-0,4	7,8	0,0	-2,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	288,8	-60,2	1,0	-19,3	-3,4	0,0	-10,4	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	73,5	-48,3	1,9	0,0	-1,7	1,4	24,7	0,0	7,8	0,0	32,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	73,5	-48,3	1,9	0,0	-1,7	1,4	24,7	0,0	0,0	0,0	24,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	76,7	-48,7	1,9	0,0	-1,7	2,0	24,9	0,0	7,8	0,0	32,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	76,7	-48,7	1,9	0,0	-1,7	2,0	24,9	0,0	0,0	0,0	24,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	80,1	-49,1	1,9	0,0	-1,8	1,5	24,0	0,0	7,8	0,0	31,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	80,1	-49,1	1,9	0,0	-1,8	1,5	24,0	0,0	0,0	0,0	24,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	238,8	-58,6	1,8	-0,9	-4,5	0,5	9,8	0,0	7,8	0,0	17,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	238,8	-58,6	1,8	-0,9	-4,5	0,5	9,8	0,0	0,0	0,0	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	242,8	-58,7	1,8	-1,0	-4,5	0,2	9,4	-0,1	7,8	0,0	17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	242,8	-58,7	1,8	-1,0	-4,5	0,2	9,4	-0,1	0,0	0,0	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	290,0	-60,2	1,0	-19,3	-3,4	0,0	-10,4	-0,4	7,8	0,0	-3,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	290,0	-60,2	1,0	-19,3	-3,4	0,0	-10,4	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	318,5	-61,1	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,4	-0,5	7,8	0,0	-4,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	318,5	-61,1	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,4	-0,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	70,7	-48,0	1,9	0,0	-1,6	1,3	25,1	0,0	7,8	0,0	32,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	70,7	-48,0	1,9	0,0	-1,6	1,3	25,1	0,0	0,0	0,0	25,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	67,6	-47,6	1,9	-0,1	-1,6	1,3	25,4	0,0	7,8	0,0	33,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	67,6	-47,6	1,9	-0,1	-1,6	1,3	25,4	0,0	0,0	0,0	25,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	97,0	-50,7	1,9	0,0	-2,0	1,8	22,4	0,0	7,8	0,0	30,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	97,0	-50,7	1,9	0,0	-2,0	1,8	22,4	0,0	0,0	0,0	22,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	163,6	-55,3	1,8	-4,6	-2,9	4,9	15,5	0,0	7,8	0,0	23,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	163,6	-55,3	1,8	-4,6	-2,9	4,9	15,5	0,0	0,0	0,0	15,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	304,3	-60,7	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-10,9	-0,4	7,8	0,0	-3,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	304,3	-60,7	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-10,9	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	302,6	-60,6	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-10,9	-0,4	7,8	0,0	-3,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	302,6	-60,6	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-10,9	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	314,6	-60,9	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,3	-0,5	7,8	0,0	-4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	314,6	-60,9	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,3	-0,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	316,5	-61,0	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,4	-0,5	7,8	0,0	-4,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	316,5	-61,0	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,4	-0,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	311,0	-60,8	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,2	-0,5	7,8	0,0	-3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	311,0	-60,8	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,2	-0,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,1	-0,5	7,8	0,0	-3,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,1	-0,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	307,6	-60,8	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,1	-0,5	7,8	0,0	-3,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	307,6	-60,8	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,1	-0,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	305,9	-60,7	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,0	-0,4	7,8	0,0	-3,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	305,9	-60,7	1,0	-19,3	-3,5	0,0	-11,0	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	282,9	-60,0	1,1	-19,1	-3,3	0,0	-9,8	-0,3	7,8	0,0	-2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	282,9	-60,0	1,1	-19,1	-3,3	0,0	-9,8	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	282,1	-60,0	1,2	-19,0	-3,3	0,0	-9,6	-0,3	7,8	0,0	-2,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	282,1	-60,0	1,2	-19,0	-3,3	0,0	-9,6	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	281,2	-60,0	1,2	-18,8	-3,2	0,0	-9,3	-0,3	7,8	0,0	-1,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	281,2	-60,0	1,2	-18,8	-3,2	0,0	-9,3	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	287,7	-60,2	1,1	-19,3	-3,4	0,0	-10,3	-0,3	7,8	0,0	-2,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	287,7	-60,2	1,1	-19,3	-3,4	0,0	-10,3	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	286,7	-60,1	1,1	-19,3	-3,4	0,0	-10,2	-0,3	7,8	0,0	-2,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	286,7	-60,1	1,1	-19,3	-3,4	0,0	-10,2	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	285,5	-60,1	1,1	-19,2	-3,4	0,0	-10,2	-0,3	7,8	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	285,5	-60,1	1,1	-19,2	-3,4	0,0	-10,2	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	284,5	-60,1	1,1	-19,2	-3,4	0,0	-10,1	-0,3	7,8	0,0	-2,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	284,5	-60,1	1,1	-19,2	-3,4	0,0	-10,1	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	283,7	-60,1	1,1	-19,2	-3,3	0,0	-9,9	-0,3	7,8	0,0	-2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	283,7	-60,1	1,1	-19,2	-3,3	0,0	-9,9	-0,3			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	144,3	-54,2	1,5	-4,4	-0,8	4,1	28,2	0,0	7,8	0,0	39,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	144,3	-54,2	1,5	-4,4	-0,8	4,1	28,2	0,0	0,0	0,0	31,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	79,1	-49,0	1,6	-0,3	-0,5	1,6	35,3	0,0	7,8	0,0	46,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	79,1	-49,0	1,6	-0,3	-0,5	1,6	35,3	0,0	0,0	0,0	38,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	347,8	-61,8	0,8	-17,1	-1,1	0,0	2,7	-0,6	7,8	0,0	12,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	347,8	-61,8	0,8	-17,1	-1,1	0,0	2,7	-0,6			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	312,9	-60,9	0,6	-17,5	-1,1	0,0	3,1	-0,5	7,8	0,0	13,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	312,9	-60,9	0,6	-17,5	-1,1	0,0	3,1	-0,5			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	223,9	-58,0	1,4	-3,9	-1,5	2,3	22,3	0,0	7,8	0,0	33,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	223,9	-58,0	1,4	-3,9	-1,5	2,3	22,3	0,0	0,0	0,0	25,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	288,3	-60,2	0,7	-17,4	-1,0	0,1	4,2	-0,3	7,8	0,0	14,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	288,3	-60,2	0,7	-17,4	-1,0	0,1	4,2	-0,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	53,5	-45,6	1,6	0,0	-0,4	0,8	23,4	0,0	11,0	0,0	34,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	53,5	-45,6	1,6	0,0	-0,4	0,8	23,4	0,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	312,9	-60,9	1,0	-8,5	-1,0	0,0	-5,4	-0,4	10,8	0,0	5,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	312,9	-60,9	1,0	-8,5	-1,0	0,0	-5,4	-0,4	13,8	0,0	8,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	288,7	-60,2	0,4	-17,5	-1,0	0,5	-16,7	-0,4	10,8	0,0	-6,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	288,7	-60,2	0,4	-17,5	-1,0	0,5	-16,7	-0,4	13,8	0,0	-3,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	371,7	-62,4	0,7	-4,8	-1,8	0,0	-1,3	-0,7	11,2	0,0	9,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	371,7	-62,4	0,7	-4,8	-1,8	0,0	-1,3	-0,7			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	115,5	-52,2	1,3	-0,4	-0,9	2,2	10,9	0,0	10,8	0,0	21,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	115,5	-52,2	1,3	-0,4	-0,9	2,2	10,9	0,0	13,8	0,0	24,7
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	372,9	-62,4	0,1	-4,6	-1,8	0,0	2,4	-0,8	11,2	0,0	12,9
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	372,9	-62,4	0,1	-4,6	-1,8	0,0	2,4	-0,8			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	123,6	-52,8	1,8	-1,2	-0,4	0,0	29,8	0,0	0,0	0,0	29,8
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	123,6	-52,8	1,8	-1,2	-0,4	0,0	29,8	0,0	0,0	0,0	29,8
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	175,5	-55,9	1,7	-2,6	-0,6	0,0	25,1	0,0	0,0	0,0	25,1
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	175,5	-55,9	1,7	-2,6	-0,6	0,0	25,1	0,0	0,0	0,0	25,1
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	217,9	-57,8	1,6	-3,5	-0,7	0,0	21,8	0,0	0,0	0,0	21,8
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	217,9	-57,8	1,6	-3,5	-0,7	0,0	21,8	0,0	0,0	0,0	21,8
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	250,2	-59,0	1,3	-3,9	-0,8	0,0	19,8	0,0	0,0	0,0	19,8
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	250,2	-59,0	1,3	-3,9	-0,8	0,0	19,8	0,0	0,0	0,0	19,8
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	108,9	-51,7	1,6	-3,3	-0,6	2,0	40,6	0,0	7,8	0,0	48,4
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	108,9	-51,7	1,6	-3,3	-0,6	2,0	40,6	0,0			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	96,5	-50,7	1,6	-4,1	-0,6	2,7	36,3	0,0	7,8	0,0	44,1
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	96,5	-50,7	1,6	-4,1	-0,6	2,7	36,3	0,0	0,0	0,0	36,3
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	115,5	-52,2	1,6	-3,3	-0,6	2,0	40,6	0,0	7,8	0,0	48,4
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	115,5	-52,2	1,6	-3,3	-0,6	2,0	40,6	0,0			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,5	-4,5	-0,8	3,4	30,6	0,0	7,8	0,0	38,4
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,5	-4,5	-0,8	3,4	30,6	0,0	0,0	0,0	30,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	184,0	-56,3	1,4	-4,0	-1,0	3,1	31,2	0,0	7,8	0,0	39,0
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	184,0	-56,3	1,4	-4,0	-1,0	3,1	31,2	0,0	0,0	0,0	31,2
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	125,0	-52,9	1,5	-3,4	-0,6	2,0	40,6	0,0	7,8	0,0	48,4
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	125,0	-52,9	1,5	-3,4	-0,6	2,0	40,6	0,0			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	208,5	-57,4	2,2	0,0	-0,7	0,0	23,7	0,0	0,0	0,0	23,7
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	208,5	-57,4	2,2	0,0	-0,7	0,0	23,7	0,0	0,0	0,0	23,7
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	262,7	-59,4	1,8	-16,8	-0,6	0,0	-3,1	0,0	0,0	0,0	-3,1
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	262,7	-59,4	1,8	-16,8	-0,6	0,0	-3,1	0,0	0,0	0,0	-3,1
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	113,4	-52,1	2,1	0,0	-0,4	0,0	21,3	0,0	0,0	0,0	21,3
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	113,4	-52,1	2,1	0,0	-0,4	0,0	21,3	0,0	0,0	0,0	21,3
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	268,3	-59,6	1,3	-17,0	-0,6	0,0	-0,9	0,0	0,0	0,0	-0,9
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	268,3	-59,6	1,3	-17,0	-0,6	0,0	-0,9	0,0	0,0	0,0	-0,9
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	90,4	-50,1	2,1	0,0	-0,3	0,0	26,8	0,0	0,0	0,0	26,8
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	90,4	-50,1	2,1	0,0	-0,3	0,0	26,8	0,0	0,0	0,0	26,8
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	276,4	-59,8	1,1	-17,6	-0,7	0,0	-5,3	0,0	0,0	0,0	-5,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	276,4	-59,8	1,1	-17,6	-0,7	0,0	-5,3	0,0	0,0	0,0	-5,4
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	282,4	-60,0	1,1	-17,5	-0,7	0,0	-5,2	-0,1	0,0	0,0	-5,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	282,4	-60,0	1,1	-17,5	-0,7	0,0	-5,2	-0,1	0,0	0,0	-5,3
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	301,1	-60,6	1,3	-4,2	-1,0	0,1	18,5	0,0	0,0	0,0	18,5
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	301,1	-60,6	1,3	-4,2	-1,0	0,1	18,5	0,0	0,0	0,0	18,5
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	331,9	-61,4	0,9	-17,1	-0,8	0,0	-4,3	-0,1	0,0	0,0	-4,4
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	331,9	-61,4	0,9	-17,1	-0,8	0,0	-4,3	-0,1	0,0	0,0	-4,4
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	245,7	-58,8	1,7	-3,8	-0,8	0,1	21,5	0,0	0,0	0,0	21,5
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	245,7	-58,8	1,7	-3,8	-0,8	0,1	21,5	0,0	0,0	0,0	21,5
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	73,2	-48,3	2,2	-0,1	-0,2	0,0	25,3	0,0	0,0	0,0	25,3
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	73,2	-48,3	2,2	-0,1	-0,2	0,0	25,3	0,0	0,0	0,0	25,3
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	106,7	-51,6	2,1	-0,1	-0,3	0,0	30,0	0,0	0,0	0,0	30,0
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	106,7	-51,6	2,1	-0,1	-0,3	0,0	30,0	0,0	0,0	0,0	30,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	127,9	-53,1	1,2	-4,3	-0,7	3,4	8,1	0,0	10,8	0,0	18,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	127,9	-53,1	1,2	-4,3	-0,7	3,4	8,1	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	109,1	-51,7	1,3	-3,3	-0,6	1,9	19,2	0,0	10,8	0,0	29,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	109,1	-51,7	1,3	-3,3	-0,6	1,9	19,2	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	95,9	-50,6	1,3	-3,2	-0,4	2,6	18,9	0,0	11,0	0,0	29,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	95,9	-50,6	1,3	-3,2	-0,4	2,6	18,9	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	72,1	-48,1	1,3	0,0	-0,5	1,7	13,8	0,0	11,0	0,0	24,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	72,1	-48,1	1,3	0,0	-0,5	1,7	13,8	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	44,9	-44,0	1,5	0,0	-0,3	0,9	18,0	0,0	11,0	0,0	29,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	44,9	-44,0	1,5	0,0	-0,3	0,9	18,0	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	112,5	-52,0	1,3	-3,3	-0,6	1,9	16,1	0,0	10,8	0,0	26,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	112,5	-52,0	1,3	-3,3	-0,6	1,9	16,1	0,0			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	317,7	-61,0	1,0	-17,6	-0,8	0,0	-6,7	-0,1	0,0	0,0	-6,8
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	317,7	-61,0	1,0	-17,6	-0,8	0,0	-6,7	-0,1	0,0	0,0	-6,8
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	294,6	-60,4	1,0	-17,2	-0,7	0,0	-2,3	0,0	0,0	0,0	-2,4
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	294,6	-60,4	1,0	-17,2	-0,7	0,0	-2,3	0,0	0,0	0,0	-2,4
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	186,7	-56,4	2,2	-16,0	-0,5	0,0	-3,1	0,0	0,0	0,0	-3,1
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	186,7	-56,4	2,2	-16,0	-0,5	0,0	-3,1	0,0	0,0	0,0	-3,1
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	178,0	-56,0	2,2	-0,1	-0,6	0,0	17,1	0,0	0,0	0,0	17,1
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	178,0	-56,0	2,2	-0,1	-0,6	0,0	17,1	0,0	0,0	0,0	17,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	151,4	-54,6	1,7	-0,1	-0,8	0,2	23,3	0,0	0,0	0,0	23,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	151,4	-54,6	1,7	-0,1	-0,8	0,2	23,3	0,0	0,0	0,0	23,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	151,4	-54,6	1,9	0,0	-1,3	0,3	39,0	0,0	7,8	0,0	46,8
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	151,4	-54,6	1,9	0,0	-1,3	0,3	39,0	0,0	0,0	0,0	39,0
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	151,2	-54,6	2,1	0,0	-0,5	0,0	22,1	0,0	0,0	0,0	22,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	151,2	-54,6	2,1	0,0	-0,5	0,0	22,1	0,0	0,0	0,0	22,1
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	126,9	-53,1	2,2	0,0	-0,4	0,0	20,5	0,0	0,0	0,0	20,5
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	126,9	-53,1	2,2	0,0	-0,4	0,0	20,5	0,0	0,0	0,0	20,5
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	309,1	-60,8	1,2	-17,6	-0,7	1,0	-9,8	-0,1	0,0	0,0	-9,9
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	309,1	-60,8	1,2	-17,6	-0,7	1,0	-9,8	-0,1	0,0	0,0	-9,9
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	289,6	-60,2	1,5	-17,0	-0,7	7,2	10,3	-0,1	0,0	0,0	10,3
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	289,6	-60,2	1,5	-17,0	-0,7	7,2	10,3	-0,1	0,0	0,0	10,3
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	260,3	-59,3	2,2	-0,1	-0,9	0,0	15,8	0,0	0,0	0,0	15,8
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	260,3	-59,3	2,2	-0,1	-0,9	0,0	15,8	0,0	0,0	0,0	15,8
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	228,5	-58,2	1,9	-0,2	-0,8	0,1	10,6	0,0	0,0	0,0	10,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	228,5	-58,2	1,9	-0,2	-0,8	0,1	10,6	0,0	0,0	0,0	10,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	228,5	-58,2	1,9	0,0	-1,9	0,2	34,8	0,0	7,8	0,0	42,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	228,5	-58,2	1,9	0,0	-1,9	0,2	34,8	0,0	0,0	0,0	34,8
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	228,1	-58,2	2,1	-0,1	-0,7	0,0	18,2	0,0	0,0	0,0	18,2
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	228,1	-58,2	2,1	-0,1	-0,7	0,0	18,2	0,0	0,0	0,0	18,2
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	198,5	-56,9	2,2	-4,7	-0,6	0,0	13,4	0,0	0,0	0,0	13,4
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	198,5	-56,9	2,2	-4,7	-0,6	0,0	13,4	0,0	0,0	0,0	13,4
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	308,8	-60,8	1,0	-17,6	-0,7	0,0	-6,2	-0,1	0,0	0,0	-6,3
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	308,8	-60,8	1,0	-17,6	-0,7	0,0	-6,2	-0,1	0,0	0,0	-6,3
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	354,3	-62,0	1,0	-17,6	-0,8	0,0	-4,1	-0,3	0,0	0,0	-4,4
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	354,3	-62,0	1,0	-17,6	-0,8	0,0	-4,1	-0,3	0,0	0,0	-4,4
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	334,0	-61,5	1,0	-17,4	-0,8	2,5	3,5	-0,2	0,0	0,0	3,3
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	334,0	-61,5	1,0	-17,4	-0,8	2,5	3,5	-0,2	0,0	0,0	3,3
IO Nr. 2	In der Graslake 58 1.OG LrT 50,1 dB(A) LrN 41,0 dB(A)																				
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,3	-23,9	-1,2	0,0	-7,9	-1,3	0,0	0,0	-9,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,3	-23,9	-1,2	0,0	-7,9	-1,3	0,0	0,0	-9,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,8	-24,5	-2,1	0,0	6,9	-1,3	7,8	0,0	13,3
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,8	-24,5	-2,1	0,0	6,9	-1,3	0,0	0,0	13,3
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	88,3	-49,9	1,7	-8,6	-0,5	0,3	19,9	-0,5	0,0	0,0	19,4
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	88,3	-49,9	1,7	-8,6	-0,5	0,3	19,9	-0,5	0,0	0,0	19,4
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	88,3	-49,9	1,9	-8,9	-0,8	0,3	35,4	-0,5	7,8	0,0	42,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	88,3	-49,9	1,9	-8,9	-0,8	0,3	35,4	-0,5	0,0	0,0	34,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	299,1	-60,5	0,4	-24,0	-1,3	0,0	-8,5	-1,6	0,0	0,0	-10,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	299,1	-60,5	0,4	-24,0	-1,3	0,0	-8,5	-1,6	0,0	0,0	-10,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	299,1	-60,5	0,8	-24,6	-2,3	0,0	6,3	-1,6	7,8	0,0	12,5
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	299,1	-60,5	0,8	-24,6	-2,3	0,0	6,3	-1,6	0,0	0,0	12,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	327,4	-61,3	0,5	-24,0	-1,4	0,0	-10,3	-1,6	0,0	0,0	-11,9
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	327,4	-61,3	0,5	-24,0	-1,4	0,0	-10,3	-1,6	0,0	0,0	-11,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	327,4	-61,3	0,9	-24,6	-2,4	0,0	5,4	-1,6	7,8	0,0	11,6
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	327,4	-61,3	0,9	-24,6	-2,4	0,0	5,4	-1,6	7,8	0,0	11,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	199,7	-57,0	1,9	-14,5	-1,0	3,8	14,1	-1,7	7,8	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	199,7	-57,0	1,9	-14,5	-1,0	3,8	14,1	-1,7	0,0	0,0	12,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	203,4	-57,2	2,0	-14,9	-1,0	4,1	13,9	-1,7	7,8	0,0	19,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	203,4	-57,2	2,0	-14,9	-1,0	4,1	13,9	-1,7	0,0	0,0	12,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	335,3	-61,5	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,7	-1,7	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	335,3	-61,5	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,7	-1,7	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	333,4	-61,5	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,6	-1,7	7,8	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	333,4	-61,5	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,6	-1,7	7,8	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	188,8	-56,5	1,8	-13,7	-0,9	3,7	15,2	-1,7	7,8	0,0	21,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	188,8	-56,5	1,8	-13,7	-0,9	3,7	15,2	-1,7	0,0	0,0	13,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	192,5	-56,7	1,9	-13,9	-0,9	4,0	15,1	-1,7	7,8	0,0	21,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	192,5	-56,7	1,9	-13,9	-0,9	4,0	15,1	-1,7	0,0	0,0	13,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	196,1	-56,8	1,9	-14,2	-1,0	4,2	14,9	-1,7	7,8	0,0	21,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	196,1	-56,8	1,9	-14,2	-1,0	4,2	14,9	-1,7	0,0	0,0	13,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	181,8	-56,2	1,7	-13,9	-0,9	3,4	14,9	-1,6	7,8	0,0	21,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	181,8	-56,2	1,7	-13,9	-0,9	3,4	14,9	-1,6	0,0	0,0	13,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	304,6	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,8	-1,6	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	304,6	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,8	-1,6	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	337,3	-61,6	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,7	-1,7	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	337,3	-61,6	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,7	-1,7	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	303,8	-60,6	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,8	-1,6	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	303,8	-60,6	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,8	-1,6	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	305,9	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,9	-1,6	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	305,9	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,9	-1,6	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	178,2	-56,0	1,7	-14,2	-0,9	3,2	14,7	-1,6	7,8	0,0	20,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	178,2	-56,0	1,7	-14,2	-0,9	3,2	14,7	-1,6	0,0	0,0	13,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	308,4	-60,8	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,9	-1,6	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	308,4	-60,8	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,9	-1,6	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	307,0	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,9	-1,6	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	307,0	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,9	-1,6	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	329,8	-61,4	0,9	-24,4	-2,4	0,0	-5,5	-1,6	7,8	0,0	0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	329,8	-61,4	0,9	-24,4	-2,4	0,0	-5,5	-1,6	7,8	0,0	0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	118,1	-52,4	1,7	-17,2	-0,7	5,6	17,8	-1,2	7,8	0,0	24,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	118,1	-52,4	1,7	-17,2	-0,7	5,6	17,8	-1,2	0,0	0,0	16,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	121,1	-52,7	1,7	-17,0	-0,7	5,6	17,7	-1,2	7,8	0,0	24,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	121,1	-52,7	1,7	-17,0	-0,7	5,6	17,7	-1,2	0,0	0,0	16,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	115,0	-52,2	1,7	-17,3	-0,7	5,8	18,1	-1,2	7,8	0,0	24,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	115,0	-52,2	1,7	-17,3	-0,7	5,8	18,1	-1,2	0,0	0,0	16,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	327,7	-61,3	0,9	-24,4	-2,4	0,0	-5,5	-1,6	7,8	0,0	0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	327,7	-61,3	0,9	-24,4	-2,4	0,0	-5,5	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	339,3	-61,6	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,8	-1,7	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	339,3	-61,6	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,8	-1,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	341,3	-61,7	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,9	-1,7	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	341,3	-61,7	0,9	-24,4	-2,5	0,0	-5,9	-1,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	124,3	-52,9	1,7	-16,9	-0,7	5,6	17,6	-1,3	7,8	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	124,3	-52,9	1,7	-16,9	-0,7	5,6	17,6	-1,3	0,0	0,0	16,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	112,2	-52,0	1,7	-17,4	-0,7	6,5	19,0	-1,2	7,8	0,0	25,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	112,2	-52,0	1,7	-17,4	-0,7	6,5	19,0	-1,2	0,0	0,0	17,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	109,2	-51,8	1,7	-17,5	-0,7	7,3	19,9	-1,1	7,8	0,0	26,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	109,2	-51,8	1,7	-17,5	-0,7	7,3	19,9	-1,1	0,0	0,0	18,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	185,2	-56,3	1,8	-13,7	-0,9	3,5	15,1	-1,6	7,8	0,0	21,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	185,2	-56,3	1,8	-13,7	-0,9	3,5	15,1	-1,6	0,0	0,0	13,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	331,4	-61,4	0,9	-24,4	-2,4	0,0	-5,6	-1,6	7,8	0,0	0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	331,4	-61,4	0,9	-24,4	-2,4	0,0	-5,6	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	127,3	-53,1	1,7	-16,7	-0,7	5,6	17,5	-1,3	7,8	0,0	24,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	127,3	-53,1	1,7	-16,7	-0,7	5,6	17,5	-1,3	0,0	0,0	16,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	130,7	-53,3	1,7	-16,6	-0,7	5,6	17,4	-1,3	7,8	0,0	23,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	130,7	-53,3	1,7	-16,6	-0,7	5,6	17,4	-1,3	0,0	0,0	16,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	134,0	-53,5	1,7	-16,4	-0,7	5,6	17,3	-1,4	7,8	0,0	23,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	134,0	-53,5	1,7	-16,4	-0,7	5,6	17,3	-1,4	0,0	0,0	16,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	302,5	-60,6	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,8	-1,6	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	302,5	-60,6	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,8	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	83,5	-49,4	1,7	-18,3	-0,6	6,5	20,7	-0,6	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	83,5	-49,4	1,7	-18,3	-0,6	6,5	20,7	-0,6	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	85,2	-49,6	1,7	-18,3	-0,6	5,0	19,0	-0,6	7,8	0,0	26,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	85,2	-49,6	1,7	-18,3	-0,6	5,0	19,0	-0,6	0,0	0,0	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	312,5	-60,9	0,8	-24,4	-2,4	0,0	-6,1	-1,6	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	312,5	-60,9	0,8	-24,4	-2,4	0,0	-6,1	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	79,1	-49,0	1,7	-5,0	-0,7	1,6	29,5	-0,5	7,8	0,0	36,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	79,1	-49,0	1,7	-5,0	-0,7	1,6	29,5	-0,5	0,0	0,0	29,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	80,7	-49,1	1,7	-6,9	-0,8	2,4	28,2	-0,6	7,8	0,0	35,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	80,7	-49,1	1,7	-6,9	-0,8	2,4	28,2	-0,6	0,0	0,0	27,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	82,0	-49,3	1,7	-18,4	-0,6	10,3	24,7	-0,6	7,8	0,0	31,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	82,0	-49,3	1,7	-18,4	-0,6	10,3	24,7	-0,6	0,0	0,0	24,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	294,1	-60,4	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-3,9	-1,4	7,8	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	294,1	-60,4	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-3,9	-1,4	7,8	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	87,1	-49,8	1,7	-18,2	-0,6	5,1	19,1	-0,7	7,8	0,0	26,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	87,1	-49,8	1,7	-18,2	-0,6	5,1	19,1	-0,7	0,0	0,0	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	76,5	-48,7	1,7	-16,7	-0,4	2,9	19,6	-0,4	7,8	0,0	27,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	76,5	-48,7	1,7	-16,7	-0,4	2,9	19,6	-0,4	0,0	0,0	19,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	75,9	-48,6	1,7	-16,7	-0,4	2,9	19,7	-0,4	7,8	0,0	27,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	75,9	-48,6	1,7	-16,7	-0,4	2,9	19,7	-0,4	0,0	0,0	19,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	211,1	-57,5	2,0	-15,8	-1,0	4,9	13,5	-1,7	7,8	0,0	19,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	211,1	-57,5	2,0	-15,8	-1,0	4,9	13,5	-1,7	0,0	0,0	11,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	207,4	-57,3	2,0	-15,4	-1,0	4,4	13,6	-1,7	7,8	0,0	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	207,4	-57,3	2,0	-15,4	-1,0	4,4	13,6	-1,7	0,0	0,0	11,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	137,1	-53,7	1,7	-16,3	-0,7	5,5	17,2	-1,4	7,8	0,0	23,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	137,1	-53,7	1,7	-16,3	-0,7	5,5	17,2	-1,4	0,0	0,0	15,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	78,1	-48,8	1,7	-5,0	-0,7	1,2	29,2	-0,5	7,8	0,0	36,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	78,1	-48,8	1,7	-5,0	-0,7	1,2	29,2	-0,5	0,0	0,0	28,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	292,0	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	292,0	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	291,6	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	291,6	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	291,3	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,3	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	291,3	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,3	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	292,5	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	292,5	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	301,5	-60,6	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,7	-1,6	7,8	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	301,5	-60,6	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-5,7	-1,6	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	309,6	-60,8	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-6,0	-1,6	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	309,6	-60,8	0,8	-24,4	-2,3	0,0	-6,0	-1,6	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	310,9	-60,8	0,8	-24,4	-2,4	0,0	-6,1	-1,6	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	310,9	-60,8	0,8	-24,4	-2,4	0,0	-6,1	-1,6	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	291,4	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,0	-5,3	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	291,4	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,0	-5,3	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	293,4	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,7	-4,7	-1,4	7,8	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	293,4	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,7	-4,7	-1,4	7,8	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	77,2	-48,7	1,7	-8,8	-0,7	0,5	24,8	-0,4	7,8	0,0	32,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	77,2	-48,7	1,7	-8,8	-0,7	0,5	24,8	-0,4	0,0	0,0	24,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	292,9	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	292,9	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,4	7,8	0,0	1,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	290,9	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,0	-5,3	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	290,9	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,0	-5,3	-1,4	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	290,7	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,0	-5,2	-1,4	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	290,7	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,0	-5,2	-1,4	7,8	0,0	1,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	103,2	-51,3	1,9	-18,7	-1,5	7,8	9,7	-1,0	7,8	0,0	16,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	103,2	-51,3	1,9	-18,7	-1,5	7,8	9,7	-1,0	7,8	0,0	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	181,4	-56,2	1,9	-20,5	-1,4	4,1	-0,6	-1,6	7,8	0,0	5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	181,4	-56,2	1,9	-20,5	-1,4	4,1	-0,6	-1,6	0,0	0,0	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	185,1	-56,3	1,9	-20,6	-1,4	6,1	1,3	-1,6	7,8	0,0	7,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	185,1	-56,3	1,9	-20,6	-1,4	6,1	1,3	-1,6	0,0	0,0	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	125,9	-53,0	1,8	-18,1	-1,6	4,5	5,2	-1,3	7,8	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	125,9	-53,0	1,8	-18,1	-1,6	4,5	5,2	-1,3	0,0	0,0	3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	129,3	-53,2	1,8	-18,0	-1,5	4,7	5,3	-1,3	7,8	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	129,3	-53,2	1,8	-18,0	-1,5	4,7	5,3	-1,3	0,0	0,0	4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	106,3	-51,5	1,9	-18,6	-1,5	8,1	9,8	-1,1	7,8	0,0	16,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	106,3	-51,5	1,9	-18,6	-1,5	8,1	9,8	-1,1	0,0	0,0	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	188,8	-56,5	2,0	-20,6	-1,4	6,1	1,1	-1,7	7,8	0,0	7,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	188,8	-56,5	2,0	-20,6	-1,4	6,1	1,1	-1,7	0,0	0,0	-0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	177,9	-56,0	1,9	-15,0	-1,4	1,0	1,9	-1,6	7,8	0,0	8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	177,9	-56,0	1,9	-15,0	-1,4	1,0	1,9	-1,6	0,0	0,0	0,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	174,2	-55,8	1,8	-15,3	-1,4	1,6	2,4	-1,6	7,8	0,0	8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	174,2	-55,8	1,8	-15,3	-1,4	1,6	2,4	-1,6	0,0	0,0	0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	317,1	-61,0	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,7	-1,6	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	317,1	-61,0	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,7	-1,6	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	192,5	-56,7	2,0	-20,6	-1,4	5,3	0,0	-1,7	7,8	0,0	6,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	192,5	-56,7	2,0	-20,6	-1,4	5,3	0,0	-1,7	0,0	0,0	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	196,2	-56,8	2,1	-20,6	-1,5	5,6	0,2	-1,7	7,8	0,0	6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	196,2	-56,8	2,1	-20,6	-1,5	5,6	0,2	-1,7	0,0	0,0	-1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	200,0	-57,0	2,1	-18,2	-1,4	4,0	1,0	-1,7	7,8	0,0	7,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	200,0	-57,0	2,1	-18,2	-1,4	4,0	1,0	-1,7	0,0	0,0	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	339,6	-61,6	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,3	-1,7	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	339,6	-61,6	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,3	-1,7	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	337,8	-61,6	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,2	-1,7	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	337,8	-61,6	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,2	-1,7	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	335,9	-61,5	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,2	-1,7	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	335,9	-61,5	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,2	-1,7	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	345,3	-61,8	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,4	-1,7	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	345,3	-61,8	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,4	-1,7	7,8	0,0	-10,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	343,3	-61,7	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,4	-1,7	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	343,3	-61,7	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,4	-1,7	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	341,3	-61,7	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,3	-1,7	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	341,3	-61,7	1,6	-24,7	-4,1	0,0	-16,3	-1,7	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	347,2	-61,8	1,6	-24,7	-4,2	0,0	-16,5	-1,7	7,8	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	347,2	-61,8	1,6	-24,7	-4,2	0,0	-16,5	-1,7	7,8	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	115,9	-52,3	1,8	-18,4	-1,6	4,5	5,6	-1,2	7,8	0,0	12,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	115,9	-52,3	1,8	-18,4	-1,6	4,5	5,6	-1,2	0,0	0,0	4,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	119,1	-52,5	1,8	-18,3	-1,6	4,5	5,5	-1,2	7,8	0,0	12,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	119,1	-52,5	1,8	-18,3	-1,6	4,5	5,5	-1,2	0,0	0,0	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	122,4	-52,7	1,8	-18,2	-1,6	4,5	5,3	-1,3	7,8	0,0	11,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	122,4	-52,7	1,8	-18,2	-1,6	4,5	5,3	-1,3	0,0	0,0	4,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	349,2	-61,9	1,6	-24,7	-4,2	0,7	-15,9	-1,7	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	349,2	-61,9	1,6	-24,7	-4,2	0,7	-15,9	-1,7	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	109,3	-51,8	1,8	-18,5	-1,5	8,5	9,9	-1,1	7,8	0,0	16,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	109,3	-51,8	1,8	-18,5	-1,5	8,5	9,9	-1,1	0,0	0,0	8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	112,6	-52,0	1,8	-18,5	-1,5	5,2	6,5	-1,2	7,8	0,0	13,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	112,6	-52,0	1,8	-18,5	-1,5	5,2	6,5	-1,2	0,0	0,0	5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	72,5	-48,2	1,9	-19,2	-1,4	9,1	13,7	-0,4	7,8	0,0	21,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	72,5	-48,2	1,9	-19,2	-1,4	9,1	13,7	-0,4	0,0	0,0	13,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	74,2	-48,4	1,9	-19,2	-1,4	9,4	13,8	-0,4	7,8	0,0	21,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	74,2	-48,4	1,9	-19,2	-1,4	9,4	13,8	-0,4	0,0	0,0	13,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	75,7	-48,6	1,9	-19,2	-1,4	9,6	13,8	-0,5	7,8	0,0	21,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	75,7	-48,6	1,9	-19,2	-1,4	9,6	13,8	-0,5	0,0	0,0	13,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	77,5	-48,8	1,9	-19,1	-1,4	4,4	8,4	-0,5	7,8	0,0	15,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	77,5	-48,8	1,9	-19,1	-1,4	4,4	8,4	-0,5	0,0	0,0	7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	302,5	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	1,5	-14,7	-1,4	7,8	0,0	-8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	302,5	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	1,5	-14,7	-1,4	7,8	0,0	-8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	68,7	-47,7	1,9	-5,0	-1,5	0,2	19,4	-0,3	7,8	0,0	26,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	68,7	-47,7	1,9	-5,0	-1,5	0,2	19,4	-0,3	0,0	0,0	19,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	69,8	-47,9	1,9	-5,0	-1,5	0,2	19,2	-0,3	7,8	0,0	26,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	69,8	-47,9	1,9	-5,0	-1,5	0,2	19,2	-0,3	0,0	0,0	18,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	71,0	-48,0	1,9	-4,9	-1,6	1,0	19,9	-0,4	7,8	0,0	27,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	71,0	-48,0	1,9	-4,9	-1,6	1,0	19,9	-0,4	0,0	0,0	19,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	204,0	-57,2	2,1	-18,3	-1,4	4,2	0,9	-1,7	7,8	0,0	7,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	204,0	-57,2	2,1	-18,3	-1,4	4,2	0,9	-1,7	0,0	0,0	-0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	207,8	-57,3	2,2	-19,6	-1,5	5,4	0,7	-1,7	7,8	0,0	6,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	207,8	-57,3	2,2	-19,6	-1,5	5,4	0,7	-1,7	0,0	0,0	-1,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	303,2	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	1,5	-14,8	-1,4	7,8	0,0	-8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	303,2	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	1,5	-14,8	-1,4	7,8	0,0	-8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	321,1	-61,1	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,8	-1,6	7,8	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	321,1	-61,1	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,8	-1,6	7,8	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	68,1	-47,7	1,9	-18,3	-1,1	3,0	9,4	-0,3	7,8	0,0	16,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	68,1	-47,7	1,9	-18,3	-1,1	3,0	9,4	-0,3	7,8	0,0	16,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	67,5	-47,6	1,9	-18,2	-1,0	2,1	8,7	-0,2	7,8	0,0	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	67,5	-47,6	1,9	-18,2	-1,0	2,1	8,7	-0,2	7,8	0,0	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	79,6	-49,0	1,9	-19,1	-1,4	4,8	8,7	-0,5	7,8	0,0	15,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	79,6	-49,0	1,9	-19,1	-1,4	4,8	8,7	-0,5	7,8	0,0	15,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	132,5	-53,4	1,8	-17,9	-1,5	4,8	5,3	-1,3	7,8	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	132,5	-53,4	1,8	-17,9	-1,5	4,8	5,3	-1,3	7,8	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	311,4	-60,9	1,5	-24,7	-3,9	1,3	-15,2	-1,6	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	311,4	-60,9	1,5	-24,7	-3,9	1,3	-15,2	-1,6	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	310,3	-60,8	1,5	-24,7	-3,9	1,3	-15,2	-1,6	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	310,3	-60,8	1,5	-24,7	-3,9	1,3	-15,2	-1,6	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	318,3	-61,0	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,7	-1,6	7,8	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	318,3	-61,0	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,7	-1,6	7,8	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	319,6	-61,1	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,8	-1,6	7,8	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	319,6	-61,1	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,8	-1,6	7,8	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	315,8	-61,0	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,6	-1,6	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	315,8	-61,0	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,6	-1,6	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	314,5	-60,9	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,6	-1,6	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	314,5	-60,9	1,5	-24,7	-4,0	0,0	-16,6	-1,6	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	313,5	-60,9	1,5	-24,7	-4,0	1,3	-15,3	-1,6	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	313,5	-60,9	1,5	-24,7	-4,0	1,3	-15,3	-1,6	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	312,5	-60,9	1,5	-24,7	-3,9	1,3	-15,2	-1,6	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	312,5	-60,9	1,5	-24,7	-3,9	1,3	-15,2	-1,6	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	300,4	-60,5	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,0	-1,4	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	300,4	-60,5	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,0	-1,4	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	300,1	-60,5	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,0	-1,4	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	300,1	-60,5	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,0	-1,4	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	299,9	-60,5	1,4	-24,5	-3,8	0,0	-16,0	-1,4	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	299,9	-60,5	1,4	-24,5	-3,8	0,0	-16,0	-1,4	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	302,0	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	0,0	-16,2	-1,4	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	302,0	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	0,0	-16,2	-1,4	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	301,6	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	0,0	-16,1	-1,4	7,8	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	301,6	-60,6	1,4	-24,6	-3,9	0,0	-16,1	-1,4	7,8	0,0	-9,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	301,1	-60,6	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,1	-1,4	7,8	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	301,1	-60,6	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,1	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	300,7	-60,6	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,1	-1,4	7,8	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	300,7	-60,6	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,1	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	300,6	-60,6	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,1	-1,4	7,8	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	300,6	-60,6	1,4	-24,6	-3,8	0,0	-16,1	-1,4			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	114,8	-52,2	1,5	-16,5	-0,4	4,9	19,3	-1,2	7,8	0,0	28,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	114,8	-52,2	1,5	-16,5	-0,4	4,9	19,3	-1,2	0,0	0,0	21,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	69,4	-47,8	1,6	-9,7	-0,4	1,7	27,4	-0,3	7,8	0,0	37,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	69,4	-47,8	1,6	-9,7	-0,4	1,7	27,4	-0,3	0,0	0,0	30,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	344,5	-61,7	1,2	-23,5	-1,4	0,0	-3,4	-1,7	7,8	0,0	5,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	344,5	-61,7	1,2	-23,5	-1,4	0,0	-3,4	-1,7			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	318,2	-61,0	1,0	-23,6	-1,3	0,4	-2,6	-1,6	7,8	0,0	6,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	318,2	-61,0	1,0	-23,6	-1,3	0,4	-2,6	-1,6			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	189,2	-56,5	1,6	-17,2	-0,5	3,9	13,3	-1,7	7,8	0,0	22,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	189,2	-56,5	1,6	-17,2	-0,5	3,9	13,3	-1,7	0,0	0,0	14,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	304,4	-60,7	1,0	-23,5	-1,3	0,2	-2,3	-1,4	7,8	0,0	7,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	304,4	-60,7	1,0	-23,5	-1,3	0,2	-2,3	-1,4			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	42,7	-43,6	1,5	-1,2	-0,4	0,6	24,0	0,0	11,0	0,0	35,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	42,7	-43,6	1,5	-1,2	-0,4	0,6	24,0	0,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	331,8	-61,4	1,3	-20,5	-0,7	0,0	-17,4	-1,4	10,8	0,0	-8,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	331,8	-61,4	1,3	-20,5	-0,7	0,0	-17,4	-1,4	13,8	0,0	-5,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	299,3	-60,5	0,7	-23,1	-1,2	0,6	-22,5	-1,4	10,8	0,0	-13,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	299,3	-60,5	0,7	-23,1	-1,2	0,6	-22,5	-1,4	13,8	0,0	-10,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	378,8	-62,6	1,4	-16,8	-0,6	0,0	-11,6	-1,7	11,2	0,0	-2,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	378,8	-62,6	1,4	-16,8	-0,6	0,0	-11,6	-1,7			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	94,8	-50,5	1,2	-15,0	-0,3	4,7	1,1	-0,9	10,8	0,0	11,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	94,8	-50,5	1,2	-15,0	-0,3	4,7	1,1	-0,9	13,8	0,0	14,0
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	372,2	-62,4	0,8	-15,7	-0,6	0,0	-6,8	-1,7	11,2	0,0	2,7
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	372,2	-62,4	0,8	-15,7	-0,6	0,0	-6,8	-1,7			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	130,9	-53,3	1,8	-10,1	-0,3	0,2	20,7	0,0	0,0	0,0	20,7
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	130,9	-53,3	1,8	-10,1	-0,3	0,2	20,7	0,0	0,0	0,0	20,7
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	162,2	-55,2	1,8	-12,1	-0,4	1,9	18,6	0,0	0,0	0,0	18,6
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	162,2	-55,2	1,8	-12,1	-0,4	1,9	18,6	0,0	0,0	0,0	18,6
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	233,0	-58,3	1,5	-12,2	-0,6	0,0	12,5	-0,4	0,0	0,0	12,1
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	233,0	-58,3	1,5	-12,2	-0,6	0,0	12,5	-0,4	0,0	0,0	12,1
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	251,4	-59,0	1,5	-14,0	-0,5	0,0	10,1	-0,6	0,0	0,0	9,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	251,4	-59,0	1,5	-14,0	-0,5	0,0	10,1	-0,6	0,0	0,0	9,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	107,3	-51,6	1,5	-10,8	-0,5	0,9	32,2	-0,7	7,8	0,0	39,3
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	107,3	-51,6	1,5	-10,8	-0,5	0,9	32,2	-0,7			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	78,5	-48,9	1,6	-8,8	-0,6	1,0	31,7	-0,8	7,8	0,0	38,7
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	78,5	-48,9	1,6	-8,8	-0,6	1,0	31,7	-0,8	0,0	0,0	31,0
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	113,9	-52,1	1,5	-10,8	-0,5	0,9	32,2	-0,7	7,8	0,0	39,3
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	113,9	-52,1	1,5	-10,8	-0,5	0,9	32,2	-0,7			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	108,0	-51,7	1,5	-5,5	-0,7	0,4	29,1	-1,2	7,8	0,0	35,7
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	108,0	-51,7	1,5	-5,5	-0,7	0,4	29,1	-1,2	0,0	0,0	27,9
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	145,7	-54,3	1,5	-5,7	-0,7	0,5	29,3	-1,2	7,8	0,0	35,9
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	145,7	-54,3	1,5	-5,7	-0,7	0,5	29,3	-1,2	0,0	0,0	28,1
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	123,3	-52,8	1,5	-10,9	-0,5	0,9	32,2	-0,7	7,8	0,0	39,3
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	123,3	-52,8	1,5	-10,9	-0,5	0,9	32,2	-0,7			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	230,1	-58,2	1,3	-21,9	-0,5	0,0	0,3	-0,7	0,0	0,0	-0,4
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	230,1	-58,2	1,3	-21,9	-0,5	0,0	0,3	-0,7	0,0	0,0	-0,4
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	283,1	-60,0	1,3	-23,1	-0,7	0,0	-10,6	-1,0	0,0	0,0	-11,6
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	283,1	-60,0	1,3	-23,1	-0,7	0,0	-10,6	-1,0	0,0	0,0	-11,6
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	99,7	-51,0	2,1	-9,8	-0,3	2,4	15,0	-0,1	0,0	0,0	14,9
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	99,7	-51,0	2,1	-9,8	-0,3	2,4	15,0	-0,1	0,0	0,0	14,9
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	284,2	-60,1	1,2	-23,1	-0,7	0,0	-7,6	-0,9	0,0	0,0	-8,5
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	284,2	-60,1	1,2	-23,1	-0,7	0,0	-7,6	-0,9	0,0	0,0	-8,5
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	88,9	-50,0	2,1	-3,3	-0,3	0,2	23,9	0,0	0,0	0,0	23,9
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	88,9	-50,0	2,1	-3,3	-0,3	0,2	23,9	0,0	0,0	0,0	23,9
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	287,7	-60,2	1,3	-23,4	-0,7	0,0	-11,2	-1,0	0,0	0,0	-12,2
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	287,7	-60,2	1,3	-23,4	-0,7	0,0	-11,2	-1,0	0,0	0,0	-12,2
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	291,1	-60,3	1,3	-23,4	-0,7	0,0	-11,1	-1,0	0,0	0,0	-12,1
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	291,1	-60,3	1,3	-23,4	-0,7	0,0	-11,1	-1,0	0,0	0,0	-12,1
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	290,5	-60,3	1,6	-14,4	-0,6	1,0	10,1	-0,8	0,0	0,0	9,3
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	290,5	-60,3	1,6	-14,4	-0,6	1,0	10,1	-0,8	0,0	0,0	9,3
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	327,3	-61,3	1,3	-23,1	-0,8	0,0	-9,8	-1,2	0,0	0,0	-11,0
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	327,3	-61,3	1,3	-23,1	-0,8	0,0	-9,8	-1,2	0,0	0,0	-11,0
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	222,5	-57,9	1,9	-11,1	-0,6	2,6	18,0	-0,4	0,0	0,0	17,6
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	222,5	-57,9	1,9	-11,1	-0,6	2,6	18,0	-0,4	0,0	0,0	17,6
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	85,0	-49,6	2,1	-6,9	-0,3	0,0	17,1	0,0	0,0	0,0	17,1
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	85,0	-49,6	2,1	-6,9	-0,3	0,0	17,1	0,0	0,0	0,0	17,1
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	126,5	-53,0	1,8	-18,3	-0,2	0,0	10,1	-0,1	0,0	0,0	10,0
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	126,5	-53,0	1,8	-18,3	-0,2	0,0	10,1	-0,1	0,0	0,0	10,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	98,7	-50,9	1,1	-8,2	-0,6	1,1	4,2	-1,3	10,8	0,0	13,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	98,7	-50,9	1,1	-8,2	-0,6	1,1	4,2	-1,3			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	107,6	-51,6	1,2	-11,2	-0,5	1,1	10,6	-0,7	10,8	0,0	20,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	107,6	-51,6	1,2	-11,2	-0,5	1,1	10,6	-0,7			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	74,2	-48,4	1,3	-7,3	-0,4	0,9	15,2	-0,4	11,0	0,0	25,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	74,2	-48,4	1,3	-7,3	-0,4	0,9	15,2	-0,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	47,2	-44,5	1,4	0,0	-0,3	0,3	16,4	0,0	11,0	0,0	27,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	47,2	-44,5	1,4	0,0	-0,3	0,3	16,4	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	39,8	-43,0	1,5	0,0	-0,3	0,7	18,8	0,0	11,0	0,0	29,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	39,8	-43,0	1,5	0,0	-0,3	0,7	18,8	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	110,9	-51,9	1,2	-11,2	-0,5	1,1	7,6	-0,7	10,8	0,0	17,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	110,9	-51,9	1,2	-11,2	-0,5	1,1	7,6	-0,7			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	315,9	-61,0	1,4	-23,4	-0,8	0,0	-12,1	-1,2	0,0	0,0	-13,3
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	315,9	-61,0	1,4	-23,4	-0,8	0,0	-12,1	-1,2	0,0	0,0	-13,3
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	299,2	-60,5	1,2	-23,2	-0,7	0,0	-8,2	-1,1	0,0	0,0	-9,3
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	299,2	-60,5	1,2	-23,2	-0,7	0,0	-8,2	-1,1	0,0	0,0	-9,3
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	158,8	-55,0	2,1	-21,2	-0,4	0,5	-6,3	-0,5	0,0	0,0	-6,8
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	158,8	-55,0	2,1	-21,2	-0,4	0,5	-6,3	-0,5	0,0	0,0	-6,8
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	150,6	-54,5	2,1	-8,2	-0,4	1,2	11,7	-0,3	0,0	0,0	11,4
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	150,6	-54,5	2,1	-8,2	-0,4	1,2	11,7	-0,3	0,0	0,0	11,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,6	-14,1	-0,3	3,2	14,2	-1,2	0,0	0,0	13,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,6	-14,1	-0,3	3,2	14,2	-1,2	0,0	0,0	13,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,9	-16,1	-0,7	4,1	28,9	-1,2	7,8	0,0	35,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,9	-16,1	-0,7	4,1	28,9	-1,2	0,0	0,0	27,7
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	127,9	-53,1	2,1	-8,4	-0,4	2,6	17,8	-0,1	0,0	0,0	17,7
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	127,9	-53,1	2,1	-8,4	-0,4	2,6	17,8	-0,1	0,0	0,0	17,7
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	108,8	-51,7	2,1	-9,6	-0,3	2,4	14,6	-0,1	0,0	0,0	14,6
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	108,8	-51,7	2,1	-9,6	-0,3	2,4	14,6	-0,1	0,0	0,0	14,6
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	288,5	-60,2	1,6	-23,0	-0,7	2,3	-12,8	-1,4	0,0	0,0	-14,2
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	288,5	-60,2	1,6	-23,0	-0,7	2,3	-12,8	-1,4	0,0	0,0	-14,2
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	262,0	-59,4	1,8	-22,3	-0,6	5,3	4,5	-1,2	0,0	0,0	3,3
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	262,0	-59,4	1,8	-22,3	-0,6	5,3	4,5	-1,2	0,0	0,0	3,3
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	227,7	-58,1	2,1	-7,9	-0,6	0,1	9,4	-1,0	0,0	0,0	8,5
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	227,7	-58,1	2,1	-7,9	-0,6	0,1	9,4	-1,0	0,0	0,0	8,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	197,3	-56,9	1,9	-11,1	-0,5	2,0	3,1	-1,6	0,0	0,0	1,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	197,3	-56,9	1,9	-11,1	-0,5	2,0	3,1	-1,6	0,0	0,0	1,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	197,3	-56,9	2,0	-13,0	-1,0	2,4	26,3	-1,6	7,8	0,0	32,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	197,3	-56,9	2,0	-13,0	-1,0	2,4	26,3	-1,6	0,0	0,0	24,7
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	197,5	-56,9	2,1	-6,9	-0,6	1,6	14,3	-0,8	0,0	0,0	13,6
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	197,5	-56,9	2,1	-6,9	-0,6	1,6	14,3	-0,8	0,0	0,0	13,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	170,2	-55,6	2,1	-10,0	-0,5	0,9	10,4	-0,6	0,0	0,0	9,8
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	170,2	-55,6	2,1	-10,0	-0,5	0,9	10,4	-0,6	0,0	0,0	9,8
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,4	-23,4	-0,7	0,0	-11,7	-1,2	0,0	0,0	-12,9
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,4	-23,4	-0,7	0,0	-11,7	-1,2	0,0	0,0	-12,9
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	345,7	-61,8	1,4	-23,3	-0,8	0,0	-9,1	-1,3	0,0	0,0	-10,4
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	345,7	-61,8	1,4	-23,3	-0,8	0,0	-9,1	-1,3	0,0	0,0	-10,4
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	318,2	-61,0	1,5	-23,1	-0,7	1,8	-2,1	-1,4	0,0	0,0	-3,5
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	318,2	-61,0	1,5	-23,1	-0,7	1,8	-2,1	-1,4	0,0	0,0	-3,5
IO Nr. 3 In der Graslake 54 2.OG LrT 53,8 dB(A) LrN 43,4 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	276,2	-59,8	-0,1	-23,8	-1,2	0,0	-7,9	-1,1	0,0	0,0	-9,0
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	276,2	-59,8	-0,1	-23,8	-1,2	0,0	-7,9	-1,1	0,0	0,0	-9,0
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	276,2	-59,8	0,4	-24,5	-2,1	0,0	6,8	-1,1	7,8	0,0	13,5
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	276,2	-59,8	0,4	-24,5	-2,1	0,0	6,8	-1,1			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	81,6	-49,2	1,7	-12,9	-0,2	0,4	16,7	0,0	0,0	0,0	16,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	81,6	-49,2	1,7	-12,9	-0,2	0,4	16,7	0,0	0,0	0,0	16,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	81,6	-49,2	1,9	-14,9	-0,4	0,7	30,9	0,0	7,8	0,0	38,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	81,6	-49,2	1,9	-14,9	-0,4	0,7	30,9	0,0	0,0	0,0	30,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	278,3	-59,9	-0,1	-23,9	-1,2	0,0	-8,1	-1,1	0,0	0,0	-9,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	278,3	-59,9	-0,1	-23,9	-1,2	0,0	-8,1	-1,1	0,0	0,0	-9,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	278,3	-59,9	0,4	-24,5	-2,1	0,0	6,7	-1,1	7,8	0,0	13,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	278,3	-59,9	0,4	-24,5	-2,1	0,0	6,7	-1,1			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	296,7	-60,4	0,0	-23,9	-1,3	0,0	-9,7	-1,4	0,0	0,0	-11,0
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	296,7	-60,4	0,0	-23,9	-1,3	0,0	-9,7	-1,4	0,0	0,0	-11,0
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	296,7	-60,4	0,4	-24,5	-2,2	0,0	6,1	-1,4	7,8	0,0	12,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	296,7	-60,4	0,4	-24,5	-2,2	0,0	6,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	149,1	-54,5	1,7	-13,1	-0,7	2,6	16,8	-1,0	7,8	0,0	23,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	149,1	-54,5	1,7	-13,1	-0,7	2,6	16,8	-1,0	0,0	0,0	15,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	152,8	-54,7	1,7	-13,0	-0,7	2,5	16,5	-1,1	7,8	0,0	23,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	152,8	-54,7	1,7	-13,0	-0,7	2,5	16,5	-1,1	0,0	0,0	15,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	305,0	-60,7	0,4	-24,3	-2,3	0,0	-5,0	-1,4	7,8	0,0	1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	305,0	-60,7	0,4	-24,3	-2,3	0,0	-5,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	303,5	-60,6	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-5,0	-1,4	7,8	0,0	1,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	303,5	-60,6	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-5,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	138,9	-53,8	1,7	-11,6	-0,7	2,1	18,4	-0,9	7,8	0,0	25,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	138,9	-53,8	1,7	-11,6	-0,7	2,1	18,4	-0,9	0,0	0,0	17,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	142,3	-54,1	1,7	-11,6	-0,7	2,1	18,2	-1,0	7,8	0,0	25,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	142,3	-54,1	1,7	-11,6	-0,7	2,1	18,2	-1,0	0,0	0,0	17,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	145,8	-54,3	1,7	-12,5	-0,7	2,4	17,4	-1,0	7,8	0,0	24,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	145,8	-54,3	1,7	-12,5	-0,7	2,4	17,4	-1,0	0,0	0,0	16,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	132,4	-53,4	1,7	-8,9	-0,8	1,2	20,6	-0,9	7,8	0,0	27,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	132,4	-53,4	1,7	-8,9	-0,8	1,2	20,6	-0,9	0,0	0,0	19,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	285,1	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	285,1	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	306,5	-60,7	0,4	-24,3	-2,3	0,0	-5,1	-1,4	7,8	0,0	1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	306,5	-60,7	0,4	-24,3	-2,3	0,0	-5,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	284,9	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,2	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	284,9	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	285,7	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	285,7	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	129,0	-53,2	1,7	-8,7	-0,8	1,1	21,0	-0,8	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	129,0	-53,2	1,7	-8,7	-0,8	1,1	21,0	-0,8	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	286,9	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	286,9	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	286,2	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	286,2	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	301,0	-60,6	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-4,9	-1,4	7,8	0,0	1,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	301,0	-60,6	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-4,9	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	77,7	-48,8	1,8	-16,3	-0,4	6,2	23,2	0,0	7,8	0,0	31,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	77,7	-48,8	1,8	-16,3	-0,4	6,2	23,2	0,0	0,0	0,0	23,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	79,7	-49,0	1,7	-16,1	-0,4	5,0	22,0	0,0	7,8	0,0	29,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	79,7	-49,0	1,7	-16,1	-0,4	5,0	22,0	0,0	0,0	0,0	22,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	75,7	-48,6	1,8	-16,4	-0,4	6,7	23,9	0,0	7,8	0,0	31,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	75,7	-48,6	1,8	-16,4	-0,4	6,7	23,9	0,0	0,0	0,0	23,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	299,5	-60,5	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-4,8	-1,4	7,8	0,0	1,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	299,5	-60,5	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-4,8	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	308,0	-60,8	0,4	-24,3	-2,3	0,0	-5,1	-1,4	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	308,0	-60,8	0,4	-24,3	-2,3	0,0	-5,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	309,6	-60,8	0,5	-24,3	-2,3	0,0	-5,1	-1,4	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	309,6	-60,8	0,5	-24,3	-2,3	0,0	-5,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	82,0	-49,3	1,7	-16,0	-0,5	2,5	19,4	0,0	7,8	0,0	27,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	82,0	-49,3	1,7	-16,0	-0,5	2,5	19,4	0,0	0,0	0,0	19,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	74,0	-48,4	1,8	-16,5	-0,4	6,5	23,8	0,0	7,8	0,0	31,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	74,0	-48,4	1,8	-16,5	-0,4	6,5	23,8	0,0	0,0	0,0	23,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	72,5	-48,2	1,8	-16,5	-0,4	5,9	23,3	0,0	7,8	0,0	31,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	72,5	-48,2	1,8	-16,5	-0,4	5,9	23,3	0,0	0,0	0,0	23,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	135,5	-53,6	1,7	-9,7	-0,8	1,5	19,8	-0,9	7,8	0,0	26,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	135,5	-53,6	1,7	-9,7	-0,8	1,5	19,8	-0,9	0,0	0,0	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	302,1	-60,6	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-5,0	-1,4	7,8	0,0	1,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	302,1	-60,6	0,4	-24,3	-2,2	0,0	-5,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	84,1	-49,5	1,7	-15,8	-0,5	2,4	19,2	0,0	7,8	0,0	26,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	84,1	-49,5	1,7	-15,8	-0,5	2,4	19,2	0,0	0,0	0,0	19,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	86,7	-49,8	1,7	-15,6	-0,5	2,4	19,1	0,0	7,8	0,0	26,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	86,7	-49,8	1,7	-15,6	-0,5	2,4	19,1	0,0	0,0	0,0	19,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	89,3	-50,0	1,7	-15,3	-0,5	2,8	19,5	-0,1	7,8	0,0	27,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	89,3	-50,0	1,7	-15,3	-0,5	2,8	19,5	-0,1	0,0	0,0	19,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	284,3	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,2	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	284,3	-60,1	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	70,1	-47,9	1,8	-16,7	-0,4	2,5	20,1	0,0	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	70,1	-47,9	1,8	-16,7	-0,4	2,5	20,1	0,0	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	69,3	-47,8	1,8	-16,7	-0,4	2,5	20,1	0,0	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	69,3	-47,8	1,8	-16,7	-0,4	2,5	20,1	0,0	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	289,3	-60,2	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,6	-1,2	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	289,3	-60,2	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	74,0	-48,4	1,8	-16,2	-0,4	3,0	20,5	0,0	7,8	0,0	28,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	74,0	-48,4	1,8	-16,2	-0,4	3,0	20,5	0,0	0,0	0,0	20,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	72,8	-48,2	1,8	-16,4	-0,4	2,7	20,3	0,0	7,8	0,0	28,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	72,8	-48,2	1,8	-16,4	-0,4	2,7	20,3	0,0	0,0	0,0	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	71,3	-48,1	1,8	-16,6	-0,4	2,5	20,1	0,0	7,8	0,0	27,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	71,3	-48,1	1,8	-16,6	-0,4	2,5	20,1	0,0	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	283,0	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	1,9	-3,4	-1,2	7,8	0,0	3,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	283,0	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	1,9	-3,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	68,5	-47,7	1,8	-16,8	-0,4	2,5	20,1	0,0	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	68,5	-47,7	1,8	-16,8	-0,4	2,5	20,1	0,0	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	79,5	-49,0	1,7	-14,9	-0,4	3,0	21,2	0,0	7,8	0,0	29,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	79,5	-49,0	1,7	-14,9	-0,4	3,0	21,2	0,0	0,0	0,0	21,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	81,7	-49,2	1,7	-13,6	-0,4	2,2	21,4	0,0	7,8	0,0	29,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	81,7	-49,2	1,7	-13,6	-0,4	2,2	21,4	0,0	0,0	0,0	21,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	160,2	-55,1	1,7	-12,7	-0,8	2,2	16,1	-1,1	7,8	0,0	22,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	160,2	-55,1	1,7	-12,7	-0,8	2,2	16,1	-1,1	0,0	0,0	15,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	156,6	-54,9	1,7	-12,9	-0,8	2,4	16,3	-1,1	7,8	0,0	23,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	156,6	-54,9	1,7	-12,9	-0,8	2,4	16,3	-1,1	0,0	0,0	15,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	91,7	-50,2	1,7	-15,0	-0,5	2,2	19,0	-0,1	7,8	0,0	26,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	91,7	-50,2	1,7	-15,0	-0,5	2,2	19,0	-0,1	0,0	0,0	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	75,8	-48,6	1,8	-16,0	-0,4	3,2	20,8	0,0	7,8	0,0	28,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	75,8	-48,6	1,8	-16,0	-0,4	3,2	20,8	0,0	0,0	0,0	20,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	283,7	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	283,7	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2	7,8	0,0	1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	284,4	-60,1	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	284,4	-60,1	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	283,4	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	283,4	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	284,0	-60,1	0,3	-24,4	-2,1	1,6	-3,8	-1,2	7,8	0,0	2,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	284,0	-60,1	0,3	-24,4	-2,1	1,6	-3,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	287,6	-60,2	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,6	-1,2	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	287,6	-60,2	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	288,3	-60,2	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,6	-1,2	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	288,3	-60,2	0,3	-24,4	-2,2	0,0	-5,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	285,2	-60,1	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2	7,8	0,0	1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	285,2	-60,1	0,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	282,9	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	1,9	-3,4	-1,2	7,8	0,0	3,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	282,9	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	1,9	-3,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	77,6	-48,8	1,8	-15,5	-0,4	3,5	21,3	0,0	7,8	0,0	29,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	77,6	-48,8	1,8	-15,5	-0,4	3,5	21,3	0,0	0,0	0,0	21,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	283,2	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	1,9	-3,4	-1,2	7,8	0,0	3,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	283,2	-60,0	0,3	-24,3	-2,1	1,9	-3,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	285,5	-60,1	0,3	-24,2	-2,1	0,0	-5,3	-1,2	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	285,5	-60,1	0,3	-24,2	-2,1	0,0	-5,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	286,1	-60,1	0,3	-24,2	-2,1	0,0	-5,3	-1,2	7,8	0,0	1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	286,1	-60,1	0,3	-24,2	-2,1	0,0	-5,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	64,6	-47,2	1,9	-18,5	-1,1	2,5	9,2	0,0	7,8	0,0	16,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	64,6	-47,2	1,9	-18,5	-1,1	2,5	9,2	0,0	0,0	0,0	9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	130,8	-53,3	1,8	-16,0	-1,0	3,9	6,9	-0,8	7,8	0,0	13,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	130,8	-53,3	1,8	-16,0	-1,0	3,9	6,9	-0,8	0,0	0,0	6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	134,3	-53,6	1,8	-16,6	-1,0	4,4	6,5	-0,9	7,8	0,0	13,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	134,3	-53,6	1,8	-16,6	-1,0	4,4	6,5	-0,9	0,0	0,0	5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	80,1	-49,1	1,9	-17,4	-1,1	2,2	8,0	0,0	7,8	0,0	15,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	80,1	-49,1	1,9	-17,4	-1,1	2,2	8,0	0,0	0,0	0,0	8,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	82,9	-49,4	1,9	-16,9	-1,0	2,4	8,4	0,0	7,8	0,0	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	82,9	-49,4	1,9	-16,9	-1,0	2,4	8,4	0,0	0,0	0,0	8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	66,3	-47,4	1,9	-18,3	-1,1	2,4	9,0	0,0	7,8	0,0	16,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	66,3	-47,4	1,9	-18,3	-1,1	2,4	9,0	0,0	0,0	0,0	9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	137,9	-53,8	1,8	-17,1	-1,1	5,0	6,4	-0,9	7,8	0,0	13,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	137,9	-53,8	1,8	-17,1	-1,1	5,0	6,4	-0,9	0,0	0,0	5,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,8	-15,0	-1,0	3,4	7,6	-0,8	7,8	0,0	14,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,8	-15,0	-1,0	3,4	7,6	-0,8	0,0	0,0	6,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	124,0	-52,9	1,8	-13,6	-1,0	2,6	8,4	-0,7	7,8	0,0	15,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	124,0	-52,9	1,8	-13,6	-1,0	2,6	8,4	-0,7	0,0	0,0	7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	296,0	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	296,0	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,8	-14,5	-1,2	3,6	7,2	-0,9	7,8	0,0	14,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,8	-14,5	-1,2	3,6	7,2	-0,9	0,0	0,0	6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	145,0	-54,2	1,8	-14,7	-1,2	3,6	6,8	-1,0	7,8	0,0	13,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	145,0	-54,2	1,8	-14,7	-1,2	3,6	6,8	-1,0	0,0	0,0	5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	148,7	-54,4	1,8	-14,7	-1,2	3,7	6,6	-1,0	7,8	0,0	13,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	148,7	-54,4	1,8	-14,7	-1,2	3,7	6,6	-1,0	0,0	0,0	5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	310,8	-60,8	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,6	-1,4	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	310,8	-60,8	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,6	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	309,5	-60,8	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,5	-1,4	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	309,5	-60,8	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,5	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	308,2	-60,8	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,5	-1,4	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	308,2	-60,8	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,5	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	315,1	-61,0	1,1	-24,5	-3,8	0,0	-15,7	-1,5	7,8	0,0	-9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	315,1	-61,0	1,1	-24,5	-3,8	0,0	-15,7	-1,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	313,5	-60,9	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,6	-1,5	7,8	0,0	-9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	313,5	-60,9	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,6	-1,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	312,0	-60,9	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,6	-1,5	7,8	0,0	-9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	312,0	-60,9	1,1	-24,6	-3,8	0,0	-15,6	-1,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	316,5	-61,0	1,1	-24,5	-3,8	0,0	-15,7	-1,5	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	316,5	-61,0	1,1	-24,5	-3,8	0,0	-15,7	-1,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	72,6	-48,2	1,9	-18,0	-1,1	8,2	14,3	0,0	7,8	0,0	22,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	72,6	-48,2	1,9	-18,0	-1,1	8,2	14,3	0,0	0,0	0,0	14,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	74,9	-48,5	1,9	-17,9	-1,1	8,4	14,4	0,0	7,8	0,0	22,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	74,9	-48,5	1,9	-17,9	-1,1	8,4	14,4	0,0	0,0	0,0	14,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	77,4	-48,8	1,9	-17,7	-1,1	2,2	8,0	0,0	7,8	0,0	15,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	77,4	-48,8	1,9	-17,7	-1,1	2,2	8,0	0,0	0,0	0,0	8,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	318,0	-61,0	1,1	-24,5	-3,8	0,6	-15,1	-1,5	7,8	0,0	-8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	318,0	-61,0	1,1	-24,5	-3,8	0,6	-15,1	-1,5			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	68,1	-47,7	1,9	-18,2	-1,1	7,4	13,9	0,0	7,8	0,0	21,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	68,1	-47,7	1,9	-18,2	-1,1	7,4	13,9	0,0	0,0	0,0	13,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	70,3	-47,9	1,9	-18,1	-1,1	7,7	14,0	0,0	7,8	0,0	21,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	70,3	-47,9	1,9	-18,1	-1,1	7,7	14,0	0,0	0,0	0,0	14,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	64,8	-47,2	1,9	-18,2	-1,0	3,5	10,5	0,0	7,8	0,0	18,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	64,8	-47,2	1,9	-18,2	-1,0	3,5	10,5	0,0	0,0	0,0	10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	63,4	-47,0	1,9	-18,3	-1,0	3,5	10,5	0,0	7,8	0,0	18,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	63,4	-47,0	1,9	-18,3	-1,0	3,5	10,5	0,0	0,0	0,0	10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	61,8	-46,8	1,9	-18,4	-1,0	2,7	9,8	0,0	7,8	0,0	17,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	61,8	-46,8	1,9	-18,4	-1,0	2,7	9,8	0,0	0,0	0,0	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	61,0	-46,7	1,9	-18,5	-1,0	2,6	9,9	0,0	7,8	0,0	17,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	61,0	-46,7	1,9	-18,5	-1,0	2,6	9,9	0,0	0,0	0,0	9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	292,1	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	1,7	-14,3	-1,2	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	292,1	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	1,7	-14,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	70,4	-47,9	1,9	-16,8	-0,9	1,7	9,4	0,0	7,8	0,0	17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	70,4	-47,9	1,9	-16,8	-0,9	1,7	9,4	0,0	0,0	0,0	9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	68,3	-47,7	1,9	-17,6	-1,0	3,2	10,4	0,0	7,8	0,0	18,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	68,3	-47,7	1,9	-17,6	-1,0	3,2	10,4	0,0	0,0	0,0	10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	66,4	-47,4	1,9	-18,0	-1,0	3,3	10,3	0,0	7,8	0,0	18,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	66,4	-47,4	1,9	-18,0	-1,0	3,3	10,3	0,0	0,0	0,0	10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	152,6	-54,7	1,8	-14,8	-1,3	3,8	6,5	-1,1	7,8	0,0	13,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	152,6	-54,7	1,8	-14,8	-1,3	3,8	6,5	-1,1	0,0	0,0	5,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	156,3	-54,9	1,8	-14,8	-1,3	4,1	6,5	-1,1	7,8	0,0	13,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	156,3	-54,9	1,8	-14,8	-1,3	4,1	6,5	-1,1	0,0	0,0	5,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	292,2	-60,3	1,0	-24,6	-3,7	1,7	-14,3	-1,2	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	292,2	-60,3	1,0	-24,6	-3,7	1,7	-14,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	298,3	-60,5	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,3	-1,2	7,8	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	298,3	-60,5	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	72,4	-48,2	1,9	-15,4	-0,9	2,0	11,0	0,0	7,8	0,0	18,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	72,4	-48,2	1,9	-15,4	-0,9	2,0	11,0	0,0	0,0	0,0	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	74,8	-48,5	1,9	-11,6	-0,8	0,6	13,1	0,0	7,8	0,0	20,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	74,8	-48,5	1,9	-11,6	-0,8	0,6	13,1	0,0	0,0	0,0	13,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	60,1	-46,6	1,9	-18,5	-1,0	2,7	10,0	0,0	7,8	0,0	17,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	60,1	-46,6	1,9	-18,5	-1,0	2,7	10,0	0,0	0,0	0,0	10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	85,5	-49,6	1,9	-16,4	-1,0	1,8	8,2	0,0	7,8	0,0	16,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	85,5	-49,6	1,9	-16,4	-1,0	1,8	8,2	0,0	0,0	0,0	8,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	293,5	-60,3	1,0	-24,6	-3,7	1,4	-14,7	-1,2	7,8	0,0	-8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	293,5	-60,3	1,0	-24,6	-3,7	1,4	-14,7	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	293,1	-60,3	1,0	-24,6	-3,7	1,4	-14,7	-1,2	7,8	0,0	-8,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	293,1	-60,3	1,0	-24,6	-3,7	1,4	-14,7	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	296,6	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2	7,8	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	296,6	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	297,3	-60,5	1,0	-24,6	-3,8	0,0	-16,3	-1,2	7,8	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	297,3	-60,5	1,0	-24,6	-3,8	0,0	-16,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	295,3	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	295,3	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	294,4	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	294,4	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	294,0	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,1	-1,2	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	294,0	-60,4	1,0	-24,6	-3,7	0,0	-16,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	294,2	-60,4	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	294,2	-60,4	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	295,2	-60,4	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	295,2	-60,4	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	292,3	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	1,7	-14,3	-1,2	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	292,3	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	1,7	-14,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	292,6	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	292,6	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	292,8	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	0,0	-9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	292,8	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	293,1	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	0,0	-9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	293,1	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	293,7	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	0,0	-9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	293,7	-60,3	1,0	-24,5	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	70,9	-48,0	1,6	-15,8	-0,3	3,9	23,4	0,0	7,8	0,0	34,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	70,9	-48,0	1,6	-15,8	-0,3	3,9	23,4	0,0	0,0	0,0	26,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	62,8	-46,9	1,6	-14,5	-0,3	2,0	23,9	0,0	7,8	0,0	34,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	62,8	-46,9	1,6	-14,5	-0,3	2,0	23,9	0,0	0,0	0,0	26,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	315,3	-61,0	0,7	-23,2	-1,2	0,0	-2,6	-1,5	7,8	0,0	6,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	315,3	-61,0	0,7	-23,2	-1,2	0,0	-2,6	-1,5			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	298,2	-60,5	0,6	-23,3	-1,2	0,2	-2,2	-1,2	7,8	0,0	7,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	298,2	-60,5	0,6	-23,3	-1,2	0,2	-2,2	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	137,9	-53,8	1,5	-12,9	-0,4	3,4	19,8	-0,9	7,8	0,0	29,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quelltyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	137,9	-53,8	1,5	-12,9	-0,4	3,4	19,8	-0,9	0,0	0,0	21,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	296,5	-60,4	0,6	-23,2	-1,2	0,5	-1,7	-1,2	7,8	0,0	7,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	296,5	-60,4	0,6	-23,2	-1,2	0,5	-1,7	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	46,8	-44,4	1,6	0,0	-0,4	0,7	24,4	0,0	11,0	0,0	35,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	46,8	-44,4	1,6	0,0	-0,4	0,7	24,4	0,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	326,2	-61,3	1,0	-19,3	-0,6	0,0	-16,2	-1,3	10,8	0,0	-6,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	326,2	-61,3	1,0	-19,3	-0,6	0,0	-16,2	-1,3	13,8	0,0	-3,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	285,0	-60,1	0,4	-22,8	-1,1	0,7	-22,0	-1,2	10,8	0,0	-12,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	285,0	-60,1	0,4	-22,8	-1,1	0,7	-22,0	-1,2	13,8	0,0	-9,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	359,0	-62,1	1,0	-13,9	-0,6	0,0	-8,5	-1,3	11,2	0,0	1,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	359,0	-62,1	1,0	-13,9	-0,6	0,0	-8,5	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	65,4	-47,3	1,4	-14,1	-0,2	2,3	3,2	0,0	10,8	0,0	14,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	65,4	-47,3	1,4	-14,1	-0,2	2,3	3,2	0,0	13,8	0,0	17,0
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	343,9	-61,7	0,4	-11,7	-0,8	0,0	-2,8	-1,5	11,2	0,0	6,9
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	343,9	-61,7	0,4	-11,7	-0,8	0,0	-2,8	-1,5			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	122,7	-52,8	1,8	-7,6	-0,3	0,0	23,5	0,0	0,0	0,0	23,5
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	122,7	-52,8	1,8	-7,6	-0,3	0,0	23,5	0,0	0,0	0,0	23,5
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	127,6	-53,1	1,8	-7,5	-0,3	0,0	23,3	0,0	0,0	0,0	23,3
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	127,6	-53,1	1,8	-7,5	-0,3	0,0	23,3	0,0	0,0	0,0	23,3
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	224,6	-58,0	1,3	-9,1	-0,6	0,0	15,7	-0,2	0,0	0,0	15,6
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	224,6	-58,0	1,3	-9,1	-0,6	0,0	15,7	-0,2	0,0	0,0	15,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	227,4	-58,1	1,3	-9,0	-0,6	0,0	15,8	-0,2	0,0	0,0	15,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	227,4	-58,1	1,3	-9,0	-0,6	0,0	15,8	-0,2	0,0	0,0	15,6
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	88,4	-49,9	1,5	-6,4	-0,4	0,4	37,8	0,0	7,8	0,0	45,6
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	88,4	-49,9	1,5	-6,4	-0,4	0,4	37,8	0,0			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	55,7	-45,9	1,7	-6,4	-0,4	0,4	36,9	0,0	7,8	0,0	44,6
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	55,7	-45,9	1,7	-6,4	-0,4	0,4	36,9	0,0	0,0	0,0	36,9
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	94,0	-50,5	1,5	-6,5	-0,4	0,4	37,8	0,0	7,8	0,0	45,6
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	94,0	-50,5	1,5	-6,5	-0,4	0,4	37,8	0,0			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	60,2	-46,6	1,6	-4,5	-0,4	0,4	35,6	0,0	7,8	0,0	43,4
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	60,2	-46,6	1,6	-4,5	-0,4	0,4	35,6	0,0	0,0	0,0	35,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	88,2	-49,9	1,6	-3,8	-0,4	0,4	35,9	0,0	7,8	0,0	43,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	88,2	-49,9	1,6	-3,8	-0,4	0,4	35,9	0,0	0,0	0,0	35,9
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	102,0	-51,2	1,5	-6,5	-0,4	0,4	37,8	0,0	7,8	0,0	45,6
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	102,0	-51,2	1,5	-6,5	-0,4	0,4	37,8	0,0			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	230,8	-58,3	1,1	-22,0	-0,5	0,0	-0,2	-0,5	0,0	0,0	-0,7
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	230,8	-58,3	1,1	-22,0	-0,5	0,0	-0,2	-0,5	0,0	0,0	-0,7
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	280,4	-59,9	1,1	-22,6	-0,6	0,0	-10,2	-0,8	0,0	0,0	-11,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	280,4	-59,9	1,1	-22,6	-0,6	0,0	-10,2	-0,8	0,0	0,0	-11,0
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	76,4	-48,7	2,1	-7,4	-0,2	0,1	17,6	0,0	0,0	0,0	17,6
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	76,4	-48,7	2,1	-7,4	-0,2	0,1	17,6	0,0	0,0	0,0	17,6
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	276,3	-59,8	1,0	-22,5	-0,6	0,0	-6,9	-0,7	0,0	0,0	-7,6
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	276,3	-59,8	1,0	-22,5	-0,6	0,0	-6,9	-0,7	0,0	0,0	-7,6
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	81,6	-49,2	2,1	-6,7	-0,3	0,1	21,1	0,0	0,0	0,0	21,1
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	81,6	-49,2	2,1	-6,7	-0,3	0,1	21,1	0,0	0,0	0,0	21,1
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	274,6	-59,8	1,1	-22,9	-0,6	0,0	-10,5	-0,7	0,0	0,0	-11,3
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	274,6	-59,8	1,1	-22,9	-0,6	0,0	-10,5	-0,7	0,0	0,0	-11,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,1	-22,9	-0,6	0,0	-10,3	-0,7	0,0	0,0	-11,0
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,1	-22,9	-0,6	0,0	-10,3	-0,7	0,0	0,0	-11,0
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	255,0	-59,1	1,3	-8,2	-0,7	0,1	16,3	-0,4	0,0	0,0	15,9
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	255,0	-59,1	1,3	-8,2	-0,7	0,1	16,3	-0,4	0,0	0,0	15,9
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	296,5	-60,4	1,0	-22,6	-0,6	0,0	-8,5	-0,9	0,0	0,0	-9,4
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	296,5	-60,4	1,0	-22,6	-0,6	0,0	-8,5	-0,9	0,0	0,0	-9,4
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	176,6	-55,9	1,8	-6,8	-0,5	0,1	21,7	0,0	0,0	0,0	21,7
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	176,6	-55,9	1,8	-6,8	-0,5	0,1	21,7	0,0	0,0	0,0	21,7
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	94,5	-50,5	2,1	-5,6	-0,3	0,5	18,0	0,0	0,0	0,0	18,0
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	94,5	-50,5	2,1	-5,6	-0,3	0,5	18,0	0,0	0,0	0,0	18,0
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,7	-19,7	-0,2	0,1	7,9	-0,1	0,0	0,0	7,9
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,7	-19,7	-0,2	0,1	7,9	-0,1	0,0	0,0	7,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	57,8	-46,2	1,4	-7,0	-0,4	0,5	10,0	0,0	10,8	0,0	20,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	57,8	-46,2	1,4	-7,0	-0,4	0,5	10,0	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	90,2	-50,1	1,3	-7,0	-0,4	0,4	15,8	0,0	10,8	0,0	26,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	90,2	-50,1	1,3	-7,0	-0,4	0,4	15,8	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	54,9	-45,8	1,4	-6,1	-0,4	0,4	18,9	0,0	11,0	0,0	29,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	54,9	-45,8	1,4	-6,1	-0,4	0,4	18,9	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	39,2	-42,9	1,5	0,0	-0,3	0,5	18,3	0,0	11,0	0,0	29,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	39,2	-42,9	1,5	0,0	-0,3	0,5	18,3	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	61,0	-46,7	1,4	0,0	-0,4	1,1	15,3	0,0	11,0	0,0	26,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	61,0	-46,7	1,4	0,0	-0,4	1,1	15,3	0,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	93,1	-50,4	1,3	-7,0	-0,4	0,4	12,8	0,0	10,8	0,0	23,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	93,1	-50,4	1,3	-7,0	-0,4	0,4	12,8	0,0			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	288,5	-60,2	1,1	-22,9	-0,7	0,0	-11,0	-0,9	0,0	0,0	-11,9
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	288,5	-60,2	1,1	-22,9	-0,7	0,0	-11,0	-0,9	0,0	0,0	-11,9
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	278,4	-59,9	1,0	-22,6	-0,6	0,0	-7,1	-0,7	0,0	0,0	-7,8
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	278,4	-59,9	1,0	-22,6	-0,6	0,0	-7,1	-0,7	0,0	0,0	-7,8
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	112,5	-52,0	2,2	-18,2	-0,2	0,0	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li	R'w	Lw'	I oder S	Lw	KI	KT	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	Cmet	dLw	ZR	Lr
				dB(A)	dB	dB(A)	m, m²	dB(A)	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	112,5	-52,0	2,2	-18,2	-0,2	0,0	-0,7	0,0	0,0	0,0	-0,8
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	104,9	-51,4	2,1	-6,8	-0,3	0,1	15,3	0,0	0,0	0,0	15,3
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	104,9	-51,4	2,1	-6,8	-0,3	0,1	15,3	0,0	0,0	0,0	15,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	87,9	-49,9	1,7	-12,7	-0,2	1,2	17,1	0,0	0,0	0,0	17,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	87,9	-49,9	1,7	-12,7	-0,2	1,2	17,1	0,0	0,0	0,0	17,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	87,9	-49,9	1,9	-14,7	-0,4	2,2	31,9	0,0	7,8	0,0	39,6
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	87,9	-49,9	1,9	-14,7	-0,4	2,2	31,9	0,0	0,0	0,0	31,8
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	88,1	-49,9	2,1	-6,6	-0,3	0,3	20,7	0,0	0,0	0,0	20,7
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	88,1	-49,9	2,1	-6,6	-0,3	0,3	20,7	0,0	0,0	0,0	20,7
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	78,0	-48,8	2,1	-7,3	-0,2	0,3	17,8	0,0	0,0	0,0	17,8
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	78,0	-48,8	2,1	-7,3	-0,2	0,3	17,8	0,0	0,0	0,0	17,8
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	244,8	-58,8	1,2	-22,5	-0,5	1,0	-12,4	-0,7	0,0	0,0	-13,2
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	244,8	-58,8	1,2	-22,5	-0,5	1,0	-12,4	-0,7	0,0	0,0	-13,2
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	213,5	-57,6	1,6	-21,3	-0,4	6,5	8,4	-0,6	0,0	0,0	7,8
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	213,5	-57,6	1,6	-21,3	-0,4	6,5	8,4	-0,6	0,0	0,0	7,8
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	176,8	-55,9	2,1	-5,9	-0,5	0,1	13,7	-0,3	0,0	0,0	13,4
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	176,8	-55,9	2,1	-5,9	-0,5	0,1	13,7	-0,3	0,0	0,0	13,4
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	147,8	-54,4	1,8	-7,3	-0,4	0,1	7,5	-0,9	0,0	0,0	6,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	147,8	-54,4	1,8	-7,3	-0,4	0,1	7,5	-0,9	0,0	0,0	6,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	147,8	-54,4	1,9	-8,8	-0,8	0,1	30,8	-0,9	7,8	0,0	37,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	147,8	-54,4	1,9	-8,8	-0,8	0,1	30,8	-0,9	0,0	0,0	29,9
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	147,9	-54,4	2,1	-4,7	-0,4	0,0	17,7	-0,1	0,0	0,0	17,5
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	147,9	-54,4	2,1	-4,7	-0,4	0,0	17,7	-0,1	0,0	0,0	17,5
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	123,1	-52,8	2,1	-7,5	-0,4	0,1	15,0	-0,1	0,0	0,0	14,9
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	123,1	-52,8	2,1	-7,5	-0,4	0,1	15,0	-0,1	0,0	0,0	14,9
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	284,0	-60,1	1,1	-22,9	-0,6	0,0	-10,6	-0,9	0,0	0,0	-11,5
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	284,0	-60,1	1,1	-22,9	-0,6	0,0	-10,6	-0,9	0,0	0,0	-11,5
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	310,9	-60,8	1,1	-22,8	-0,7	0,0	-7,9	-1,0	0,0	0,0	-8,9
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	310,9	-60,8	1,1	-22,8	-0,7	0,0	-7,9	-1,0	0,0	0,0	-8,9
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	277,7	-59,9	1,1	-22,5	-0,6	1,9	-0,5	-0,9	0,0	0,0	-1,3
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	277,7	-59,9	1,1	-22,5	-0,6	1,9	-0,5	-0,9	0,0	0,0	-1,3
IO Nr. 4 In der Graslake 50 1.OG LrT 53,4 dB(A) LrN 43,6 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	289,0	-60,2	0,4	-23,9	-1,3	0,1	-7,9	-1,2	0,0	0,0	-9,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	289,0	-60,2	0,4	-23,9	-1,3	0,1	-7,9	-1,2	0,0	0,0	-9,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	289,0	-60,2	0,9	-24,6	-2,2	0,2	7,0	-1,2	7,8	0,0	13,5
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	289,0	-60,2	0,9	-24,6	-2,2	0,2	7,0	-1,2			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,6	-9,1	-0,4	0,4	15,5	-0,9	0,0	0,0	14,6
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,6	-9,1	-0,4	0,4	15,5	-0,9	0,0	0,0	14,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,9	-10,8	-0,7	0,7	29,8	-0,9	7,8	0,0	36,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,9	-10,8	-0,7	0,7	29,8	-0,9	0,0	0,0	28,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	265,2	-59,5	0,4	-24,0	-1,2	0,3	-7,0	-1,4	0,0	0,0	-8,4
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	265,2	-59,5	0,4	-24,0	-1,2	0,3	-7,0	-1,4	0,0	0,0	-8,4
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	265,2	-59,5	0,8	-24,6	-2,1	0,5	8,1	-1,4	7,8	0,0	14,5
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	265,2	-59,5	0,8	-24,6	-2,1	0,5	8,1	-1,4			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	259,3	-59,3	0,4	-23,9	-1,2	0,2	-7,8	-1,4	0,0	0,0	-9,2
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	259,3	-59,3	0,4	-23,9	-1,2	0,2	-7,8	-1,4	0,0	0,0	-9,2
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	259,3	-59,3	0,8	-24,5	-2,0	0,3	8,1	-1,4	7,8	0,0	14,6
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	259,3	-59,3	0,8	-24,5	-2,0	0,3	8,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	64,1	-47,1	1,8	-17,3	-0,4	2,3	20,0	-0,5	7,8	0,0	27,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	64,1	-47,1	1,8	-17,3	-0,4	2,3	20,0	-0,5	0,0	0,0	19,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	66,1	-47,4	1,8	-17,1	-0,4	2,3	19,9	-0,6	7,8	0,0	27,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	66,1	-47,4	1,8	-17,1	-0,4	2,3	19,9	-0,6	0,0	0,0	19,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	267,5	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4	7,8	0,0	3,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	267,5	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	267,3	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4	7,8	0,0	3,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	267,3	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	59,9	-46,5	1,8	-17,5	-0,4	2,2	20,3	-0,4	7,8	0,0	27,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	59,9	-46,5	1,8	-17,5	-0,4	2,2	20,3	-0,4	0,0	0,0	19,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	61,0	-46,7	1,8	-17,5	-0,4	2,2	20,2	-0,4	7,8	0,0	27,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	61,0	-46,7	1,8	-17,5	-0,4	2,2	20,2	-0,4	0,0	0,0	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	62,5	-46,9	1,8	-17,4	-0,4	2,3	20,2	-0,5	7,8	0,0	27,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	62,5	-46,9	1,8	-17,4	-0,4	2,3	20,2	-0,5	0,0	0,0	19,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	58,1	-46,3	1,8	-17,6	-0,4	2,2	20,4	-0,3	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	58,1	-46,3	1,8	-17,6	-0,4	2,2	20,4	-0,3	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	274,1	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,2	-1,4	7,8	0,0	2,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	274,1	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,2	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	267,8	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4	7,8	0,0	3,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	267,8	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	275,3	-59,8	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,2	-1,4	7,8	0,0	2,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	275,3	-59,8	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,2	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	273,2	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,1	-1,4	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	273,2	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	57,6	-46,2	1,8	-17,7	-0,4	2,1	20,4	-0,3	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	57,6	-46,2	1,8	-17,7	-0,4	2,1	20,4	-0,3	0,0	0,0	20,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	271,5	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,1	-1,4	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	271,5	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,1	-1,4			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	272,3	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,1	-1,4	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	272,3	-59,7	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	267,7	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,4	-3,0	-1,4	7,8	0,0	3,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	267,7	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,4	-3,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	82,0	-49,3	1,7	-15,9	-0,5	2,3	19,3	-0,6	7,8	0,0	26,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	82,0	-49,3	1,7	-15,9	-0,5	2,3	19,3	-0,6	0,0	0,0	18,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	78,9	-48,9	1,7	-16,1	-0,4	2,5	19,5	-0,6	7,8	0,0	26,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	78,9	-48,9	1,7	-16,1	-0,4	2,5	19,5	-0,6	0,0	0,0	19,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	85,1	-49,6	1,7	-15,6	-0,5	3,4	20,2	-0,6	7,8	0,0	27,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	85,1	-49,6	1,7	-15,6	-0,5	3,4	20,2	-0,6	0,0	0,0	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	267,3	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-2,9	-1,4	7,8	0,0	3,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	267,3	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-2,9	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	268,0	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4	7,8	0,0	3,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	268,0	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	268,2	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4	7,8	0,0	2,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	268,2	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,0	-3,4	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	76,0	-48,6	1,7	-16,3	-0,4	2,7	19,9	-0,5	7,8	0,0	27,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	76,0	-48,6	1,7	-16,3	-0,4	2,7	19,9	-0,5	0,0	0,0	19,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	88,2	-49,9	1,7	-15,4	-0,5	4,3	21,0	-0,6	7,8	0,0	28,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	88,2	-49,9	1,7	-15,4	-0,5	4,3	21,0	-0,6	0,0	0,0	20,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	91,5	-50,2	1,7	-15,1	-0,5	4,8	21,5	-0,7	7,8	0,0	28,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	91,5	-50,2	1,7	-15,1	-0,5	4,8	21,5	-0,7	0,0	0,0	20,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	58,7	-46,4	1,8	-17,6	-0,4	2,2	20,4	-0,3	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	58,7	-46,4	1,8	-17,6	-0,4	2,2	20,4	-0,3	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	267,4	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,2	-3,2	-1,4	7,8	0,0	3,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	267,4	-59,5	0,8	-24,4	-2,1	0,2	-3,2	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	72,9	-48,2	1,7	-16,5	-0,4	7,7	25,0	-0,5	7,8	0,0	32,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	72,9	-48,2	1,7	-16,5	-0,4	7,7	25,0	-0,5	0,0	0,0	24,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	70,3	-47,9	1,8	-16,7	-0,4	7,9	25,5	-0,5	7,8	0,0	32,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	70,3	-47,9	1,8	-16,7	-0,4	7,9	25,5	-0,5	0,0	0,0	25,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	67,7	-47,6	1,8	-16,8	-0,4	5,0	22,7	-0,4	7,8	0,0	30,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	67,7	-47,6	1,8	-16,8	-0,4	5,0	22,7	-0,4	0,0	0,0	22,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	276,2	-59,8	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,2	-1,4	7,8	0,0	2,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	276,2	-59,8	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,2	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	130,1	-53,3	1,7	-12,0	-0,7	2,4	18,9	-0,9	7,8	0,0	25,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	130,1	-53,3	1,7	-12,0	-0,7	2,4	18,9	-0,9	0,0	0,0	18,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	126,7	-53,0	1,7	-11,9	-0,7	2,0	18,9	-0,9	7,8	0,0	25,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	126,7	-53,0	1,7	-11,9	-0,7	2,0	18,9	-0,9	0,0	0,0	18,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	269,7	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,4	-4,2	-1,4	7,8	0,0	2,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	269,7	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,4	-4,2	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	141,1	-54,0	1,7	-12,9	-0,7	3,2	18,0	-0,9	7,8	0,0	24,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	141,1	-54,0	1,7	-12,9	-0,7	3,2	18,0	-0,9	0,0	0,0	17,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	137,6	-53,8	1,7	-12,3	-0,7	2,8	18,5	-0,9	7,8	0,0	25,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	137,6	-53,8	1,7	-12,3	-0,7	2,8	18,5	-0,9	0,0	0,0	17,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	133,8	-53,5	1,7	-12,2	-0,7	2,6	18,6	-0,9	7,8	0,0	25,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	133,8	-53,5	1,7	-12,2	-0,7	2,6	18,6	-0,9	0,0	0,0	17,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	289,3	-60,2	0,8	-24,4	-2,2	0,5	-4,7	-1,3	7,8	0,0	1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	289,3	-60,2	0,8	-24,4	-2,2	0,5	-4,7	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	122,8	-52,8	1,7	-11,8	-0,6	1,9	19,2	-0,9	7,8	0,0	26,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	122,8	-52,8	1,7	-11,8	-0,6	1,9	19,2	-0,9	0,0	0,0	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	152,1	-54,6	1,8	-13,8	-0,8	4,4	17,8	-1,0	7,8	0,0	24,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	152,1	-54,6	1,8	-13,8	-0,8	4,4	17,8	-1,0	0,0	0,0	16,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	155,9	-54,8	1,8	-14,7	-0,8	4,9	17,3	-1,0	7,8	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	155,9	-54,8	1,8	-14,7	-0,8	4,9	17,3	-1,0	0,0	0,0	16,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	70,8	-48,0	1,8	-16,8	-0,4	2,1	19,5	-0,7	7,8	0,0	26,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	70,8	-48,0	1,8	-16,8	-0,4	2,1	19,5	-0,7	0,0	0,0	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	68,4	-47,7	1,8	-17,0	-0,4	2,3	19,8	-0,6	7,8	0,0	27,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	68,4	-47,7	1,8	-17,0	-0,4	2,3	19,8	-0,6	0,0	0,0	19,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	65,0	-47,3	1,8	-16,9	-0,4	2,6	20,6	-0,4	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	65,0	-47,3	1,8	-16,9	-0,4	2,6	20,6	-0,4	0,0	0,0	20,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	144,9	-54,2	1,7	-13,0	-0,8	3,5	18,0	-0,9	7,8	0,0	24,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	144,9	-54,2	1,7	-13,0	-0,8	3,5	18,0	-0,9	0,0	0,0	17,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,4	-60,4	0,9	-24,4	-2,2	0,4	-4,9	-1,3	7,8	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,4	-60,4	0,9	-24,4	-2,2	0,4	-4,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	297,1	-60,4	0,9	-24,4	-2,2	0,4	-5,0	-1,3	7,8	0,0	1,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	297,1	-60,4	0,9	-24,4	-2,2	0,4	-5,0	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	298,8	-60,5	0,9	-24,4	-2,3	0,4	-5,1	-1,3	7,8	0,0	1,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	298,8	-60,5	0,9	-24,4	-2,3	0,4	-5,1	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	293,8	-60,4	0,9	-24,4	-2,2	0,5	-4,9	-1,3	7,8	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	293,8	-60,4	0,9	-24,4	-2,2	0,5	-4,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	277,3	-59,9	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,3	-1,4	7,8	0,0	2,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	277,3	-59,9	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,3	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	270,7	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,0	-1,4	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	270,7	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,6	-4,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	270,0	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,1	-1,4	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	270,0	-59,6	0,8	-24,4	-2,1	0,5	-4,1	-1,4			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	300,9	-60,6	0,9	-24,4	-2,3	0,3	-5,2	-1,3	7,8	0,0	1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	300,9	-60,6	0,9	-24,4	-2,3	0,3	-5,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	290,5	-60,3	0,8	-24,4	-2,2	0,5	-4,8	-1,3	7,8	0,0	1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	290,5	-60,3	0,8	-24,4	-2,2	0,5	-4,8	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	148,7	-54,4	1,7	-13,3	-0,8	4,0	18,0	-1,0	7,8	0,0	24,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	148,7	-54,4	1,7	-13,3	-0,8	4,0	18,0	-1,0	0,0	0,0	17,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	292,2	-60,3	0,8	-24,4	-2,2	0,5	-4,8	-1,3	7,8	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	292,2	-60,3	0,8	-24,4	-2,2	0,5	-4,8	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	302,5	-60,6	0,9	-24,4	-2,3	0,3	-5,3	-1,3	7,8	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	302,5	-60,6	0,9	-24,4	-2,3	0,3	-5,3	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	304,4	-60,7	0,9	-24,4	-2,3	0,2	-5,5	-1,3	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	304,4	-60,7	0,9	-24,4	-2,3	0,2	-5,5	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	86,8	-49,8	1,9	-16,1	-1,0	4,8	11,3	-0,6	7,8	0,0	18,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	86,8	-49,8	1,9	-16,1	-1,0	4,8	11,3	-0,6	0,0	0,0	10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	50,5	-45,1	1,9	-18,9	-1,0	1,2	9,7	-0,1	7,8	0,0	17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	50,5	-45,1	1,9	-18,9	-1,0	1,2	9,7	-0,1	0,0	0,0	9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	51,8	-45,3	1,9	-18,9	-1,0	1,3	9,6	-0,2	7,8	0,0	17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	51,8	-45,3	1,9	-18,9	-1,0	1,3	9,6	-0,2	0,0	0,0	9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	64,0	-47,1	1,9	-18,1	-1,0	5,3	12,5	-0,4	7,8	0,0	19,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	64,0	-47,1	1,9	-18,1	-1,0	5,3	12,5	-0,4	0,0	0,0	12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	61,2	-46,7	1,9	-18,2	-1,0	4,4	11,9	-0,3	7,8	0,0	19,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	61,2	-46,7	1,9	-18,2	-1,0	4,4	11,9	-0,3	0,0	0,0	11,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	83,3	-49,4	1,9	-16,5	-1,0	4,9	11,4	-0,6	7,8	0,0	18,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	83,3	-49,4	1,9	-16,5	-1,0	4,9	11,4	-0,6	0,0	0,0	10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	53,2	-45,5	1,9	-18,8	-1,0	1,3	9,4	-0,2	7,8	0,0	17,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	53,2	-45,5	1,9	-18,8	-1,0	1,3	9,4	-0,2	0,0	0,0	9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	49,7	-44,9	1,9	-18,9	-1,0	1,2	9,8	-0,1	7,8	0,0	17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	49,7	-44,9	1,9	-18,9	-1,0	1,2	9,8	-0,1	0,0	0,0	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	49,2	-44,8	1,9	-19,0	-1,0	1,2	9,9	-0,1	7,8	0,0	17,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	49,2	-44,8	1,9	-19,0	-1,0	1,2	9,9	-0,1	0,0	0,0	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	280,5	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,7	-1,4	7,8	0,0	-8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	280,5	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,7	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	54,8	-45,8	1,9	-18,7	-1,0	1,4	9,3	-0,3	7,8	0,0	16,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	54,8	-45,8	1,9	-18,7	-1,0	1,4	9,3	-0,3	0,0	0,0	9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	56,7	-46,1	1,9	-18,6	-1,0	1,4	9,1	-0,3	7,8	0,0	16,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	56,7	-46,1	1,9	-18,6	-1,0	1,4	9,1	-0,3	0,0	0,0	8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	58,9	-46,4	1,9	-18,5	-1,0	2,4	9,9	-0,4	7,8	0,0	17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	58,9	-46,4	1,9	-18,5	-1,0	2,4	9,9	-0,4	0,0	0,0	9,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	276,5	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	276,5	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	276,5	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	276,5	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	276,6	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	276,6	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	276,9	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	276,9	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	276,6	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	276,6	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	276,4	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	276,4	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	277,1	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	277,1	-59,8	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	73,5	-48,3	1,9	-17,5	-1,0	2,0	8,5	-0,5	7,8	0,0	15,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	73,5	-48,3	1,9	-17,5	-1,0	2,0	8,5	-0,5	0,0	0,0	8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	70,2	-47,9	1,9	-17,7	-1,0	8,7	15,4	-0,4	7,8	0,0	22,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	70,2	-47,9	1,9	-17,7	-1,0	8,7	15,4	-0,4	0,0	0,0	15,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	67,1	-47,5	1,9	-17,9	-1,0	8,4	15,3	-0,4	7,8	0,0	22,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	67,1	-47,5	1,9	-17,9	-1,0	8,4	15,3	-0,4	0,0	0,0	14,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	277,4	-59,9	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	277,4	-59,9	1,5	-24,6	-3,7	0,0	-14,2	-1,4	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	80,0	-49,1	1,9	-16,9	-1,0	5,2	11,6	-0,6	7,8	0,0	18,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	80,0	-49,1	1,9	-16,9	-1,0	5,2	11,6	-0,6	0,0	0,0	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	76,8	-48,7	1,9	-17,2	-1,0	5,1	11,6	-0,5	7,8	0,0	18,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	76,8	-48,7	1,9	-17,2	-1,0	5,1	11,6	-0,5	0,0	0,0	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	134,4	-53,6	1,8	-20,4	-1,1	6,3	4,5	-0,9	7,8	0,0	11,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	134,4	-53,6	1,8	-20,4	-1,1	6,3	4,5	-0,9	0,0	0,0	3,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	130,6	-53,3	1,8	-20,5	-1,1	6,4	4,8	-0,9	7,8	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	130,6	-53,3	1,8	-20,5	-1,1	6,4	4,8	-0,9	0,0	0,0	3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	126,7	-53,0	1,8	-20,7	-1,1	7,9	6,4	-0,9	7,8	0,0	13,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	126,7	-53,0	1,8	-20,7	-1,1	7,9	6,4	-0,9	0,0	0,0	5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	123,3	-52,8	1,8	-20,7	-1,1	5,9	4,6	-0,9	7,8	0,0	11,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	123,3	-52,8	1,8	-20,7	-1,1	5,9	4,6	-0,9	0,0	0,0	3,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	298,9	-60,5	1,5	-24,7	-3,8	0,5	-15,4	-1,3	7,8	0,0	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	298,9	-60,5	1,5	-24,7	-3,8	0,5	-15,4	-1,3	7,8	0,0	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	145,9	-54,3	1,9	-14,9	-1,1	1,7	4,7	-0,9	7,8	0,0	11,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	145,9	-54,3	1,9	-14,9	-1,1	1,7	4,7	-0,9	0,0	0,0	3,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	142,1	-54,0	1,8	-14,4	-1,1	3,5	7,3	-0,9	7,8	0,0	14,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	142,1	-54,0	1,8	-14,4	-1,1	3,5	7,3	-0,9	0,0	0,0	6,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	138,1	-53,8	1,8	-13,8	-1,1	3,1	7,7	-0,9	7,8	0,0	14,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	138,1	-53,8	1,8	-13,8	-1,1	3,1	7,7	-0,9	0,0	0,0	6,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	61,4	-46,8	1,9	-18,3	-1,0	2,8	10,1	-0,4	7,8	0,0	17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	61,4	-46,8	1,9	-18,3	-1,0	2,8	10,1	-0,4	0,0	0,0	9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	64,0	-47,1	1,9	-18,1	-1,0	3,0	10,1	-0,5	7,8	0,0	17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	64,0	-47,1	1,9	-18,1	-1,0	3,0	10,1	-0,5	0,0	0,0	9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	297,7	-60,5	1,5	-24,7	-3,8	1,8	-14,1	-1,3	7,8	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	297,7	-60,5	1,5	-24,7	-3,8	1,8	-14,1	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	278,7	-59,9	1,5	-24,7	-3,7	0,0	-15,3	-1,4	7,8	0,0	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	278,7	-59,9	1,5	-24,7	-3,7	0,0	-15,3	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	149,4	-54,5	1,9	-15,2	-1,1	3,5	6,1	-1,0	7,8	0,0	12,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	149,4	-54,5	1,9	-15,2	-1,1	3,5	6,1	-1,0	0,0	0,0	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	153,3	-54,7	2,0	-15,5	-1,2	3,7	5,9	-1,0	7,8	0,0	12,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	153,3	-54,7	2,0	-15,5	-1,2	3,7	5,9	-1,0	0,0	0,0	4,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	119,3	-52,5	1,8	-20,8	-1,1	5,9	4,9	-0,8	7,8	0,0	11,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	119,3	-52,5	1,8	-20,8	-1,1	5,9	4,9	-0,8	0,0	0,0	4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	58,4	-46,3	1,9	-18,4	-1,0	4,4	12,2	-0,3	7,8	0,0	19,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	58,4	-46,3	1,9	-18,4	-1,0	4,4	12,2	-0,3	0,0	0,0	11,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	285,1	-60,1	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,9	-1,4	7,8	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	285,1	-60,1	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,9	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	286,1	-60,1	1,5	-24,7	-3,8	0,6	-15,0	-1,4	7,8	0,0	-8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	286,1	-60,1	1,5	-24,7	-3,8	0,6	-15,0	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	279,8	-59,9	1,5	-24,7	-3,7	0,0	-15,3	-1,4	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	279,8	-59,9	1,5	-24,7	-3,7	0,0	-15,3	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	279,0	-59,9	1,5	-24,7	-3,7	0,0	-15,3	-1,4	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	279,0	-59,9	1,5	-24,7	-3,7	0,0	-15,3	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	281,2	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,8	-1,4	7,8	0,0	-8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	281,2	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,8	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	282,0	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,8	-1,4	7,8	0,0	-8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	282,0	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,8	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	283,1	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,8	-1,4	7,8	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	283,1	-60,0	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,8	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	284,1	-60,1	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,9	-1,4	7,8	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	284,1	-60,1	1,5	-24,7	-3,7	0,6	-14,9	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	309,0	-60,8	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,7	-1,3	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	309,0	-60,8	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,7	-1,3			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	310,8	-60,8	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,8	-1,3	7,8	0,0	-9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	310,8	-60,8	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,8	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	312,5	-60,9	1,6	-24,7	-3,9	0,5	-15,9	-1,3	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	312,5	-60,9	1,6	-24,7	-3,9	0,5	-15,9	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	300,6	-60,6	1,5	-24,6	-3,8	0,5	-15,5	-1,3	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	300,6	-60,6	1,5	-24,6	-3,8	0,5	-15,5	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	302,1	-60,6	1,6	-24,6	-3,8	0,5	-15,5	-1,3	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	302,1	-60,6	1,6	-24,6	-3,8	0,5	-15,5	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	303,6	-60,6	1,6	-24,6	-3,8	0,5	-15,6	-1,3	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	303,6	-60,6	1,6	-24,6	-3,8	0,5	-15,6	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	305,3	-60,7	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,7	-1,3	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	305,3	-60,7	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,7	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	307,1	-60,7	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,7	-1,3	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	307,1	-60,7	1,6	-24,6	-3,9	0,5	-15,7	-1,3			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	68,8	-47,7	1,6	-15,3	-0,2	3,9	24,1	-0,4	7,8	0,0	34,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	68,8	-47,7	1,6	-15,3	-0,2	3,9	24,1	-0,4	0,0	0,0	26,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	133,4	-53,5	1,4	-13,3	-0,4	3,0	19,2	-0,9	7,8	0,0	29,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	133,4	-53,5	1,4	-13,3	-0,4	3,0	19,2	-0,9	0,0	0,0	21,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	279,7	-59,9	1,0	-23,4	-1,2	0,0	-1,5	-1,4	7,8	0,0	7,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	279,7	-59,9	1,0	-23,4	-1,2	0,0	-1,5	-1,4			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	284,9	-60,1	1,0	-23,5	-1,2	0,2	-1,6	-1,4	7,8	0,0	7,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	284,9	-60,1	1,0	-23,5	-1,2	0,2	-1,6	-1,4			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	51,8	-45,3	1,6	-17,3	-0,2	1,4	22,2	-0,2	7,8	0,0	32,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	51,8	-45,3	1,6	-17,3	-0,2	1,4	22,2	-0,2	0,0	0,0	25,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	307,5	-60,7	1,2	-23,3	-1,2	0,6	-1,5	-1,3	7,8	0,0	8,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	307,5	-60,7	1,2	-23,3	-1,2	0,6	-1,5	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	139,1	-53,9	1,3	0,0	-1,1	0,3	13,7	-1,0	11,0	0,0	23,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	139,1	-53,9	1,3	0,0	-1,1	0,3	13,7	-1,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,4	-19,6	-0,7	0,1	-16,5	-1,3	10,8	0,0	-7,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,4	-19,6	-0,7	0,1	-16,5	-1,3	13,8	0,0	-4,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	284,8	-60,1	0,8	-22,9	-1,1	0,7	-21,6	-1,3	10,8	0,0	-12,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	284,8	-60,1	0,8	-22,9	-1,1	0,7	-21,6	-1,3	13,8	0,0	-9,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	341,1	-61,6	1,2	-15,9	-0,5	0,0	-9,8	-1,5	11,2	0,0	-0,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	341,1	-61,6	1,2	-15,9	-0,5	0,0	-9,8	-1,5			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	104,7	-51,4	1,2	-10,2	-0,2	1,9	2,3	-0,8	10,8	0,0	12,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	104,7	-51,4	1,2	-10,2	-0,2	1,9	2,3	-0,8	13,8	0,0	15,2
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	310,6	-60,8	0,8	-15,1	-0,5	0,2	-4,3	-1,5	11,2	0,0	5,4
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	310,6	-60,8	0,8	-15,1	-0,5	0,2	-4,3	-1,5			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	167,4	-55,5	1,8	-11,3	-0,4	0,1	17,2	-0,1	0,0	0,0	17,1
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	167,4	-55,5	1,8	-11,3	-0,4	0,1	17,2	-0,1	0,0	0,0	17,1
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	118,0	-52,4	1,8	-10,7	-0,3	0,2	21,1	0,0	0,0	0,0	21,1
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	118,0	-52,4	1,8	-10,7	-0,3	0,2	21,1	0,0	0,0	0,0	21,1
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	244,3	-58,8	1,4	-12,8	-0,6	0,0	11,5	-0,5	0,0	0,0	11,0
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	244,3	-58,8	1,4	-12,8	-0,6	0,0	11,5	-0,5	0,0	0,0	11,0
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	214,5	-57,6	1,4	-13,4	-0,5	0,1	12,2	-0,3	0,0	0,0	11,8
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	214,5	-57,6	1,4	-13,4	-0,5	0,1	12,2	-0,3	0,0	0,0	11,8
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	123,8	-52,8	1,5	-4,6	-0,3	0,5	36,8	-0,1	7,8	0,0	44,5
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	123,8	-52,8	1,5	-4,6	-0,3	0,5	36,8	-0,1			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	75,8	-48,6	1,6	-3,8	-0,3	0,4	36,7	-0,1	7,8	0,0	44,4
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	75,8	-48,6	1,6	-3,8	-0,3	0,4	36,7	-0,1	0,0	0,0	36,6
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	130,9	-53,3	1,5	-4,7	-0,3	0,5	36,9	-0,1	7,8	0,0	44,5
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	130,9	-53,3	1,5	-4,7	-0,3	0,5	36,9	-0,1			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	59,0	-46,4	1,6	-3,7	-0,3	0,4	36,6	-0,1	7,8	0,0	44,3
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	59,0	-46,4	1,6	-3,7	-0,3	0,4	36,6	-0,1	0,0	0,0	36,5
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	47,6	-44,5	1,7	-7,5	-0,3	0,3	37,6	-0,2	7,8	0,0	45,2
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	47,6	-44,5	1,7	-7,5	-0,3	0,3	37,6	-0,2	0,0	0,0	37,4
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	140,2	-53,9	1,4	-4,9	-0,3	0,5	36,8	-0,1	7,8	0,0	44,5
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	140,2	-53,9	1,4	-4,9	-0,3	0,5	36,8	-0,1			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	265,7	-59,5	1,3	-23,0	-0,6	0,0	-2,2	-0,8	0,0	0,0	-3,0
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	265,7	-59,5	1,3	-23,0	-0,6	0,0	-2,2	-0,8	0,0	0,0	-3,0
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	303,0	-60,6	1,4	-23,1	-0,7	0,0	-11,2	-0,9	0,0	0,0	-12,2
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	303,0	-60,6	1,4	-23,1	-0,7	0,0	-11,2	-0,9	0,0	0,0	-12,2
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	117,4	-52,4	2,1	-7,7	-0,3	0,3	13,6	-0,2	0,0	0,0	13,4
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	117,4	-52,4	2,1	-7,7	-0,3	0,3	13,6	-0,2	0,0	0,0	13,4
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	289,3	-60,2	1,2	-22,9	-0,7	0,0	-7,6	-0,9	0,0	0,0	-8,5
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	289,3	-60,2	1,2	-22,9	-0,7	0,0	-7,6	-0,9	0,0	0,0	-8,5
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	141,1	-54,0	2,1	-6,7	-0,4	0,2	16,3	-0,3	0,0	0,0	16,0
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	141,1	-54,0	2,1	-6,7	-0,4	0,2	16,3	-0,3	0,0	0,0	16,0
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	277,8	-59,9	1,3	-23,2	-0,7	0,0	-10,8	-0,9	0,0	0,0	-11,7
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	277,8	-59,9	1,3	-23,2	-0,7	0,0	-10,8	-0,9	0,0	0,0	-11,7
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	272,5	-59,7	1,3	-23,2	-0,6	0,0	-10,3	-0,9	0,0	0,0	-11,2
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	272,5	-59,7	1,3	-23,2	-0,6	0,0	-10,3	-0,9	0,0	0,0	-11,2
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	208,5	-57,4	1,4	-14,7	-0,4	0,6	12,3	-0,3	0,0	0,0	12,0
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	208,5	-57,4	1,4	-14,7	-0,4	0,6	12,3	-0,3	0,0	0,0	12,0
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	259,3	-59,3	1,2	-22,9	-0,6	0,0	-7,5	-0,9	0,0	0,0	-8,5
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	259,3	-59,3	1,2	-22,9	-0,6	0,0	-7,5	-0,9	0,0	0,0	-8,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quelltyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	110,6	-51,9	1,8	-11,4	-0,2	0,6	22,1	0,0	0,0	0,0	22,1
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	110,6	-51,9	1,8	-11,4	-0,2	0,6	22,1	0,0	0,0	0,0	22,1
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	168,1	-55,5	2,1	-9,4	-0,5	0,2	8,7	-0,4	0,0	0,0	8,4
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	168,1	-55,5	2,1	-9,4	-0,5	0,2	8,7	-0,4	0,0	0,0	8,4
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	198,8	-57,0	1,7	-22,3	-0,5	0,1	1,9	-0,6	0,0	0,0	1,3
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	198,8	-57,0	1,7	-22,3	-0,5	0,1	1,9	-0,6	0,0	0,0	1,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	69,1	-47,8	1,3	-4,4	-0,3	0,4	10,9	-0,2	10,8	0,0	21,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	69,1	-47,8	1,3	-4,4	-0,3	0,4	10,9	-0,2			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	129,5	-53,2	1,2	-5,5	-0,3	0,6	14,2	-0,3	10,8	0,0	24,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	129,5	-53,2	1,2	-5,5	-0,3	0,6	14,2	-0,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	78,9	-48,9	1,3	-4,5	-0,4	0,5	17,2	-0,3	11,0	0,0	27,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	78,9	-48,9	1,3	-4,5	-0,4	0,5	17,2	-0,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	125,3	-53,0	1,1	0,0	-0,8	0,0	6,8	-1,0	11,0	0,0	16,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	125,3	-53,0	1,1	0,0	-0,8	0,0	6,8	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	153,5	-54,7	1,4	0,0	-0,9	0,5	6,1	-1,1	11,0	0,0	16,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	153,5	-54,7	1,4	0,0	-0,9	0,5	6,1	-1,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	132,9	-53,5	1,2	-5,6	-0,3	0,6	11,2	-0,3	10,8	0,0	21,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	132,9	-53,5	1,2	-5,6	-0,3	0,6	11,2	-0,3			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	259,2	-59,3	1,3	-23,2	-0,6	0,0	-10,1	-1,0	0,0	0,0	-11,1
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	259,2	-59,3	1,3	-23,2	-0,6	0,0	-10,1	-1,0	0,0	0,0	-11,1
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	265,3	-59,5	1,2	-23,0	-0,6	0,0	-6,9	-0,9	0,0	0,0	-7,8
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	265,3	-59,5	1,2	-23,0	-0,6	0,0	-6,9	-0,9	0,0	0,0	-7,8
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	66,6	-47,5	2,1	-9,0	-0,2	1,7	14,7	0,0	0,0	0,0	14,7
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	66,6	-47,5	2,1	-9,0	-0,2	1,7	14,7	0,0	0,0	0,0	14,7
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	66,9	-47,5	2,1	-8,8	-0,2	0,1	17,3	0,0	0,0	0,0	17,3
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	66,9	-47,5	2,1	-8,8	-0,2	0,1	17,3	0,0	0,0	0,0	17,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,7	-13,4	-0,2	1,5	17,3	-0,5	0,0	0,0	16,7
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,7	-13,4	-0,2	1,5	17,3	-0,5	0,0	0,0	16,7
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,9	-15,4	-0,4	2,7	32,2	-0,5	7,8	0,0	39,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,9	-15,4	-0,4	2,7	32,2	-0,5	0,0	0,0	31,7
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	82,2	-49,3	2,1	-8,0	-0,2	0,4	20,1	0,0	0,0	0,0	20,0
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	82,2	-49,3	2,1	-8,0	-0,2	0,4	20,1	0,0	0,0	0,0	20,0
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	104,2	-51,3	2,1	-8,0	-0,3	0,7	14,9	-0,1	0,0	0,0	14,8
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	104,2	-51,3	2,1	-8,0	-0,3	0,7	14,9	-0,1	0,0	0,0	14,8
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	176,0	-55,9	1,3	-22,7	-0,4	1,0	-9,4	-0,7	0,0	0,0	-10,1
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	176,0	-55,9	1,3	-22,7	-0,4	1,0	-9,4	-0,7	0,0	0,0	-10,1
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	128,3	-53,2	1,7	-21,2	-0,3	6,3	13,0	-0,3	0,0	0,0	12,6
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	128,3	-53,2	1,7	-21,2	-0,3	6,3	13,0	-0,3	0,0	0,0	12,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	86,6	-49,7	2,1	-8,1	-0,3	0,2	18,1	-0,1	0,0	0,0	18,0
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	86,6	-49,7	2,1	-8,1	-0,3	0,2	18,1	-0,1	0,0	0,0	18,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	70,6	-48,0	1,9	-14,4	-0,2	0,1	7,2	-0,5	0,0	0,0	6,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	70,6	-48,0	1,9	-14,4	-0,2	0,1	7,2	-0,5	0,0	0,0	6,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	70,6	-48,0	1,9	-16,4	-0,4	0,2	30,2	-0,5	7,8	0,0	37,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	70,6	-48,0	1,9	-16,4	-0,4	0,2	30,2	-0,5	0,0	0,0	29,7
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	70,8	-48,0	2,1	-8,3	-0,2	0,0	20,6	0,0	0,0	0,0	20,6
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	70,8	-48,0	2,1	-8,3	-0,2	0,0	20,6	0,0	0,0	0,0	20,6
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	67,3	-47,6	2,1	-9,1	-0,2	0,2	18,9	0,0	0,0	0,0	18,9
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	67,3	-47,6	2,1	-9,1	-0,2	0,2	18,9	0,0	0,0	0,0	18,9
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	260,5	-59,3	1,3	-23,2	-0,6	0,0	-9,9	-1,0	0,0	0,0	-10,9
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	260,5	-59,3	1,3	-23,2	-0,6	0,0	-9,9	-1,0	0,0	0,0	-10,9
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	263,0	-59,4	1,3	-23,0	-0,6	0,0	-6,4	-1,0	0,0	0,0	-7,4
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	263,0	-59,4	1,3	-23,0	-0,6	0,0	-6,4	-1,0	0,0	0,0	-7,4
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	215,4	-57,7	1,3	-22,7	-0,5	1,3	1,3	-0,9	0,0	0,0	0,3
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	215,4	-57,7	1,3	-22,7	-0,5	1,3	1,3	-0,9	0,0	0,0	0,3
IO Nr. 5 In der Graslake 46 1.OG LrT 56,5 dB(A) LrN 48,7 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	332,0	-61,4	0,4	-23,9	-1,4	1,8	-7,6	-1,2	0,0	0,0	-8,8
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	332,0	-61,4	0,4	-23,9	-1,4	1,8	-7,6	-1,2	0,0	0,0	-8,8
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	332,0	-61,4	0,8	-24,6	-2,4	2,3	7,5	-1,2	7,8	0,0	14,1
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	332,0	-61,4	0,8	-24,6	-2,4	2,3	7,5	-1,2			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	225,8	-58,1	2,0	-6,0	-0,9	1,4	15,4	-1,1	0,0	0,0	14,3
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	225,8	-58,1	2,0	-6,0	-0,9	1,4	15,4	-1,1	0,0	0,0	14,3
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	225,8	-58,1	2,2	-6,9	-1,4	2,1	30,8	-1,1	7,8	0,0	37,5
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	225,8	-58,1	2,2	-6,9	-1,4	2,1	30,8	-1,1	0,0	0,0	29,7
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	289,4	-60,2	0,3	-23,9	-1,3	1,0	-7,1	-1,2	0,0	0,0	-8,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	289,4	-60,2	0,3	-23,9	-1,3	1,0	-7,1	-1,2	0,0	0,0	-8,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	289,4	-60,2	0,7	-24,6	-2,2	1,3	7,8	-1,2	7,8	0,0	14,5
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	289,4	-60,2	0,7	-24,6	-2,2	1,3	7,8	-1,2			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	261,2	-59,3	0,3	-23,7	-1,1	1,4	-6,6	-1,2	0,0	0,0	-7,7
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	261,2	-59,3	0,3	-23,7	-1,1	1,4	-6,6	-1,2	0,0	0,0	-7,7
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	261,2	-59,3	0,7	-24,5	-2,0	2,1	9,9	-1,2	7,8	0,0	16,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	261,2	-59,3	0,7	-24,5	-2,0	2,1	9,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	78,9	-48,9	1,7	0,0	-0,8	1,9	34,7	-0,4	7,8	0,0	42,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	78,9	-48,9	1,7	0,0	-0,8	1,9	34,7	-0,4	0,0	0,0	34,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	75,7	-48,6	1,7	0,0	-0,7	1,8	35,0	-0,3	7,8	0,0	42,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	75,7	-48,6	1,7	0,0	-0,7	1,8	35,0	-0,3	0,0	0,0	34,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	268,7	-59,6	0,7	-24,3	-2,0	2,0	-1,3	-1,2	7,8	0,0	5,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	268,7	-59,6	0,7	-24,3	-2,0	2,0	-1,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	269,9	-59,6	0,7	-24,3	-2,1	2,2	-1,2	-1,2	7,8	0,0	5,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	269,9	-59,6	0,7	-24,3	-2,1	2,2	-1,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	89,0	-50,0	1,7	0,0	-0,9	2,1	33,8	-0,5	7,8	0,0	41,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	89,0	-50,0	1,7	0,0	-0,9	2,1	33,8	-0,5	0,0	0,0	33,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	85,5	-49,6	1,7	0,0	-0,8	2,0	34,1	-0,5	7,8	0,0	41,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	85,5	-49,6	1,7	0,0	-0,8	2,0	34,1	-0,5	0,0	0,0	33,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,7	0,0	-0,8	2,0	34,4	-0,4	7,8	0,0	41,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	82,2	-49,3	1,7	0,0	-0,8	2,0	34,4	-0,4	0,0	0,0	34,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	95,7	-50,6	1,7	0,0	-0,9	2,2	33,2	-0,6	7,8	0,0	40,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	95,7	-50,6	1,7	0,0	-0,9	2,2	33,2	-0,6	0,0	0,0	32,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	299,4	-60,5	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-4,1	-1,2	7,8	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	299,4	-60,5	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-4,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	267,6	-59,5	0,7	-24,2	-2,0	1,4	-1,9	-1,2	7,8	0,0	4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	267,6	-59,5	0,7	-24,2	-2,0	1,4	-1,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	301,8	-60,6	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-4,1	-1,2	7,8	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	301,8	-60,6	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-4,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	297,3	-60,5	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-4,0	-1,2	7,8	0,0	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	297,3	-60,5	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-4,0	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	99,3	-50,9	1,7	0,0	-0,9	2,3	33,0	-0,6	7,8	0,0	40,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	99,3	-50,9	1,7	0,0	-0,9	2,3	33,0	-0,6	0,0	0,0	32,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	293,3	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	1,2	-4,2	-1,2	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	293,3	-60,3	0,7	-24,4	-2,2	1,2	-4,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,3	-60,4	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-3,9	-1,2	7,8	0,0	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,3	-60,4	0,7	-24,4	-2,2	1,5	-3,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	272,8	-59,7	0,7	-24,3	-2,1	2,4	-1,2	-1,2	7,8	0,0	5,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	272,8	-59,7	0,7	-24,3	-2,1	2,4	-1,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	160,8	-55,1	1,7	-9,9	-0,9	3,9	20,6	-0,9	7,8	0,0	27,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	160,8	-55,1	1,7	-9,9	-0,9	3,9	20,6	-0,9	0,0	0,0	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	157,0	-54,9	1,7	-9,9	-0,9	4,5	21,3	-0,9	7,8	0,0	28,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	157,0	-54,9	1,7	-9,9	-0,9	4,5	21,3	-0,9	0,0	0,0	20,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	164,7	-55,3	1,7	-9,8	-0,9	4,1	20,6	-0,9	7,8	0,0	27,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	164,7	-55,3	1,7	-9,8	-0,9	4,1	20,6	-0,9	0,0	0,0	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	273,9	-59,7	0,7	-24,1	-2,0	2,2	-1,2	-1,2	7,8	0,0	5,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	273,9	-59,7	0,7	-24,1	-2,0	2,2	-1,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	266,5	-59,5	0,7	-24,2	-2,0	0,5	-2,7	-1,3	7,8	0,0	3,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	266,5	-59,5	0,7	-24,2	-2,0	0,5	-2,7	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	265,3	-59,5	0,8	-24,2	-2,0	0,3	-2,9	-1,3	7,8	0,0	3,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	265,3	-59,5	0,8	-24,2	-2,0	0,3	-2,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	153,1	-54,7	1,7	-10,0	-0,8	4,6	21,5	-0,9	7,8	0,0	28,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	153,1	-54,7	1,7	-10,0	-0,8	4,6	21,5	-0,9	0,0	0,0	20,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	168,4	-55,5	1,7	-9,7	-0,9	4,2	20,6	-0,9	7,8	0,0	27,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	168,4	-55,5	1,7	-9,7	-0,9	4,2	20,6	-0,9	0,0	0,0	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	172,4	-55,7	1,7	-9,6	-1,0	4,3	20,5	-1,0	7,8	0,0	27,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	172,4	-55,7	1,7	-9,6	-1,0	4,3	20,5	-1,0	0,0	0,0	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	92,3	-50,3	1,7	0,0	-0,9	2,2	33,5	-0,5	7,8	0,0	40,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	92,3	-50,3	1,7	0,0	-0,9	2,2	33,5	-0,5	0,0	0,0	33,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	271,2	-59,7	0,7	-24,3	-2,1	2,4	-1,1	-1,2	7,8	0,0	5,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	271,2	-59,7	0,7	-24,3	-2,1	2,4	-1,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	149,2	-54,5	1,7	-10,1	-0,8	4,5	21,6	-0,9	7,8	0,0	28,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	149,2	-54,5	1,7	-10,1	-0,8	4,5	21,6	-0,9	0,0	0,0	20,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	145,3	-54,2	1,7	-10,1	-0,8	4,8	22,2	-0,8	7,8	0,0	29,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	145,3	-54,2	1,7	-10,1	-0,8	4,8	22,2	-0,8	0,0	0,0	21,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,7	-10,1	-0,8	5,5	23,1	-0,8	7,8	0,0	30,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	141,5	-54,0	1,7	-10,1	-0,8	5,5	23,1	-0,8	0,0	0,0	22,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	303,8	-60,6	0,7	-24,4	-2,3	1,5	-4,2	-1,2	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	303,8	-60,6	0,7	-24,4	-2,3	1,5	-4,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	215,2	-57,6	2,1	-8,0	-1,3	3,7	19,6	-1,1	7,8	0,0	26,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	215,2	-57,6	2,1	-8,0	-1,3	3,7	19,6	-1,1	0,0	0,0	18,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	211,6	-57,5	2,1	-8,2	-1,3	3,8	19,7	-1,1	7,8	0,0	26,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	211,6	-57,5	2,1	-8,2	-1,3	3,8	19,7	-1,1	0,0	0,0	18,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	288,0	-60,2	0,7	-24,3	-2,2	1,0	-4,1	-1,2	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	288,0	-60,2	0,7	-24,3	-2,2	1,0	-4,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	226,9	-58,1	2,2	-7,6	-1,4	3,6	19,5	-1,1	7,8	0,0	26,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	226,9	-58,1	2,2	-7,6	-1,4	3,6	19,5	-1,1	0,0	0,0	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	223,2	-58,0	2,1	-7,7	-1,4	3,8	19,7	-1,1	7,8	0,0	26,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	223,2	-58,0	2,1	-7,7	-1,4	3,8	19,7	-1,1	0,0	0,0	18,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	219,1	-57,8	2,1	-7,9	-1,3	3,6	19,5	-1,1	7,8	0,0	26,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	219,1	-57,8	2,1	-7,9	-1,3	3,6	19,5	-1,1	0,0	0,0	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	327,3	-61,3	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,4	-1,2	7,8	0,0	2,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	327,3	-61,3	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	207,4	-57,3	2,0	-8,3	-1,2	4,0	20,0	-1,1	7,8	0,0	26,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	207,4	-57,3	2,0	-8,3	-1,2	4,0	20,0	-1,1	0,0	0,0	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	238,6	-58,5	2,3	-7,2	-1,5	4,1	19,9	-1,1	7,8	0,0	26,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	238,6	-58,5	2,3	-7,2	-1,5	4,1	19,9	-1,1	0,0	0,0	18,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	242,5	-58,7	2,3	-7,1	-1,5	4,1	19,9	-1,1	7,8	0,0	26,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	242,5	-58,7	2,3	-7,1	-1,5	4,1	19,9	-1,1	0,0	0,0	18,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	69,4	-47,8	1,8	0,0	-0,7	1,1	35,2	-0,3	7,8	0,0	42,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	69,4	-47,8	1,8	0,0	-0,7	1,1	35,2	-0,3	0,0	0,0	34,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	72,3	-48,2	1,8	0,0	-0,7	1,5	35,2	-0,3	7,8	0,0	42,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	72,3	-48,2	1,8	0,0	-0,7	1,5	35,2	-0,3	0,0	0,0	34,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	137,7	-53,8	1,7	-10,1	-0,7	6,4	24,3	-0,8	7,8	0,0	31,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	137,7	-53,8	1,7	-10,1	-0,7	6,4	24,3	-0,8	0,0	0,0	23,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	231,0	-58,3	2,2	-7,5	-1,4	3,7	19,5	-1,1	7,8	0,0	26,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	231,0	-58,3	2,2	-7,5	-1,4	3,7	19,5	-1,1	0,0	0,0	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	337,0	-61,5	0,9	-24,3	-2,4	2,4	-4,2	-1,2	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	337,0	-61,5	0,9	-24,3	-2,4	2,4	-4,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	339,6	-61,6	0,9	-24,3	-2,4	2,6	-4,1	-1,2	7,8	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	339,6	-61,6	0,9	-24,3	-2,4	2,6	-4,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	342,2	-61,7	0,9	-24,4	-2,4	2,5	-4,3	-1,2	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	342,2	-61,7	0,9	-24,4	-2,4	2,5	-4,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	334,5	-61,5	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,6	-1,2	7,8	0,0	2,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	334,5	-61,5	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	306,0	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	1,5	-4,2	-1,2	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	306,0	-60,7	0,8	-24,4	-2,3	1,5	-4,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	291,4	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,5	-4,8	-1,2	7,8	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	291,4	-60,3	0,7	-24,3	-2,2	0,5	-4,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	289,4	-60,2	0,7	-24,3	-2,2	0,4	-4,9	-1,2	7,8	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	289,4	-60,2	0,7	-24,3	-2,2	0,4	-4,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	345,0	-61,7	0,9	-24,3	-2,4	2,1	-4,7	-1,3	7,8	0,0	1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	345,0	-61,7	0,9	-24,3	-2,4	2,1	-4,7	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	329,5	-61,3	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,4	-1,2	7,8	0,0	2,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	329,5	-61,3	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	235,0	-58,4	2,2	-7,3	-1,5	4,2	20,0	-1,1	7,8	0,0	26,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	235,0	-58,4	2,2	-7,3	-1,5	4,2	20,0	-1,1	0,0	0,0	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	332,0	-61,4	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,5	-1,2	7,8	0,0	2,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	332,0	-61,4	0,9	-24,3	-2,4	2,0	-4,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	347,6	-61,8	0,9	-24,4	-2,5	2,0	-4,9	-1,3	7,8	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	347,6	-61,8	0,9	-24,4	-2,5	2,0	-4,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	350,2	-61,9	0,9	-24,4	-2,5	2,1	-4,9	-1,3	7,8	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	350,2	-61,9	0,9	-24,4	-2,5	2,1	-4,9	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	170,5	-55,6	1,8	-12,0	-1,4	4,1	8,4	-1,0	7,8	0,0	15,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	170,5	-55,6	1,8	-12,0	-1,4	4,1	8,4	-1,0	0,0	0,0	7,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	88,2	-49,9	1,9	0,0	-1,9	1,6	23,2	-0,5	7,8	0,0	30,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	88,2	-49,9	1,9	0,0	-1,9	1,6	23,2	-0,5	0,0	0,0	22,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	84,7	-49,5	1,9	0,0	-1,8	1,5	23,5	-0,5	7,8	0,0	30,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	84,7	-49,5	1,9	0,0	-1,8	1,5	23,5	-0,5	0,0	0,0	23,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	143,0	-54,1	1,8	-13,4	-1,2	10,2	14,9	-0,9	7,8	0,0	21,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	143,0	-54,1	1,8	-13,4	-1,2	10,2	14,9	-0,9	0,0	0,0	14,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	139,1	-53,9	1,8	-13,4	-1,2	10,2	15,1	-0,9	7,8	0,0	22,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	139,1	-53,9	1,8	-13,4	-1,2	10,2	15,1	-0,9	0,0	0,0	14,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	166,4	-55,4	1,8	-12,2	-1,4	4,2	8,5	-1,0	7,8	0,0	15,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	166,4	-55,4	1,8	-12,2	-1,4	4,2	8,5	-1,0	0,0	0,0	7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	81,2	-49,2	1,9	0,0	-1,8	1,7	24,1	-0,4	7,8	0,0	31,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	81,2	-49,2	1,9	0,0	-1,8	1,7	24,1	-0,4	0,0	0,0	23,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	91,7	-50,2	1,9	0,0	-1,9	2,0	23,1	-0,5	7,8	0,0	30,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	91,7	-50,2	1,9	0,0	-1,9	2,0	23,1	-0,5	0,0	0,0	22,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	95,5	-50,6	1,9	0,0	-2,0	2,2	22,9	-0,6	7,8	0,0	30,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	95,5	-50,6	1,9	0,0	-2,0	2,2	22,9	-0,6	0,0	0,0	22,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	301,2	-60,6	1,4	-24,6	-3,7	0,5	-15,5	-1,2	7,8	0,0	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	301,2	-60,6	1,4	-24,6	-3,7	0,5	-15,5	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	77,5	-48,8	1,9	0,0	-1,7	1,6	24,5	-0,4	7,8	0,0	31,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	77,5	-48,8	1,9	0,0	-1,7	1,6	24,5	-0,4	0,0	0,0	24,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	74,0	-48,4	1,9	0,0	-1,7	1,5	24,9	-0,3	7,8	0,0	32,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	74,0	-48,4	1,9	0,0	-1,7	1,5	24,9	-0,3	0,0	0,0	24,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	70,6	-48,0	1,9	0,0	-1,6	1,4	25,3	-0,3	7,8	0,0	32,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	70,6	-48,0	1,9	0,0	-1,6	1,4	25,3	-0,3	0,0	0,0	25,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	279,9	-59,9	1,4	-24,5	-3,6	1,9	-12,3	-1,2	7,8	0,0	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	279,9	-59,9	1,4	-24,5	-3,6	1,9	-12,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	281,2	-60,0	1,4	-24,5	-3,6	2,4	-11,8	-1,2	7,8	0,0	-5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	281,2	-60,0	1,4	-24,5	-3,6	2,4	-11,8	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	282,6	-60,0	1,4	-24,5	-3,6	2,4	-11,9	-1,2	7,8	0,0	-5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	282,6	-60,0	1,4	-24,5	-3,6	2,4	-11,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	276,3	-59,8	1,4	-24,5	-3,6	0,0	-13,9	-1,3	7,8	0,0	-7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	276,3	-59,8	1,4	-24,5	-3,6	0,0	-13,9	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	277,3	-59,9	1,4	-24,5	-3,6	1,9	-12,1	-1,2	7,8	0,0	-5,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	277,3	-59,9	1,4	-24,5	-3,6	1,9	-12,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	278,5	-59,9	1,4	-24,5	-3,6	1,9	-12,2	-1,2	7,8	0,0	-5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	278,5	-59,9	1,4	-24,5	-3,6	1,9	-12,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	275,2	-59,8	1,4	-24,5	-3,6	0,8	-13,1	-1,3	7,8	0,0	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	275,2	-59,8	1,4	-24,5	-3,6	0,8	-13,1	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	154,9	-54,8	1,8	-12,8	-1,3	3,7	8,1	-0,9	7,8	0,0	14,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	154,9	-54,8	1,8	-12,8	-1,3	3,7	8,1	-0,9	0,0	0,0	7,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	150,9	-54,6	1,8	-13,1	-1,2	3,4	7,9	-0,9	7,8	0,0	14,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	150,9	-54,6	1,8	-13,1	-1,2	3,4	7,9	-0,9	0,0	0,0	6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,8	-13,3	-1,2	10,1	14,7	-0,9	7,8	0,0	21,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,8	-13,3	-1,2	10,1	14,7	-0,9	0,0	0,0	13,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	274,1	-59,8	1,5	-24,5	-3,5	0,8	-13,0	-1,3	7,8	0,0	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	274,1	-59,8	1,5	-24,5	-3,5	0,8	-13,0	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	162,7	-55,2	1,8	-12,5	-1,3	4,2	8,6	-1,0	7,8	0,0	15,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	162,7	-55,2	1,8	-12,5	-1,3	4,2	8,6	-1,0	0,0	0,0	7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	158,8	-55,0	1,8	-12,6	-1,3	9,4	13,8	-1,0	7,8	0,0	20,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	158,8	-55,0	1,8	-12,6	-1,3	9,4	13,8	-1,0	0,0	0,0	12,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	221,7	-57,9	2,3	-9,3	-2,0	3,7	8,3	-1,1	7,8	0,0	15,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	221,7	-57,9	2,3	-9,3	-2,0	3,7	8,3	-1,1	0,0	0,0	7,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	217,7	-57,7	2,3	-9,5	-2,0	3,2	7,8	-1,1	7,8	0,0	14,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	217,7	-57,7	2,3	-9,5	-2,0	3,2	7,8	-1,1	0,0	0,0	6,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	213,6	-57,6	2,2	-9,7	-1,9	3,3	7,8	-1,1	7,8	0,0	14,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	213,6	-57,6	2,2	-9,7	-1,9	3,3	7,8	-1,1	0,0	0,0	6,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	210,0	-57,4	2,2	-9,9	-1,9	4,4	8,9	-1,1	7,8	0,0	15,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	210,0	-57,4	2,2	-9,9	-1,9	4,4	8,9	-1,1	0,0	0,0	7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	336,5	-61,5	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-14,9	-1,2	7,8	0,0	-8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	336,5	-61,5	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-14,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	233,7	-58,4	2,4	-8,7	-2,2	2,8	7,5	-1,1	7,8	0,0	14,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	233,7	-58,4	2,4	-8,7	-2,2	2,8	7,5	-1,1	0,0	0,0	6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	229,7	-58,2	2,4	-8,9	-2,1	2,9	7,5	-1,1	7,8	0,0	14,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	229,7	-58,2	2,4	-8,9	-2,1	2,9	7,5	-1,1	0,0	0,0	6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	225,6	-58,1	2,3	-9,1	-2,1	4,3	8,9	-1,1	7,8	0,0	15,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	225,6	-58,1	2,3	-9,1	-2,1	4,3	8,9	-1,1	0,0	0,0	7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	67,1	-47,5	1,9	0,0	-1,6	0,5	24,8	-0,2	7,8	0,0	32,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	67,1	-47,5	1,9	0,0	-1,6	0,5	24,8	-0,2	0,0	0,0	24,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	63,8	-47,1	1,9	0,0	-1,5	0,3	25,1	-0,1	7,8	0,0	32,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	63,8	-47,1	1,9	0,0	-1,5	0,3	25,1	-0,1	0,0	0,0	25,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	334,4	-61,5	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-14,9	-1,2	7,8	0,0	-8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	334,4	-61,5	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-14,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	296,0	-60,4	1,4	-24,6	-3,7	1,8	-14,0	-1,2	7,8	0,0	-7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	296,0	-60,4	1,4	-24,6	-3,7	1,8	-14,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	237,3	-58,5	2,4	-8,6	-2,2	2,8	7,4	-1,1	7,8	0,0	14,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	237,3	-58,5	2,4	-8,6	-2,2	2,8	7,4	-1,1	0,0	0,0	6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	241,3	-58,6	2,4	-8,4	-2,3	4,1	8,7	-1,1	7,8	0,0	15,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	241,3	-58,6	2,4	-8,4	-2,3	4,1	8,7	-1,1	0,0	0,0	7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	205,8	-57,3	2,2	-10,1	-1,8	4,5	9,0	-1,1	7,8	0,0	15,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	205,8	-57,3	2,2	-10,1	-1,8	4,5	9,0	-1,1	0,0	0,0	7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	135,3	-53,6	1,8	-13,6	-1,1	10,5	15,5	-0,8	7,8	0,0	22,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	135,3	-53,6	1,8	-13,6	-1,1	10,5	15,5	-0,8	0,0	0,0	14,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	311,6	-60,9	1,5	-24,6	-3,8	1,5	-14,7	-1,2	7,8	0,0	-8,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	311,6	-60,9	1,5	-24,6	-3,8	1,5	-14,7	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	313,6	-60,9	1,5	-24,6	-3,8	1,5	-14,8	-1,2	7,8	0,0	-8,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	313,6	-60,9	1,5	-24,6	-3,8	1,5	-14,8	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	299,4	-60,5	1,4	-24,6	-3,7	0,5	-15,4	-1,2	7,8	0,0	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	299,4	-60,5	1,4	-24,6	-3,7	0,5	-15,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	297,4	-60,5	1,4	-24,6	-3,7	2,1	-13,8	-1,2	7,8	0,0	-7,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	297,4	-60,5	1,4	-24,6	-3,7	2,1	-13,8	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	303,1	-60,6	1,4	-24,6	-3,7	1,8	-14,2	-1,2	7,8	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	303,1	-60,6	1,4	-24,6	-3,7	1,8	-14,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	305,1	-60,7	1,4	-24,6	-3,8	1,8	-14,3	-1,2	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	305,1	-60,7	1,4	-24,6	-3,8	1,8	-14,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	307,3	-60,7	1,4	-24,6	-3,8	1,5	-14,6	-1,2	7,8	0,0	-8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	307,3	-60,7	1,4	-24,6	-3,8	1,5	-14,6	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	309,4	-60,8	1,5	-24,6	-3,8	1,5	-14,7	-1,2	7,8	0,0	-8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	309,4	-60,8	1,5	-24,6	-3,8	1,5	-14,7	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,7	-24,5	-3,9	3,0	-14,2	-1,3	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,7	-24,5	-3,9	3,0	-14,2	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	354,5	-62,0	1,7	-24,5	-3,9	2,0	-15,3	-1,3	7,8	0,0	-8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	354,5	-62,0	1,7	-24,5	-3,9	2,0	-15,3	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	357,0	-62,0	1,7	-24,5	-3,9	2,0	-15,3	-1,3	7,8	0,0	-8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	357,0	-62,0	1,7	-24,5	-3,9	2,0	-15,3	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	339,1	-61,6	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,0	-1,2	7,8	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	339,1	-61,6	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	341,5	-61,7	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,1	-1,2	7,8	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	341,5	-61,7	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	343,9	-61,7	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,1	-1,3	7,8	0,0	-8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	343,9	-61,7	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,1	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	346,4	-61,8	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,2	-1,3	7,8	0,0	-8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	346,4	-61,8	1,6	-24,5	-3,9	1,9	-15,2	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	349,1	-61,9	1,7	-24,5	-3,9	3,0	-14,1	-1,3	7,8	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	349,1	-61,9	1,7	-24,5	-3,9	3,0	-14,1	-1,3			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	151,1	-54,6	1,4	-10,8	-0,5	7,4	24,9	-0,9	7,8	0,0	34,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	151,1	-54,6	1,4	-10,8	-0,5	7,4	24,9	-0,9	0,0	0,0	27,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	221,7	-57,9	1,9	-7,5	-0,9	2,4	20,0	-1,1	7,8	0,0	29,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	221,7	-57,9	1,9	-7,5	-0,9	2,4	20,0	-1,1	0,0	0,0	21,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	281,2	-60,0	1,0	-23,1	-1,1	0,9	-0,3	-1,3	7,8	0,0	9,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	281,2	-60,0	1,0	-23,1	-1,1	0,9	-0,3	-1,3			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	306,9	-60,7	1,0	-23,1	-1,1	0,9	-1,0	-1,2	7,8	0,0	8,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	306,9	-60,7	1,0	-23,1	-1,1	0,9	-1,0	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	75,5	-48,6	1,6	-0,2	-0,5	1,2	35,5	-0,3	7,8	0,0	46,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	75,5	-48,6	1,6	-0,2	-0,5	1,2	35,5	-0,3	0,0	0,0	38,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	347,8	-61,8	1,4	-22,9	-1,2	1,3	-1,3	-1,3	7,8	0,0	8,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	347,8	-61,8	1,4	-22,9	-1,2	1,3	-1,3	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	231,6	-58,3	1,8	-1,5	-1,4	0,1	7,7	-1,2	11,0	0,0	17,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	231,6	-58,3	1,8	-1,5	-1,4	0,1	7,7	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	379,5	-62,6	1,3	-18,4	-0,6	0,5	-15,8	-1,3	10,8	0,0	-6,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	379,5	-62,6	1,3	-18,4	-0,6	0,5	-15,8	-1,3	13,8	0,0	-3,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	317,9	-61,0	0,8	-22,6	-1,1	1,0	-21,9	-1,3	10,8	0,0	-12,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	317,9	-61,0	0,8	-22,6	-1,1	1,0	-21,9	-1,3	13,8	0,0	-9,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	354,8	-62,0	1,1	-13,9	-0,6	1,9	-6,5	-1,3	11,2	0,0	3,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	354,8	-62,0	1,1	-13,9	-0,6	1,9	-6,5	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	188,7	-56,5	1,5	-7,7	-0,5	2,7	0,4	-1,1	10,8	0,0	10,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	188,7	-56,5	1,5	-7,7	-0,5	2,7	0,4	-1,1	13,8	0,0	13,1
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	308,1	-60,8	1,0	-10,2	-0,7	1,0	1,4	-1,4	11,2	0,0	11,3
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	308,1	-60,8	1,0	-10,2	-0,7	1,0	1,4	-1,4			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	241,7	-58,7	1,8	-5,5	-0,8	0,0	19,4	-0,4	0,0	0,0	19,0
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	241,7	-58,7	1,8	-5,5	-0,8	0,0	19,4	-0,4	0,0	0,0	19,0
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	177,2	-56,0	1,8	-6,3	-0,5	0,0	21,5	-0,1	0,0	0,0	21,4
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	177,2	-56,0	1,8	-6,3	-0,5	0,0	21,5	-0,1	0,0	0,0	21,4
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	296,6	-60,4	1,4	-7,1	-0,9	0,2	15,3	-0,6	0,0	0,0	14,7
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	296,6	-60,4	1,4	-7,1	-0,9	0,2	15,3	-0,6	0,0	0,0	14,7
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	246,9	-58,8	1,3	-8,4	-0,7	0,3	15,9	-0,4	0,0	0,0	15,4
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	246,9	-58,8	1,3	-8,4	-0,7	0,3	15,9	-0,4	0,0	0,0	15,4
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	240,7	-58,6	1,3	-7,3	-0,9	3,0	30,1	-1,0	7,8	0,0	37,0
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	240,7	-58,6	1,3	-7,3	-0,9	3,0	30,1	-1,0			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	173,7	-55,8	1,6	-5,7	-0,8	3,0	29,6	-0,9	7,8	0,0	36,5
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	173,7	-55,8	1,6	-5,7	-0,8	3,0	29,6	-0,9	0,0	0,0	28,7
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	247,7	-58,9	1,3	-7,7	-0,9	3,0	30,1	-1,0	7,8	0,0	36,9
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	247,7	-58,9	1,3	-7,7	-0,9	3,0	30,1	-1,0			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	148,5	-54,4	1,4	-5,0	-0,8	3,3	29,6	-0,9	7,8	0,0	36,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	148,5	-54,4	1,4	-5,0	-0,8	3,3	29,6	-0,9	0,0	0,0	28,7
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	79,9	-49,0	1,6	-2,0	-0,4	1,0	39,1	-0,1	7,8	0,0	46,8
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	79,9	-49,0	1,6	-2,0	-0,4	1,0	39,1	-0,1	0,0	0,0	39,0
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	252,3	-59,0	1,3	-8,3	-0,9	3,0	30,1	-1,0	7,8	0,0	37,0
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	252,3	-59,0	1,3	-8,3	-0,9	3,0	30,1	-1,0			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	325,4	-61,2	1,3	-22,4	-0,7	1,1	-2,4	-0,9	0,0	0,0	-3,3
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	325,4	-61,2	1,3	-22,4	-0,7	1,1	-2,4	-0,9	0,0	0,0	-3,3
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,3	-22,8	-0,8	1,1	-11,2	-1,0	0,0	0,0	-12,2
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,3	-22,8	-0,8	1,1	-11,2	-1,0	0,0	0,0	-12,2
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	199,0	-57,0	2,1	-5,0	-0,6	0,6	11,7	-0,6	0,0	0,0	11,1
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	199,0	-57,0	2,1	-5,0	-0,6	0,6	11,7	-0,6	0,0	0,0	11,1
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	332,3	-61,4	1,2	-22,5	-0,7	1,1	-7,3	-0,9	0,0	0,0	-8,2
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	332,3	-61,4	1,2	-22,5	-0,7	1,1	-7,3	-0,9	0,0	0,0	-8,2
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	225,3	-58,0	2,1	-4,7	-0,7	0,7	14,5	-0,7	0,0	0,0	13,8
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	225,3	-58,0	2,1	-4,7	-0,7	0,7	14,5	-0,7	0,0	0,0	13,8
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	314,4	-60,9	1,3	-22,8	-0,7	1,0	-10,5	-0,9	0,0	0,0	-11,5
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	314,4	-60,9	1,3	-22,8	-0,7	1,0	-10,5	-0,9	0,0	0,0	-11,5
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	304,9	-60,7	1,2	-22,8	-0,7	1,0	-10,0	-0,9	0,0	0,0	-10,9
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	304,9	-60,7	1,2	-22,8	-0,7	1,0	-10,0	-0,9	0,0	0,0	-10,9
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	208,7	-57,4	1,5	-10,8	-0,5	3,4	19,0	-0,2	0,0	0,0	18,8
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	208,7	-57,4	1,5	-10,8	-0,5	3,4	19,0	-0,2	0,0	0,0	18,8
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	261,3	-59,3	1,2	-22,5	-0,6	1,1	-6,0	-0,8	0,0	0,0	-6,8
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	261,3	-59,3	1,2	-22,5	-0,6	1,1	-6,0	-0,8	0,0	0,0	-6,8
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	117,3	-52,4	1,8	-7,7	-0,3	0,4	24,9	0,0	0,0	0,0	24,9
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	117,3	-52,4	1,8	-7,7	-0,3	0,4	24,9	0,0	0,0	0,0	24,9
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	253,8	-59,1	2,2	-4,7	-0,8	0,0	9,4	-0,8	0,0	0,0	8,6
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	253,8	-59,1	2,2	-4,7	-0,8	0,0	9,4	-0,8	0,0	0,0	8,6
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	277,0	-59,8	1,7	-21,8	-0,6	0,7	0,0	-0,8	0,0	0,0	-0,7
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	277,0	-59,8	1,7	-21,8	-0,6	0,7	0,0	-0,8	0,0	0,0	-0,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	160,5	-55,1	1,1	-6,0	-0,7	3,0	4,0	-1,0	10,8	0,0	13,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	160,5	-55,1	1,1	-6,0	-0,7	3,0	4,0	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	244,2	-58,7	1,0	-8,1	-0,7	2,8	7,8	-1,0	10,8	0,0	17,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	244,2	-58,7	1,0	-8,1	-0,7	2,8	7,8	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	175,6	-55,9	1,3	-6,3	-0,7	2,8	10,4	-1,0	11,0	0,0	20,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	175,6	-55,9	1,3	-6,3	-0,7	2,8	10,4	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	219,9	-57,8	1,6	0,0	-1,2	0,0	2,0	-1,1	11,0	0,0	11,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	219,9	-57,8	1,6	0,0	-1,2	0,0	2,0	-1,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	233,3	-58,4	1,7	0,0	-1,3	0,1	2,1	-1,2	11,0	0,0	11,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	233,3	-58,4	1,7	0,0	-1,3	0,1	2,1	-1,2			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	247,4	-58,9	1,0	-8,3	-0,7	2,9	4,8	-1,0	10,8	0,0	14,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	247,4	-58,9	1,0	-8,3	-0,7	2,9	4,8	-1,0			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	269,5	-59,6	1,2	-22,8	-0,6	1,3	-8,9	-0,8	0,0	0,0	-9,7
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	269,5	-59,6	1,2	-22,8	-0,6	1,3	-8,9	-0,8	0,0	0,0	-9,7
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	289,5	-60,2	1,1	-22,6	-0,6	0,7	-6,6	-0,8	0,0	0,0	-7,5
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	289,5	-60,2	1,1	-22,6	-0,6	0,7	-6,6	-0,8	0,0	0,0	-7,5
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	124,6	-52,9	2,2	0,0	-0,4	2,3	18,7	-0,2	0,0	0,0	18,5
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	124,6	-52,9	2,2	0,0	-0,4	2,3	18,7	-0,2	0,0	0,0	18,5
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	130,3	-53,3	2,1	-2,0	-0,4	0,1	18,2	-0,3	0,0	0,0	17,9
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	130,3	-53,3	2,1	-2,0	-0,4	0,1	18,2	-0,3	0,0	0,0	17,9
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	155,9	-54,8	1,6	-6,6	-0,5	0,6	17,1	-0,8	0,0	0,0	16,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	155,9	-54,8	1,6	-6,6	-0,5	0,6	17,1	-0,8	0,0	0,0	16,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	155,9	-54,8	1,8	-7,9	-0,9	1,0	32,0	-0,8	7,8	0,0	39,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	155,9	-54,8	1,8	-7,9	-0,9	1,0	32,0	-0,8	0,0	0,0	31,2
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	155,6	-54,8	2,1	-4,5	-0,5	0,3	17,7	-0,3	0,0	0,0	17,4
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	155,6	-54,8	2,1	-4,5	-0,5	0,3	17,7	-0,3	0,0	0,0	17,4
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	183,7	-56,3	2,1	-5,1	-0,6	0,6	12,5	-0,5	0,0	0,0	11,9
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	183,7	-56,3	2,1	-5,1	-0,6	0,6	12,5	-0,5	0,0	0,0	11,9
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	154,7	-54,8	2,1	-20,7	-0,3	0,9	-5,6	-0,4	0,0	0,0	-6,0
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	154,7	-54,8	2,1	-20,7	-0,3	0,9	-5,6	-0,4	0,0	0,0	-6,0
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	95,9	-50,6	2,1	-5,0	-0,2	0,6	26,4	-0,1	0,0	0,0	26,4
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	95,9	-50,6	2,1	-5,0	-0,2	0,6	26,4	-0,1	0,0	0,0	26,4
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	66,3	-47,4	2,1	-1,4	-0,2	0,0	26,9	0,0	0,0	0,0	26,9
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	66,3	-47,4	2,1	-1,4	-0,2	0,0	26,9	0,0	0,0	0,0	26,9
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	87,7	-49,9	1,9	0,0	-0,3	0,0	19,5	-0,4	0,0	0,0	19,1
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	87,7	-49,9	1,9	0,0	-0,3	0,0	19,5	-0,4	0,0	0,0	19,1
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	87,7	-49,9	1,9	0,0	-0,8	0,1	44,1	-0,4	7,8	0,0	51,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	87,7	-49,9	1,9	0,0	-0,8	0,1	44,1	-0,4	0,0	0,0	43,7
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	87,6	-49,8	2,1	0,0	-0,3	0,0	27,0	0,0	0,0	0,0	27,0
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	87,6	-49,8	2,1	0,0	-0,3	0,0	27,0	0,0	0,0	0,0	27,0
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	114,7	-52,2	2,1	0,0	-0,4	1,3	24,4	-0,2	0,0	0,0	24,2
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	114,7	-52,2	2,1	0,0	-0,4	1,3	24,4	-0,2	0,0	0,0	24,2
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	276,1	-59,8	1,2	-22,8	-0,6	0,9	-9,3	-0,8	0,0	0,0	-10,2
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	276,1	-59,8	1,2	-22,8	-0,6	0,9	-9,3	-0,8	0,0	0,0	-10,2
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	252,9	-59,0	1,7	-22,5	-0,6	0,0	-5,1	-0,9	0,0	0,0	-5,9
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	252,9	-59,0	1,7	-22,5	-0,6	0,0	-5,1	-0,9	0,0	0,0	-5,9
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	196,7	-56,9	2,1	-12,1	-0,5	3,3	15,4	-0,6	0,0	0,0	14,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quelltyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	196,7	-56,9	2,1	-12,1	-0,5	3,3	15,4	-0,6	0,0	0,0	14,8
IO Nr. 6	In der Graslake 40 3.OG LrT 50,8 dB(A) LrN 43,1 dB(A)																				
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	372,1	-62,4	0,1	-23,8	-1,5	0,2	-10,5	-1,0	0,0	0,0	-11,5
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	372,1	-62,4	0,1	-23,8	-1,5	0,2	-10,5	-1,0	0,0	0,0	-11,5
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	372,1	-62,4	0,5	-24,5	-2,6	0,5	4,3	-1,0	7,8	0,0	11,1
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	372,1	-62,4	0,5	-24,5	-2,6	0,5	4,3	-1,0			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	285,8	-60,1	1,7	0,0	-1,4	0,4	17,4	-0,9	0,0	0,0	16,5
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	285,8	-60,1	1,7	0,0	-1,4	0,4	17,4	-0,9	0,0	0,0	16,5
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	285,8	-60,1	1,9	0,0	-2,2	0,5	32,9	-0,9	7,8	0,0	39,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	285,8	-60,1	1,9	0,0	-2,2	0,5	32,9	-0,9	0,0	0,0	31,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	320,8	-61,1	0,0	-23,8	-1,4	0,1	-9,2	-1,0	0,0	0,0	-10,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	320,8	-61,1	0,0	-23,8	-1,4	0,1	-9,2	-1,0	0,0	0,0	-10,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	320,8	-61,1	0,5	-24,5	-2,3	0,2	5,5	-1,0	7,8	0,0	12,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	320,8	-61,1	0,5	-24,5	-2,3	0,2	5,5	-1,0			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	281,3	-60,0	0,2	-23,9	-1,2	0,0	-9,0	-0,9	0,0	0,0	-9,9
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	281,3	-60,0	0,2	-23,9	-1,2	0,0	-9,0	-0,9	0,0	0,0	-9,9
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	281,3	-60,0	0,6	-24,5	-2,1	0,0	6,7	-0,9	7,8	0,0	13,6
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	281,3	-60,0	0,6	-24,5	-2,1	0,0	6,7	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	132,2	-53,4	1,7	-8,6	-0,7	5,2	24,9	-0,3	7,8	0,0	32,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	132,2	-53,4	1,7	-8,6	-0,7	5,2	24,9	-0,3	0,0	0,0	24,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	128,4	-53,2	1,7	-9,3	-0,7	6,1	25,4	-0,2	7,8	0,0	33,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	128,4	-53,2	1,7	-9,3	-0,7	6,1	25,4	-0,2	0,0	0,0	25,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	288,0	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-0,9	7,8	0,0	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	288,0	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	290,0	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,3	-0,9	7,8	0,0	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	290,0	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,3	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	143,7	-54,1	1,7	-5,3	-1,1	2,2	24,2	-0,4	7,8	0,0	31,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	143,7	-54,1	1,7	-5,3	-1,1	2,2	24,2	-0,4	0,0	0,0	23,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	139,8	-53,9	1,7	-5,9	-1,0	2,8	24,5	-0,3	7,8	0,0	32,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	139,8	-53,9	1,7	-5,9	-1,0	2,8	24,5	-0,3	0,0	0,0	24,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,7	-6,6	-0,9	3,5	24,9	-0,3	7,8	0,0	32,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,7	-6,6	-0,9	3,5	24,9	-0,3	0,0	0,0	24,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	151,2	-54,6	1,7	-3,8	-1,3	1,8	24,5	-0,4	7,8	0,0	31,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	151,2	-54,6	1,7	-3,8	-1,3	1,8	24,5	-0,4	0,0	0,0	24,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	331,3	-61,4	0,5	-24,2	-2,3	0,0	-6,7	-1,0	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	331,3	-61,4	0,5	-24,2	-2,3	0,0	-6,7	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	286,1	-60,1	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-0,9	7,8	0,0	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	286,1	-60,1	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-0,9			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	334,2	-61,5	0,5	-24,2	-2,3	0,1	-6,6	-1,0	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	334,2	-61,5	0,5	-24,2	-2,3	0,1	-6,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	328,7	-61,3	0,5	-24,2	-2,3	0,0	-6,6	-1,0	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	328,7	-61,3	0,5	-24,2	-2,3	0,0	-6,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	155,1	-54,8	1,7	-3,0	-1,4	1,7	25,0	-0,4	7,8	0,0	32,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	155,1	-54,8	1,7	-3,0	-1,4	1,7	25,0	-0,4	0,0	0,0	24,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	323,6	-61,2	0,5	-24,2	-2,3	0,2	-6,2	-1,0	7,8	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	323,6	-61,2	0,5	-24,2	-2,3	0,2	-6,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	326,1	-61,3	0,5	-24,2	-2,3	0,1	-6,4	-1,0	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	326,1	-61,3	0,5	-24,2	-2,3	0,1	-6,4	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	294,4	-60,4	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,4	-1,0	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	294,4	-60,4	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,4	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	220,3	-57,9	1,7	-0,1	-1,9	1,4	24,1	-0,8	7,8	0,0	31,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	220,3	-57,9	1,7	-0,1	-1,9	1,4	24,1	-0,8	0,0	0,0	23,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	216,4	-57,7	1,7	0,0	-1,8	1,3	24,2	-0,8	7,8	0,0	31,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	216,4	-57,7	1,7	0,0	-1,8	1,3	24,2	-0,8	0,0	0,0	23,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	224,2	-58,0	1,7	-0,2	-1,9	1,5	24,0	-0,8	7,8	0,0	30,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	224,2	-58,0	1,7	-0,2	-1,9	1,5	24,0	-0,8	0,0	0,0	23,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	296,3	-60,4	0,5	-24,3	-2,2	0,0	-4,5	-1,0	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	296,3	-60,4	0,5	-24,3	-2,2	0,0	-4,5	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	284,3	-60,1	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,1	-0,9	7,8	0,0	2,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	284,3	-60,1	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,1	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	282,4	-60,0	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,0	-0,9	7,8	0,0	2,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	282,4	-60,0	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,0	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	212,4	-57,5	1,7	0,0	-1,8	1,2	24,3	-0,7	7,8	0,0	31,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	212,4	-57,5	1,7	0,0	-1,8	1,2	24,3	-0,7	0,0	0,0	23,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	228,0	-58,2	1,7	-0,2	-1,9	1,5	23,6	-0,8	7,8	0,0	30,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	228,0	-58,2	1,7	-0,2	-1,9	1,5	23,6	-0,8	0,0	0,0	22,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,1	-58,3	1,7	-0,3	-1,9	1,6	23,5	-0,8	7,8	0,0	30,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,1	-58,3	1,7	-0,3	-1,9	1,6	23,5	-0,8	0,0	0,0	22,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	147,5	-54,4	1,7	-4,4	-1,3	1,9	24,3	-0,4	7,8	0,0	31,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	147,5	-54,4	1,7	-4,4	-1,3	1,9	24,3	-0,4	0,0	0,0	24,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	292,0	-60,3	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,4	-1,0	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	292,0	-60,3	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,4	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	208,4	-57,4	1,7	0,0	-1,8	1,1	24,4	-0,7	7,8	0,0	31,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	208,4	-57,4	1,7	0,0	-1,8	1,1	24,4	-0,7	0,0	0,0	23,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	204,5	-57,2	1,7	0,0	-1,8	1,3	24,8	-0,7	7,8	0,0	31,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	204,5	-57,2	1,7	0,0	-1,8	1,3	24,8	-0,7	0,0	0,0	24,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	200,6	-57,0	1,7	0,0	-1,7	1,2	24,9	-0,7	7,8	0,0	32,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	200,6	-57,0	1,7	0,0	-1,7	1,2	24,9	-0,7	0,0	0,0	24,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	336,8	-61,5	0,5	-24,2	-2,3	0,2	-6,6	-1,0	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	336,8	-61,5	0,5	-24,2	-2,3	0,2	-6,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	275,5	-59,8	1,7	-1,3	-2,1	2,2	21,5	-0,9	7,8	0,0	28,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	275,5	-59,8	1,7	-1,3	-2,1	2,2	21,5	-0,9	0,0	0,0	20,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,7	-1,1	-2,1	2,2	21,7	-0,9	7,8	0,0	28,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,7	-1,1	-2,1	2,2	21,7	-0,9	0,0	0,0	20,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	316,5	-61,0	0,5	-24,2	-2,2	0,5	-5,7	-1,0	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	316,5	-61,0	0,5	-24,2	-2,2	0,5	-5,7	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	287,3	-60,2	1,7	-1,7	-2,2	2,8	21,2	-0,9	7,8	0,0	28,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	287,3	-60,2	1,7	-1,7	-2,2	2,8	21,2	-0,9	0,0	0,0	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	283,5	-60,0	1,7	-1,5	-2,2	2,3	21,1	-0,9	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	283,5	-60,0	1,7	-1,5	-2,2	2,3	21,1	-0,9	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	279,4	-59,9	1,7	-1,4	-2,2	2,2	21,2	-0,9	7,8	0,0	28,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	279,4	-59,9	1,7	-1,4	-2,2	2,2	21,2	-0,9	0,0	0,0	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	365,0	-62,2	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,0	-1,0	7,8	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	365,0	-62,2	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,0	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	267,6	-59,5	1,7	-1,0	-2,1	2,3	22,1	-0,9	7,8	0,0	29,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	267,6	-59,5	1,7	-1,0	-2,1	2,3	22,1	-0,9	0,0	0,0	21,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	299,1	-60,5	1,7	-2,0	-2,2	3,7	21,4	-1,0	7,8	0,0	28,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	299,1	-60,5	1,7	-2,0	-2,2	3,7	21,4	-1,0	0,0	0,0	20,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	303,0	-60,6	1,7	-2,2	-2,2	3,8	21,2	-1,0	7,8	0,0	28,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	303,0	-60,6	1,7	-2,2	-2,2	3,8	21,2	-1,0	0,0	0,0	20,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	120,6	-52,6	1,7	-10,0	-0,6	7,5	26,8	-0,2	7,8	0,0	34,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	120,6	-52,6	1,7	-10,0	-0,6	7,5	26,8	-0,2	0,0	0,0	26,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	124,3	-52,9	1,7	-9,8	-0,7	6,9	26,1	-0,2	7,8	0,0	33,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	124,3	-52,9	1,7	-9,8	-0,7	6,9	26,1	-0,2	0,0	0,0	25,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	196,7	-56,9	1,7	0,0	-1,7	1,1	24,9	-0,7	7,8	0,0	32,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	196,7	-56,9	1,7	0,0	-1,7	1,1	24,9	-0,7	0,0	0,0	24,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	291,4	-60,3	1,7	-1,8	-2,2	3,1	21,3	-0,9	7,8	0,0	28,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	291,4	-60,3	1,7	-1,8	-2,2	3,1	21,3	-0,9	0,0	0,0	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	376,3	-62,5	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,3	-1,0	7,8	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	376,3	-62,5	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,3	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	379,3	-62,6	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,4	-1,0	7,8	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	379,3	-62,6	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,4	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	382,2	-62,6	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,5	-1,0	7,8	0,0	-0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	382,2	-62,6	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,5	-1,0			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	373,4	-62,4	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,2	-1,0	7,8	0,0	-0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	373,4	-62,4	0,6	-24,2	-2,5	0,5	-7,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	339,5	-61,6	0,5	-24,2	-2,4	0,3	-6,6	-1,0	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	339,5	-61,6	0,5	-24,2	-2,4	0,3	-6,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	321,1	-61,1	0,5	-24,2	-2,3	0,3	-6,0	-1,0	7,8	0,0	0,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	321,1	-61,1	0,5	-24,2	-2,3	0,3	-6,0	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	318,5	-61,1	0,5	-24,2	-2,2	0,4	-5,8	-1,0	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	318,5	-61,1	0,5	-24,2	-2,2	0,4	-5,8	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	385,5	-62,7	0,7	-24,2	-2,5	0,5	-7,5	-1,0	7,8	0,0	-0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	385,5	-62,7	0,7	-24,2	-2,5	0,5	-7,5	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	367,6	-62,3	0,6	-24,2	-2,4	0,5	-7,0	-1,0	7,8	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	367,6	-62,3	0,6	-24,2	-2,4	0,5	-7,0	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	295,4	-60,4	1,7	-1,9	-2,2	3,2	21,1	-1,0	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	295,4	-60,4	1,7	-1,9	-2,2	3,2	21,1	-1,0	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	370,6	-62,4	0,6	-24,1	-2,4	0,5	-7,1	-1,0	7,8	0,0	-0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	370,6	-62,4	0,6	-24,1	-2,4	0,5	-7,1	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	388,4	-62,8	0,7	-24,1	-2,5	0,5	-7,5	-1,0	7,8	0,0	-0,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	388,4	-62,8	0,7	-24,1	-2,5	0,5	-7,5	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	391,4	-62,8	0,7	-24,2	-2,5	0,5	-7,6	-1,0	7,8	0,0	-0,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	391,4	-62,8	0,7	-24,2	-2,5	0,5	-7,6	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	230,9	-58,3	1,8	-3,4	-2,9	1,1	9,8	-0,8	7,8	0,0	16,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	230,9	-58,3	1,8	-3,4	-2,9	1,1	9,8	-0,8	0,0	0,0	9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	145,3	-54,2	1,8	-1,5	-3,7	3,2	17,2	-0,4	7,8	0,0	24,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	145,3	-54,2	1,8	-1,5	-3,7	3,2	17,2	-0,4	0,0	0,0	16,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,8	-2,4	-3,7	3,7	17,0	-0,4	7,8	0,0	24,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,8	-2,4	-3,7	3,7	17,0	-0,4	0,0	0,0	16,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	203,0	-57,1	1,8	-2,1	-3,1	1,7	12,7	-0,7	7,8	0,0	19,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	203,0	-57,1	1,8	-2,1	-3,1	1,7	12,7	-0,7	0,0	0,0	12,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	199,1	-57,0	1,8	0,0	-3,2	0,8	14,0	-0,7	7,8	0,0	21,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	199,1	-57,0	1,8	0,0	-3,2	0,8	14,0	-0,7	0,0	0,0	13,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	226,8	-58,1	1,8	-3,3	-2,9	2,0	11,0	-0,8	7,8	0,0	18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	226,8	-58,1	1,8	-3,3	-2,9	2,0	11,0	-0,8	0,0	0,0	10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	137,5	-53,8	1,8	-3,6	-3,1	4,1	17,0	-0,3	7,8	0,0	24,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	137,5	-53,8	1,8	-3,6	-3,1	4,1	17,0	-0,3	0,0	0,0	16,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	149,0	-54,5	1,8	-1,1	-3,5	1,0	15,3	-0,4	7,8	0,0	22,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	149,0	-54,5	1,8	-1,1	-3,5	1,0	15,3	-0,4	0,0	0,0	14,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	153,0	-54,7	1,8	-0,7	-3,2	0,8	15,6	-0,5	7,8	0,0	22,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	153,0	-54,7	1,8	-0,7	-3,2	0,8	15,6	-0,5	0,0	0,0	15,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	330,5	-61,4	1,2	-24,3	-3,5	0,5	-15,9	-1,0	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	330,5	-61,4	1,2	-24,3	-3,5	0,5	-15,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	133,5	-53,5	1,8	-4,5	-2,6	4,3	17,0	-0,3	7,8	0,0	24,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	133,5	-53,5	1,8	-4,5	-2,6	4,3	17,0	-0,3	0,0	0,0	16,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	129,6	-53,2	1,8	-4,8	-2,4	4,4	17,3	-0,2	7,8	0,0	24,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	129,6	-53,2	1,8	-4,8	-2,4	4,4	17,3	-0,2	0,0	0,0	17,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	125,7	-53,0	1,8	-9,8	-1,2	7,0	16,4	-0,2	7,8	0,0	24,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	125,7	-53,0	1,8	-9,8	-1,2	7,0	16,4	-0,2	0,0	0,0	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	300,0	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,6	-1,0	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	300,0	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,6	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	302,1	-60,6	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,7	-1,0	7,8	0,0	-7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	302,1	-60,6	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,7	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	304,1	-60,7	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,8	-1,0	7,8	0,0	-8,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	304,1	-60,7	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,8	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	294,1	-60,4	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0	7,8	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	294,1	-60,4	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	295,9	-60,4	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,5	-1,0	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	295,9	-60,4	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,5	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	297,8	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,6	-1,0	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	297,8	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,6	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	292,3	-60,3	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0	7,8	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	292,3	-60,3	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	215,1	-57,6	1,8	-2,6	-2,9	1,7	11,8	-0,8	7,8	0,0	18,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	215,1	-57,6	1,8	-2,6	-2,9	1,7	11,8	-0,8	0,0	0,0	11,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	211,0	-57,5	1,8	-2,5	-3,0	1,7	12,1	-0,7	7,8	0,0	19,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	211,0	-57,5	1,8	-2,5	-3,0	1,7	12,1	-0,7	0,0	0,0	11,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	207,0	-57,3	1,8	-2,3	-3,0	1,7	12,5	-0,7	7,8	0,0	19,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	207,0	-57,3	1,8	-2,3	-3,0	1,7	12,5	-0,7	0,0	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	290,4	-60,3	1,3	-24,5	-3,6	0,0	-14,5	-0,9	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	290,4	-60,3	1,3	-24,5	-3,6	0,0	-14,5	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	223,0	-58,0	1,8	-3,2	-2,9	2,0	11,3	-0,8	7,8	0,0	18,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	223,0	-58,0	1,8	-3,2	-2,9	2,0	11,3	-0,8	0,0	0,0	10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	219,1	-57,8	1,8	-2,9	-2,9	1,8	11,5	-0,8	7,8	0,0	18,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	219,1	-57,8	1,8	-2,9	-2,9	1,8	11,5	-0,8	0,0	0,0	10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	282,5	-60,0	1,8	-4,1	-3,5	4,4	10,1	-0,9	7,8	0,0	17,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	282,5	-60,0	1,8	-4,1	-3,5	4,4	10,1	-0,9	0,0	0,0	9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	278,5	-59,9	1,8	-4,0	-3,5	3,9	9,8	-0,9	7,8	0,0	16,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	278,5	-59,9	1,8	-4,0	-3,5	3,9	9,8	-0,9	0,0	0,0	8,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	274,4	-59,8	1,8	-4,1	-3,5	4,3	10,3	-0,9	7,8	0,0	17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	274,4	-59,8	1,8	-4,1	-3,5	4,3	10,3	-0,9	0,0	0,0	9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	270,8	-59,6	1,8	-4,0	-3,4	4,5	10,7	-0,9	7,8	0,0	17,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	270,8	-59,6	1,8	-4,0	-3,4	4,5	10,7	-0,9	0,0	0,0	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	373,8	-62,4	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,1	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	373,8	-62,4	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	294,6	-60,4	1,8	-4,1	-3,7	4,4	9,5	-1,0	7,8	0,0	16,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	294,6	-60,4	1,8	-4,1	-3,7	4,4	9,5	-1,0	0,0	0,0	8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	290,6	-60,3	1,8	-4,1	-3,6	4,3	9,7	-0,9	7,8	0,0	16,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	290,6	-60,3	1,8	-4,1	-3,6	4,3	9,7	-0,9	0,0	0,0	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	286,4	-60,1	1,8	-4,1	-3,6	4,5	10,0	-0,9	7,8	0,0	16,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	286,4	-60,1	1,8	-4,1	-3,6	4,5	10,0	-0,9	0,0	0,0	9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	121,6	-52,7	1,8	-10,9	-1,1	7,7	16,4	-0,2	7,8	0,0	24,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	121,6	-52,7	1,8	-10,9	-1,1	7,7	16,4	-0,2	0,0	0,0	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	117,7	-52,4	1,9	-11,9	-1,0	0,0	8,0	-0,1	7,8	0,0	15,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	117,7	-52,4	1,9	-11,9	-1,0	0,0	8,0	-0,1	0,0	0,0	7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	371,2	-62,4	1,4	-24,2	-3,6	0,4	-16,9	-1,1	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	371,2	-62,4	1,4	-24,2	-3,6	0,4	-16,9	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	323,6	-61,2	1,2	-24,3	-3,6	0,6	-15,9	-1,0	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	323,6	-61,2	1,2	-24,3	-3,6	0,6	-15,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	298,3	-60,5	1,8	-4,2	-3,7	4,4	9,4	-1,0	7,8	0,0	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	298,3	-60,5	1,8	-4,2	-3,7	4,4	9,4	-1,0	0,0	0,0	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	302,3	-60,6	1,8	-4,2	-3,7	4,5	9,3	-1,0	7,8	0,0	16,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	302,3	-60,6	1,8	-4,2	-3,7	4,5	9,3	-1,0	0,0	0,0	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	266,6	-59,5	1,8	-4,0	-3,4	4,4	10,9	-0,9	7,8	0,0	17,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	266,6	-59,5	1,8	-4,0	-3,4	4,4	10,9	-0,9	0,0	0,0	10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	195,2	-56,8	1,8	0,0	-3,2	0,9	14,2	-0,7	7,8	0,0	21,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	195,2	-56,8	1,8	0,0	-3,2	0,9	14,2	-0,7	0,0	0,0	13,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	343,6	-61,7	1,3	-24,2	-3,6	0,0	-16,7	-1,0	7,8	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	343,6	-61,7	1,3	-24,2	-3,6	0,0	-16,7	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	346,2	-61,8	1,3	-24,2	-3,6	0,0	-16,8	-1,0	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	346,2	-61,8	1,3	-24,2	-3,6	0,0	-16,8	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	328,1	-61,3	1,2	-24,3	-3,5	0,5	-15,9	-1,0	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	328,1	-61,3	1,2	-24,3	-3,5	0,5	-15,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	325,5	-61,2	1,2	-24,3	-3,5	0,5	-15,8	-1,0	7,8	0,0	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	325,5	-61,2	1,2	-24,3	-3,5	0,5	-15,8	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	333,0	-61,4	1,2	-24,3	-3,6	0,5	-16,0	-1,0	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	333,0	-61,4	1,2	-24,3	-3,6	0,5	-16,0	-1,0			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	335,5	-61,5	1,2	-24,3	-3,6	0,5	-16,1	-1,0	7,8	0,0	-9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	335,5	-61,5	1,2	-24,3	-3,6	0,5	-16,1	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	338,3	-61,6	1,3	-24,3	-3,6	0,0	-16,6	-1,0	7,8	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	338,3	-61,6	1,3	-24,3	-3,6	0,0	-16,6	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	340,9	-61,6	1,3	-24,2	-3,6	0,0	-16,7	-1,0	7,8	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	340,9	-61,6	1,3	-24,2	-3,6	0,0	-16,7	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	391,4	-62,8	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,4	-1,0	7,8	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	391,4	-62,8	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	394,4	-62,9	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,4	-1,0	7,8	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	394,4	-62,9	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	397,3	-63,0	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,5	-1,0	7,8	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	397,3	-63,0	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,5	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	376,7	-62,5	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,0	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	376,7	-62,5	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	379,5	-62,6	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,1	-1,0	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	379,5	-62,6	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,1	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	382,4	-62,6	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,2	-1,0	7,8	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	382,4	-62,6	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,2	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	385,3	-62,7	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,3	-1,0	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	385,3	-62,7	1,4	-24,2	-3,7	0,4	-17,3	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	388,4	-62,8	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,3	-1,0	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	388,4	-62,8	1,5	-24,2	-3,7	0,4	-17,3	-1,0			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	211,8	-57,5	1,4	-3,5	-1,0	1,9	23,4	-0,7	7,8	0,0	33,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	211,8	-57,5	1,4	-3,5	-1,0	1,9	23,4	-0,7	0,0	0,0	25,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	282,8	-60,0	1,4	-3,9	-1,4	2,4	20,5	-0,9	7,8	0,0	30,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	282,8	-60,0	1,4	-3,9	-1,4	2,4	20,5	-0,9	0,0	0,0	22,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	300,0	-60,5	0,9	-22,7	-1,1	0,0	-1,4	-1,0	7,8	0,0	8,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	300,0	-60,5	0,9	-22,7	-1,1	0,0	-1,4	-1,0			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	336,7	-61,5	1,0	-22,2	-1,1	0,1	-1,7	-1,0	7,8	0,0	8,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	336,7	-61,5	1,0	-22,2	-1,1	0,1	-1,7	-1,0			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	132,8	-53,5	1,5	-2,6	-0,8	2,4	29,0	-0,3	7,8	0,0	39,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	132,8	-53,5	1,5	-2,6	-0,8	2,4	29,0	-0,3	0,0	0,0	31,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	386,0	-62,7	1,1	-21,9	-1,1	0,1	-2,4	-1,0	7,8	0,0	7,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	386,0	-62,7	1,1	-21,9	-1,1	0,1	-2,4	-1,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	294,1	-60,4	1,2	-2,0	-1,5	0,9	5,3	-1,0	11,0	0,0	15,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	294,1	-60,4	1,2	-2,0	-1,5	0,9	5,3	-1,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	416,7	-63,4	1,2	-15,3	-0,6	0,3	-13,8	-1,1	10,8	0,0	-4,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	416,7	-63,4	1,2	-15,3	-0,6	0,3	-13,8	-1,1	13,8	0,0	-1,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	353,6	-62,0	0,7	-22,0	-1,0	0,1	-23,1	-1,1	10,8	0,0	-13,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	353,6	-62,0	0,7	-22,0	-1,0	0,1	-23,1	-1,1	13,8	0,0	-10,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	377,8	-62,5	1,0	-7,2	-1,2	0,3	-2,7	-1,1	11,2	0,0	7,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	377,8	-62,5	1,0	-7,2	-1,2	0,3	-2,7	-1,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	249,2	-58,9	1,2	-1,1	-1,4	1,5	2,2	-0,9	10,8	0,0	12,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	249,2	-58,9	1,2	-1,1	-1,4	1,5	2,2	-0,9	13,8	0,0	15,1
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	322,1	-61,2	0,6	-8,8	-0,9	0,3	1,2	-1,0	11,2	0,0	11,4
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	322,1	-61,2	0,6	-8,8	-0,9	0,3	1,2	-1,0			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	297,6	-60,5	1,7	-4,7	-0,9	0,0	18,0	-0,4	0,0	0,0	17,6
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	297,6	-60,5	1,7	-4,7	-0,9	0,0	18,0	-0,4	0,0	0,0	17,6
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	229,7	-58,2	1,7	-4,7	-0,7	0,0	20,6	-0,1	0,0	0,0	20,5
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	229,7	-58,2	1,7	-4,7	-0,7	0,0	20,6	-0,1	0,0	0,0	20,5
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	342,5	-61,7	1,3	-4,8	-1,1	0,0	15,9	-0,5	0,0	0,0	15,5
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	342,5	-61,7	1,3	-4,8	-1,1	0,0	15,9	-0,5	0,0	0,0	15,5
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	284,7	-60,1	1,4	-4,8	-0,9	0,3	18,2	-0,3	0,0	0,0	17,9
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	284,7	-60,1	1,4	-4,8	-0,9	0,3	18,2	-0,3	0,0	0,0	17,9
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	306,5	-60,7	1,0	-6,3	-1,2	1,7	27,1	-0,8	7,8	0,0	34,1
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	306,5	-60,7	1,0	-6,3	-1,2	1,7	27,1	-0,8			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	238,7	-58,5	1,4	-4,4	-1,2	1,4	26,1	-0,8	7,8	0,0	33,1
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	238,7	-58,5	1,4	-4,4	-1,2	1,4	26,1	-0,8	0,0	0,0	25,3
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	311,5	-60,9	1,0	-6,8	-1,2	1,7	27,0	-0,8	7,8	0,0	34,0
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	311,5	-60,9	1,0	-6,8	-1,2	1,7	27,0	-0,8			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	210,2	-57,4	1,4	-4,1	-1,1	1,5	25,3	-0,7	7,8	0,0	32,4
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	210,2	-57,4	1,4	-4,1	-1,1	1,5	25,3	-0,7	0,0	0,0	24,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	144,9	-54,2	1,5	-2,8	-0,8	1,0	32,6	-0,3	7,8	0,0	40,1
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	144,9	-54,2	1,5	-2,8	-0,8	1,0	32,6	-0,3	0,0	0,0	32,3
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	309,3	-60,8	1,0	-7,6	-1,2	1,7	27,1	-0,8	7,8	0,0	34,0
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	309,3	-60,8	1,0	-7,6	-1,2	1,7	27,1	-0,8			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	373,6	-62,4	1,0	-21,6	-0,8	0,5	-3,8	-0,7	0,0	0,0	-4,5
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	373,6	-62,4	1,0	-21,6	-0,8	0,5	-3,8	-0,7	0,0	0,0	-4,5
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	394,5	-62,9	1,1	-22,0	-0,8	0,0	-12,8	-0,8	0,0	0,0	-13,6
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	394,5	-62,9	1,1	-22,0	-0,8	0,0	-12,8	-0,8	0,0	0,0	-13,6
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	258,3	-59,2	2,2	0,0	-0,8	0,0	13,8	-0,6	0,0	0,0	13,2
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	258,3	-59,2	2,2	0,0	-0,8	0,0	13,8	-0,6	0,0	0,0	13,2
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	372,3	-62,4	1,1	-21,6	-0,8	0,0	-8,7	-0,7	0,0	0,0	-9,3
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	372,3	-62,4	1,1	-21,6	-0,8	0,0	-8,7	-0,7	0,0	0,0	-9,3
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	285,2	-60,1	2,1	0,0	-0,9	0,0	16,2	-0,6	0,0	0,0	15,6
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	285,2	-60,1	2,1	0,0	-0,9	0,0	16,2	-0,6	0,0	0,0	15,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,1	-22,0	-0,8	0,0	-11,9	-0,7	0,0	0,0	-12,6
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,1	-22,0	-0,8	0,0	-11,9	-0,7	0,0	0,0	-12,6
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	340,3	-61,6	1,2	-22,0	-0,7	0,0	-11,3	-0,7	0,0	0,0	-12,0
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	340,3	-61,6	1,2	-22,0	-0,7	0,0	-11,3	-0,7	0,0	0,0	-12,0
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	232,2	-58,3	1,8	-4,8	-0,7	0,7	21,4	-0,1	0,0	0,0	21,4
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	232,2	-58,3	1,8	-4,8	-0,7	0,7	21,4	-0,1	0,0	0,0	21,4
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	281,5	-60,0	1,5	-21,7	-0,6	0,0	-6,7	-0,5	0,0	0,0	-7,2
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	281,5	-60,0	1,5	-21,7	-0,6	0,0	-6,7	-0,5	0,0	0,0	-7,2
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	158,0	-55,0	1,9	-4,7	-0,5	0,3	25,2	0,0	0,0	0,0	25,2
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	158,0	-55,0	1,9	-4,7	-0,5	0,3	25,2	0,0	0,0	0,0	25,2
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	313,9	-60,9	2,2	0,0	-1,0	0,0	12,0	-0,7	0,0	0,0	11,3
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	313,9	-60,9	2,2	0,0	-1,0	0,0	12,0	-0,7	0,0	0,0	11,3
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	333,8	-61,5	1,4	-20,5	-0,7	0,0	-1,4	-0,7	0,0	0,0	-2,1
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	333,8	-61,5	1,4	-20,5	-0,7	0,0	-1,4	-0,7	0,0	0,0	-2,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	220,4	-57,9	1,1	-4,6	-1,0	1,5	0,8	-0,8	10,8	0,0	10,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	220,4	-57,9	1,1	-4,6	-1,0	1,5	0,8	-0,8			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	308,7	-60,8	0,7	-6,8	-1,1	1,6	5,2	-0,9	10,8	0,0	15,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	308,7	-60,8	0,7	-6,8	-1,1	1,6	5,2	-0,9			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	238,8	-58,6	1,1	-5,1	-1,0	1,4	7,0	-0,8	11,0	0,0	17,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	238,8	-58,6	1,1	-5,1	-1,0	1,4	7,0	-0,8			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	290,7	-60,3	1,1	-2,7	-1,2	1,3	-2,4	-1,0	11,0	0,0	7,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	290,7	-60,3	1,1	-2,7	-1,2	1,3	-2,4	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,1	-2,6	-1,2	1,1	-2,2	-1,0	11,0	0,0	7,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,1	-2,6	-1,2	1,1	-2,2	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	310,8	-60,8	0,7	-7,1	-1,1	1,6	2,2	-0,9	10,8	0,0	12,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	310,8	-60,8	0,7	-7,1	-1,1	1,6	2,2	-0,9			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	294,3	-60,4	1,3	-22,0	-0,6	0,0	-10,0	-0,6	0,0	0,0	-10,6
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	294,3	-60,4	1,3	-22,0	-0,6	0,0	-10,0	-0,6	0,0	0,0	-10,6
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	321,1	-61,1	1,2	-21,5	-0,7	0,0	-7,2	-0,6	0,0	0,0	-7,8
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	321,1	-61,1	1,2	-21,5	-0,7	0,0	-7,2	-0,6	0,0	0,0	-7,8
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	181,0	-56,1	2,1	-1,1	-0,6	1,6	13,4	-0,2	0,0	0,0	13,2
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	181,0	-56,1	2,1	-1,1	-0,6	1,6	13,4	-0,2	0,0	0,0	13,2
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	187,5	-56,5	2,2	-0,1	-0,6	0,0	16,6	-0,2	0,0	0,0	16,4
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	187,5	-56,5	2,2	-0,1	-0,6	0,0	16,6	-0,2	0,0	0,0	16,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	214,5	-57,6	1,7	-0,1	-1,2	0,1	19,8	-0,7	0,0	0,0	19,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	214,5	-57,6	1,7	-0,1	-1,2	0,1	19,8	-0,7	0,0	0,0	19,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	214,5	-57,6	1,9	0,0	-1,8	0,1	35,4	-0,7	7,8	0,0	42,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	214,5	-57,6	1,9	0,0	-1,8	0,1	35,4	-0,7	0,0	0,0	34,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	213,9	-57,6	2,1	0,0	-0,7	0,0	18,9	-0,3	0,0	0,0	18,6
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	213,9	-57,6	2,1	0,0	-0,7	0,0	18,9	-0,3	0,0	0,0	18,6
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	242,7	-58,7	2,2	0,0	-0,8	0,0	14,5	-0,5	0,0	0,0	14,0
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	242,7	-58,7	2,2	0,0	-0,8	0,0	14,5	-0,5	0,0	0,0	14,0
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	171,0	-55,7	2,2	-22,2	-0,4	0,8	-8,1	-0,1	0,0	0,0	-8,2
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	171,0	-55,7	2,2	-22,2	-0,4	0,8	-8,1	-0,1	0,0	0,0	-8,2
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	126,4	-53,0	2,1	-0,9	-0,4	0,3	27,7	0,0	0,0	0,0	27,7
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	126,4	-53,0	2,1	-0,9	-0,4	0,3	27,7	0,0	0,0	0,0	27,7
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	109,3	-51,8	2,1	-0,3	-0,4	0,0	23,6	0,0	0,0	0,0	23,6
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	109,3	-51,8	2,1	-0,3	-0,4	0,0	23,6	0,0	0,0	0,0	23,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	139,3	-53,9	1,8	-5,4	-0,4	0,6	10,5	-0,3	0,0	0,0	10,2
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	139,3	-53,9	1,8	-5,4	-0,4	0,6	10,5	-0,3	0,0	0,0	10,2
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	139,3	-53,9	1,9	-6,6	-0,8	0,7	34,0	-0,3	7,8	0,0	41,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	139,3	-53,9	1,9	-6,6	-0,8	0,7	34,0	-0,3	0,0	0,0	33,8
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	138,9	-53,8	2,1	-2,3	-0,5	0,4	20,9	0,0	0,0	0,0	20,9
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	138,9	-53,8	2,1	-2,3	-0,5	0,4	20,9	0,0	0,0	0,0	20,9
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	169,9	-55,6	2,1	-2,2	-0,6	1,5	18,7	-0,1	0,0	0,0	18,6
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	169,9	-55,6	2,1	-2,2	-0,6	1,5	18,7	-0,1	0,0	0,0	18,6
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	303,6	-60,6	1,3	-21,9	-0,7	0,0	-10,1	-0,6	0,0	0,0	-10,7
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	303,6	-60,6	1,3	-21,9	-0,7	0,0	-10,1	-0,6	0,0	0,0	-10,7
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	265,8	-59,5	1,9	-22,3	-0,6	0,0	-5,2	-0,5	0,0	0,0	-5,7
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	265,8	-59,5	1,9	-22,3	-0,6	0,0	-5,2	-0,5	0,0	0,0	-5,7
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	210,4	-57,5	2,1	-9,7	-0,6	1,1	15,0	-0,2	0,0	0,0	14,9
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	210,4	-57,5	2,1	-9,7	-0,6	1,1	15,0	-0,2	0,0	0,0	14,9
IO Nr. 7 In der Graslake 40 2.OG LrT 51,4 dB(A) LrN 43,6 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	370,4	-62,4	0,2	-23,8	-1,5	0,2	-10,4	-1,0	0,0	0,0	-11,4
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	370,4	-62,4	0,2	-23,8	-1,5	0,2	-10,4	-1,0	0,0	0,0	-11,4
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	370,4	-62,4	0,6	-24,5	-2,6	0,5	4,4	-1,0	7,8	0,0	11,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	370,4	-62,4	0,6	-24,5	-2,6	0,5	4,4	-1,0	0,0	0,0	11,2
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	289,8	-60,2	1,7	-1,3	-1,5	0,2	15,8	-1,0	0,0	0,0	14,8
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	289,8	-60,2	1,7	-1,3	-1,5	0,2	15,8	-1,0	0,0	0,0	14,8
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	289,8	-60,2	1,9	-1,1	-2,3	0,2	31,3	-1,0	7,8	0,0	38,1
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	289,8	-60,2	1,9	-1,1	-2,3	0,2	31,3	-1,0	0,0	0,0	30,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	318,2	-61,0	0,1	-23,8	-1,4	0,1	-9,1	-1,0	0,0	0,0	-10,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	318,2	-61,0	0,1	-23,8	-1,4	0,1	-9,1	-1,0	0,0	0,0	-10,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	318,2	-61,0	0,5	-24,5	-2,3	0,2	5,7	-1,0	7,8	0,0	12,4
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	318,2	-61,0	0,5	-24,5	-2,3	0,2	5,7	-1,0	0,0	0,0	12,4
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	276,7	-59,8	0,2	-23,9	-1,2	0,0	-8,9	-0,9	0,0	0,0	-9,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	276,7	-59,8	0,2	-23,9	-1,2	0,0	-8,9	-0,9	0,0	0,0	-9,8
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	276,7	-59,8	0,6	-24,6	-2,1	0,0	6,9	-0,9	7,8	0,0	13,8
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	276,7	-59,8	0,6	-24,6	-2,1	0,0	6,9	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	134,9	-53,6	1,7	-6,6	-0,9	6,2	27,7	-0,4	7,8	0,0	35,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	134,9	-53,6	1,7	-6,6	-0,9	6,2	27,7	-0,4	0,0	0,0	27,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	131,0	-53,3	1,7	-6,0	-0,9	5,8	28,1	-0,4	7,8	0,0	35,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	131,0	-53,3	1,7	-6,0	-0,9	5,8	28,1	-0,4	0,0	0,0	27,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	283,3	-60,0	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,1	-1,0	7,8	0,0	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	283,3	-60,0	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,1	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	285,4	-60,1	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,1	-1,0	7,8	0,0	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	285,4	-60,1	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,1	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	146,6	-54,3	1,7	-6,1	-0,9	5,2	26,3	-0,5	7,8	0,0	33,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	146,6	-54,3	1,7	-6,1	-0,9	5,2	26,3	-0,5	0,0	0,0	25,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	142,6	-54,1	1,7	-6,4	-0,9	5,7	26,9	-0,5	7,8	0,0	34,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	142,6	-54,1	1,7	-6,4	-0,9	5,7	26,9	-0,5	0,0	0,0	26,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	138,8	-53,8	1,7	-6,5	-0,9	6,1	27,3	-0,4	7,8	0,0	34,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	138,8	-53,8	1,7	-6,5	-0,9	6,1	27,3	-0,4	0,0	0,0	26,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	154,2	-54,8	1,7	-5,5	-1,1	4,5	25,7	-0,5	7,8	0,0	32,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	154,2	-54,8	1,7	-5,5	-1,1	4,5	25,7	-0,5	0,0	0,0	25,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	328,4	-61,3	0,6	-24,2	-2,3	0,3	-6,1	-1,1	7,8	0,0	0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	328,4	-61,3	0,6	-24,2	-2,3	0,3	-6,1	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	281,2	-60,0	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,0	-1,0	7,8	0,0	2,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	281,2	-60,0	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,0	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	331,4	-61,4	0,7	-24,2	-2,3	0,2	-6,2	-1,1	7,8	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	331,4	-61,4	0,7	-24,2	-2,3	0,2	-6,2	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	325,7	-61,2	0,6	-24,3	-2,3	0,4	-6,0	-1,1	7,8	0,0	0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	325,7	-61,2	0,6	-24,3	-2,3	0,4	-6,0	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	158,2	-55,0	1,7	-5,1	-1,1	4,2	25,4	-0,6	7,8	0,0	32,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	158,2	-55,0	1,7	-5,1	-1,1	4,2	25,4	-0,6	0,0	0,0	24,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	320,4	-61,1	0,6	-24,3	-2,3	0,6	-5,7	-1,0	7,8	0,0	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	320,4	-61,1	0,6	-24,3	-2,3	0,6	-5,7	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	323,0	-61,2	0,6	-24,3	-2,3	0,5	-5,8	-1,0	7,8	0,0	0,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	323,0	-61,2	0,6	-24,3	-2,3	0,5	-5,8	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	289,9	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-1,0	7,8	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	289,9	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	224,3	-58,0	1,7	-1,0	-1,9	0,6	22,2	-0,9	7,8	0,0	29,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	224,3	-58,0	1,7	-1,0	-1,9	0,6	22,2	-0,9	0,0	0,0	21,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	220,4	-57,9	1,7	-1,1	-1,8	0,7	22,4	-0,8	7,8	0,0	29,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quelltyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	220,4	-57,9	1,7	-1,1	-1,8	0,7	22,4	-0,8	0,0	0,0	21,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	228,2	-58,2	1,7	-0,9	-1,9	0,6	22,2	-0,9	7,8	0,0	29,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	228,2	-58,2	1,7	-0,9	-1,9	0,6	22,2	-0,9	0,0	0,0	21,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	292,0	-60,3	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,3	-1,0	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	292,0	-60,3	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,3	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	279,4	-59,9	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-3,8	-1,0	7,8	0,0	3,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	279,4	-59,9	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-3,8	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	277,3	-59,9	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-3,8	-1,0	7,8	0,0	3,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	277,3	-59,9	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-3,8	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	216,4	-57,7	1,7	-1,2	-1,8	0,7	22,5	-0,8	7,8	0,0	29,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	216,4	-57,7	1,7	-1,2	-1,8	0,7	22,5	-0,8	0,0	0,0	21,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,1	-58,3	1,7	-0,8	-1,9	0,6	22,0	-0,9	7,8	0,0	28,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,1	-58,3	1,7	-0,8	-1,9	0,6	22,0	-0,9	0,0	0,0	21,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	236,1	-58,5	1,7	-0,9	-2,0	0,6	21,7	-0,9	7,8	0,0	28,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	236,1	-58,5	1,7	-0,9	-2,0	0,6	21,7	-0,9	0,0	0,0	20,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	150,4	-54,5	1,7	-5,8	-1,0	4,8	26,0	-0,5	7,8	0,0	33,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	150,4	-54,5	1,7	-5,8	-1,0	4,8	26,0	-0,5	0,0	0,0	25,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	287,5	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-1,0	7,8	0,0	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	287,5	-60,2	0,6	-24,3	-2,1	0,0	-4,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	212,4	-57,5	1,7	-1,2	-1,8	0,8	22,7	-0,8	7,8	0,0	29,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	212,4	-57,5	1,7	-1,2	-1,8	0,8	22,7	-0,8	0,0	0,0	21,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	208,4	-57,4	1,7	-1,4	-1,7	0,9	22,8	-0,8	7,8	0,0	29,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	208,4	-57,4	1,7	-1,4	-1,7	0,9	22,8	-0,8	0,0	0,0	22,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	204,5	-57,2	1,7	-1,6	-1,7	1,0	23,0	-0,8	7,8	0,0	30,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	204,5	-57,2	1,7	-1,6	-1,7	1,0	23,0	-0,8	0,0	0,0	22,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	334,1	-61,5	0,7	-24,2	-2,3	0,1	-6,4	-1,1	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	334,1	-61,5	0,7	-24,2	-2,3	0,1	-6,4	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	279,7	-59,9	1,7	0,0	-2,3	0,6	20,8	-1,0	7,8	0,0	27,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	279,7	-59,9	1,7	0,0	-2,3	0,6	20,8	-1,0	0,0	0,0	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	276,0	-59,8	1,7	-0,1	-2,2	0,6	20,9	-1,0	7,8	0,0	27,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	276,0	-59,8	1,7	-0,1	-2,2	0,6	20,9	-1,0	0,0	0,0	19,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	313,0	-60,9	0,6	-24,2	-2,2	0,3	-5,7	-1,0	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	313,0	-60,9	0,6	-24,2	-2,2	0,3	-5,7	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	291,6	-60,3	1,7	0,0	-2,3	1,3	21,2	-1,0	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	291,6	-60,3	1,7	0,0	-2,3	1,3	21,2	-1,0	0,0	0,0	20,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	287,8	-60,2	1,7	0,0	-2,3	1,1	21,1	-1,0	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	287,8	-60,2	1,7	0,0	-2,3	1,1	21,1	-1,0	0,0	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	283,7	-60,0	1,7	0,0	-2,3	0,6	20,7	-1,0	7,8	0,0	27,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	283,7	-60,0	1,7	0,0	-2,3	0,6	20,7	-1,0	0,0	0,0	19,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	363,0	-62,2	0,7	-24,2	-2,4	0,5	-6,8	-1,0	7,8	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	363,0	-62,2	0,7	-24,2	-2,4	0,5	-6,8	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,7	-0,2	-2,2	0,5	20,9	-1,0	7,8	0,0	27,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,7	-0,2	-2,2	0,5	20,9	-1,0	0,0	0,0	19,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	303,4	-60,6	1,7	0,0	-2,4	1,8	21,3	-1,0	7,8	0,0	28,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	303,4	-60,6	1,7	0,0	-2,4	1,8	21,3	-1,0	0,0	0,0	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	307,4	-60,7	1,8	0,0	-2,4	1,8	21,2	-1,0	7,8	0,0	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	307,4	-60,7	1,8	0,0	-2,4	1,8	21,2	-1,0	0,0	0,0	20,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	123,0	-52,8	1,7	-4,3	-1,0	4,4	28,8	-0,3	7,8	0,0	36,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	123,0	-52,8	1,7	-4,3	-1,0	4,4	28,8	-0,3	0,0	0,0	28,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	126,8	-53,1	1,7	-5,1	-1,0	5,1	28,5	-0,3	7,8	0,0	35,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	126,8	-53,1	1,7	-5,1	-1,0	5,1	28,5	-0,3	0,0	0,0	28,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	200,6	-57,0	1,7	-1,6	-1,7	1,1	23,2	-0,8	7,8	0,0	30,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	200,6	-57,0	1,7	-1,6	-1,7	1,1	23,2	-0,8	0,0	0,0	22,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,7	-60,4	1,7	0,0	-2,4	1,5	21,2	-1,0	7,8	0,0	28,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,7	-60,4	1,7	0,0	-2,4	1,5	21,2	-1,0	0,0	0,0	20,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	374,6	-62,5	0,7	-24,2	-2,5	0,5	-7,2	-1,0	7,8	0,0	-0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	374,6	-62,5	0,7	-24,2	-2,5	0,5	-7,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	377,7	-62,5	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,2	-1,0	7,8	0,0	-0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	377,7	-62,5	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	380,7	-62,6	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,3	-1,0	7,8	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	380,7	-62,6	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,3	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	371,7	-62,4	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,0	-1,0	7,8	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	371,7	-62,4	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,0	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	336,8	-61,5	0,7	-24,2	-2,3	0,1	-6,6	-1,1	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	336,8	-61,5	0,7	-24,2	-2,3	0,1	-6,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	317,9	-61,0	0,6	-24,2	-2,3	0,5	-5,6	-1,0	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	317,9	-61,0	0,6	-24,2	-2,3	0,5	-5,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	315,1	-61,0	0,6	-24,2	-2,2	0,4	-5,6	-1,0	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	315,1	-61,0	0,6	-24,2	-2,2	0,4	-5,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	384,0	-62,7	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,4	-1,0	7,8	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	384,0	-62,7	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,4	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	365,7	-62,3	0,7	-24,2	-2,4	0,5	-6,8	-1,0	7,8	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	365,7	-62,3	0,7	-24,2	-2,4	0,5	-6,8	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	299,8	-60,5	1,7	0,0	-2,4	1,7	21,3	-1,0	7,8	0,0	28,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	299,8	-60,5	1,7	0,0	-2,4	1,7	21,3	-1,0	0,0	0,0	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	368,8	-62,3	0,8	-24,1	-2,4	0,5	-6,9	-1,0	7,8	0,0	-0,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	368,8	-62,3	0,8	-24,1	-2,4	0,5	-6,9	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	387,0	-62,7	0,8	-24,2	-2,6	0,5	-7,5	-1,0	7,8	0,0	-0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	387,0	-62,7	0,8	-24,2	-2,6	0,5	-7,5	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	390,1	-62,8	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,5	-1,1	7,8	0,0	-0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	390,1	-62,8	0,8	-24,2	-2,5	0,5	-7,5	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	235,3	-58,4	1,8	0,0	-3,5	0,8	12,2	-0,9	7,8	0,0	19,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	235,3	-58,4	1,8	0,0	-3,5	0,8	12,2	-0,9	0,0	0,0	11,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	148,8	-54,4	1,8	-6,2	-1,6	5,2	16,3	-0,5	7,8	0,0	23,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	148,8	-54,4	1,8	-6,2	-1,6	5,2	16,3	-0,5	0,0	0,0	15,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	144,9	-54,2	1,8	-6,9	-1,5	5,8	16,5	-0,5	7,8	0,0	23,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	144,9	-54,2	1,8	-6,9	-1,5	5,8	16,5	-0,5	0,0	0,0	16,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	207,3	-57,3	1,8	0,0	-3,3	0,9	13,6	-0,8	7,8	0,0	20,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	207,3	-57,3	1,8	0,0	-3,3	0,9	13,6	-0,8	0,0	0,0	12,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	203,4	-57,2	1,8	0,0	-3,2	2,1	15,1	-0,8	7,8	0,0	22,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	203,4	-57,2	1,8	0,0	-3,2	2,1	15,1	-0,8	0,0	0,0	14,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	231,2	-58,3	1,8	0,0	-3,5	0,8	12,4	-0,9	7,8	0,0	19,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	231,2	-58,3	1,8	0,0	-3,5	0,8	12,4	-0,9	0,0	0,0	11,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	140,9	-54,0	1,8	-7,6	-1,4	6,2	16,6	-0,5	7,8	0,0	23,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	140,9	-54,0	1,8	-7,6	-1,4	6,2	16,6	-0,5	0,0	0,0	16,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	152,6	-54,7	1,8	-5,6	-1,8	4,3	15,6	-0,5	7,8	0,0	22,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	152,6	-54,7	1,8	-5,6	-1,8	4,3	15,6	-0,5	0,0	0,0	15,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	156,6	-54,9	1,8	-5,0	-1,9	4,0	15,6	-0,6	7,8	0,0	22,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	156,6	-54,9	1,8	-5,0	-1,9	4,0	15,6	-0,6	0,0	0,0	15,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	327,2	-61,3	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-15,8	-1,1	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	327,2	-61,3	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-15,8	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	136,9	-53,7	1,8	-8,3	-1,3	6,6	16,7	-0,4	7,8	0,0	24,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	136,9	-53,7	1,8	-8,3	-1,3	6,6	16,7	-0,4	0,0	0,0	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	133,0	-53,5	1,8	-9,0	-1,2	7,1	16,8	-0,4	7,8	0,0	24,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	133,0	-53,5	1,8	-9,0	-1,2	7,1	16,8	-0,4	0,0	0,0	16,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	129,0	-53,2	1,8	-10,4	-1,2	1,3	9,9	-0,4	7,8	0,0	17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	129,0	-53,2	1,8	-10,4	-1,2	1,3	9,9	-0,4	0,0	0,0	9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	295,3	-60,4	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0	7,8	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	295,3	-60,4	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	297,5	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,5	-1,0	7,8	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	297,5	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,5	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	299,6	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,5	-1,0	7,8	0,0	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	299,6	-60,5	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,5	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	289,1	-60,2	1,3	-24,4	-3,4	0,0	-14,2	-1,0	7,8	0,0	-7,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	289,1	-60,2	1,3	-24,4	-3,4	0,0	-14,2	-1,0			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	289,1	-60,2	1,3	-24,4	-3,4	0,0	-14,2	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	291,0	-60,3	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,3	-1,0	7,8	0,0	-7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	291,0	-60,3	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,3	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	293,0	-60,3	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0	7,8	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	293,0	-60,3	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	287,2	-60,2	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,2	-1,0	7,8	0,0	-7,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	287,2	-60,2	1,3	-24,4	-3,5	0,0	-14,2	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	219,4	-57,8	1,8	0,0	-3,4	0,8	12,9	-0,8	7,8	0,0	19,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	219,4	-57,8	1,8	0,0	-3,4	0,8	12,9	-0,8	0,0	0,0	12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	215,4	-57,7	1,8	0,0	-3,3	0,8	13,1	-0,8	7,8	0,0	20,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	215,4	-57,7	1,8	0,0	-3,3	0,8	13,1	-0,8	0,0	0,0	12,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	211,3	-57,5	1,8	0,0	-3,3	0,8	13,4	-0,8	7,8	0,0	20,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	211,3	-57,5	1,8	0,0	-3,3	0,8	13,4	-0,8	0,0	0,0	12,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	285,2	-60,1	1,3	-24,5	-3,5	0,0	-14,3	-1,0	7,8	0,0	-7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	285,2	-60,1	1,3	-24,5	-3,5	0,0	-14,3	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	227,4	-58,1	1,8	0,0	-3,5	0,8	12,6	-0,9	7,8	0,0	19,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	227,4	-58,1	1,8	0,0	-3,5	0,8	12,6	-0,9	0,0	0,0	11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	223,4	-58,0	1,8	0,0	-3,4	0,8	12,7	-0,8	7,8	0,0	19,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	223,4	-58,0	1,8	0,0	-3,4	0,8	12,7	-0,8	0,0	0,0	11,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	287,1	-60,2	1,8	0,0	-3,9	1,7	11,0	-1,0	7,8	0,0	17,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	287,1	-60,2	1,8	0,0	-3,9	1,7	11,0	-1,0	0,0	0,0	10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	283,0	-60,0	1,8	0,0	-3,9	0,4	9,8	-1,0	7,8	0,0	16,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	283,0	-60,0	1,8	0,0	-3,9	0,4	9,8	-1,0	0,0	0,0	8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	279,0	-59,9	1,8	0,0	-3,9	0,4	9,9	-1,0	7,8	0,0	16,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	279,0	-59,9	1,8	0,0	-3,9	0,4	9,9	-1,0	0,0	0,0	8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	275,3	-59,8	1,8	0,0	-3,9	0,4	10,1	-1,0	7,8	0,0	16,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	275,3	-59,8	1,8	0,0	-3,9	0,4	10,1	-1,0	0,0	0,0	9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	371,7	-62,4	1,5	-24,2	-3,6	0,4	-16,7	-1,0	7,8	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	371,7	-62,4	1,5	-24,2	-3,6	0,4	-16,7	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	299,2	-60,5	1,9	0,0	-4,0	1,8	10,6	-1,0	7,8	0,0	17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	299,2	-60,5	1,9	0,0	-4,0	1,8	10,6	-1,0	0,0	0,0	9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	295,1	-60,4	1,9	0,0	-4,0	1,8	10,7	-1,0	7,8	0,0	17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	295,1	-60,4	1,9	0,0	-4,0	1,8	10,7	-1,0	0,0	0,0	9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	291,0	-60,3	1,8	0,0	-4,0	1,7	10,8	-1,0	7,8	0,0	17,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	291,0	-60,3	1,8	0,0	-4,0	1,7	10,8	-1,0	0,0	0,0	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	124,8	-52,9	1,8	-11,1	-1,1	1,4	9,6	-0,3	7,8	0,0	17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	124,8	-52,9	1,8	-11,1	-1,1	1,4	9,6	-0,3	0,0	0,0	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	120,8	-52,6	1,8	-11,8	-1,0	0,0	7,8	-0,3	7,8	0,0	15,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	120,8	-52,6	1,8	-11,8	-1,0	0,0	7,8	-0,3	0,0	0,0	7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	369,1	-62,3	1,5	-24,2	-3,6	0,0	-17,1	-1,0	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	369,1	-62,3	1,5	-24,2	-3,6	0,0	-17,1	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	319,9	-61,1	1,3	-24,4	-3,6	0,0	-16,3	-1,0	7,8	0,0	-9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	319,9	-61,1	1,3	-24,4	-3,6	0,0	-16,3	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	302,9	-60,6	1,9	0,0	-4,1	1,8	10,5	-1,0	7,8	0,0	17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	302,9	-60,6	1,9	0,0	-4,1	1,8	10,5	-1,0	0,0	0,0	9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	306,9	-60,7	1,9	0,0	-4,1	1,9	10,5	-1,0	7,8	0,0	17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	306,9	-60,7	1,9	0,0	-4,1	1,9	10,5	-1,0	0,0	0,0	9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	271,1	-59,7	1,8	0,0	-3,8	0,4	10,2	-1,0	7,8	0,0	17,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	271,1	-59,7	1,8	0,0	-3,8	0,4	10,2	-1,0	0,0	0,0	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	199,5	-57,0	1,8	0,0	-3,2	2,3	15,4	-0,8	7,8	0,0	22,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	199,5	-57,0	1,8	0,0	-3,2	2,3	15,4	-0,8	0,0	0,0	14,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-16,1	-1,1	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-16,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	343,3	-61,7	1,4	-24,2	-3,6	0,5	-16,1	-1,1	7,8	0,0	-9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	343,3	-61,7	1,4	-24,2	-3,6	0,5	-16,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	324,7	-61,2	1,3	-24,3	-3,6	0,0	-16,3	-1,1	7,8	0,0	-9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	324,7	-61,2	1,3	-24,3	-3,6	0,0	-16,3	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	322,0	-61,1	1,3	-24,3	-3,6	0,0	-16,2	-1,0	7,8	0,0	-9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	322,0	-61,1	1,3	-24,3	-3,6	0,0	-16,2	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	329,7	-61,4	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-15,9	-1,1	7,8	0,0	-9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	329,7	-61,4	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-15,9	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	332,3	-61,4	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-15,9	-1,1	7,8	0,0	-9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	332,3	-61,4	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-15,9	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	335,2	-61,5	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-16,0	-1,1	7,8	0,0	-9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	335,2	-61,5	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-16,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	337,9	-61,6	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-16,1	-1,1	7,8	0,0	-9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	337,9	-61,6	1,4	-24,3	-3,6	0,5	-16,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	389,7	-62,8	1,6	-24,1	-3,7	0,4	-17,1	-1,1	7,8	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	389,7	-62,8	1,6	-24,1	-3,7	0,4	-17,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	392,8	-62,9	1,6	-24,1	-3,7	0,4	-17,1	-1,1	7,8	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	392,8	-62,9	1,6	-24,1	-3,7	0,4	-17,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	395,8	-62,9	1,6	-24,1	-3,7	0,4	-17,2	-1,1	7,8	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	395,8	-62,9	1,6	-24,1	-3,7	0,4	-17,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	374,7	-62,5	1,6	-24,2	-3,6	0,4	-16,8	-1,0	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	374,7	-62,5	1,6	-24,2	-3,6	0,4	-16,8	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	377,6	-62,5	1,6	-24,2	-3,6	0,4	-16,9	-1,0	7,8	0,0	-10,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li	R'w	Lw'	I oder S	Lw	KI	KT	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	Cmet	dLw	ZR	Lr
				dB(A)	dB	dB(A)	m,m²	dB(A)	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	377,6	-62,5	1,6	-24,2	-3,6	0,4	-16,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	380,5	-62,6	1,6	-24,2	-3,6	0,4	-16,9	-1,0	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	380,5	-62,6	1,6	-24,2	-3,6	0,4	-16,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	383,5	-62,7	1,6	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,0	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	383,5	-62,7	1,6	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	386,7	-62,7	1,6	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,0	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	386,7	-62,7	1,6	-24,2	-3,7	0,4	-17,0	-1,0			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	216,2	-57,7	1,4	0,0	-1,2	1,5	26,0	-0,8	7,8	0,0	35,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	216,2	-57,7	1,4	0,0	-1,2	1,5	26,0	-0,8	0,0	0,0	28,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	287,4	-60,2	1,4	-1,1	-1,6	1,0	21,6	-1,0	7,8	0,0	31,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	287,4	-60,2	1,4	-1,1	-1,6	1,0	21,6	-1,0	0,0	0,0	23,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	295,1	-60,4	1,0	-22,7	-1,0	0,0	-1,2	-1,0	7,8	0,0	8,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	295,1	-60,4	1,0	-22,7	-1,0	0,0	-1,2	-1,0			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	333,4	-61,5	1,1	-22,5	-1,1	0,1	-1,8	-1,1	7,8	0,0	7,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	333,4	-61,5	1,1	-22,5	-1,1	0,1	-1,8	-1,1			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	136,4	-53,7	1,5	-5,3	-0,6	3,0	26,9	-0,5	7,8	0,0	37,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	136,4	-53,7	1,5	-5,3	-0,6	3,0	26,9	-0,5	0,0	0,0	29,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	384,1	-62,7	1,2	-21,7	-1,1	0,1	-2,1	-1,0	7,8	0,0	7,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	384,1	-62,7	1,2	-21,7	-1,1	0,1	-2,1	-1,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	299,4	-60,5	1,3	-3,6	-1,4	0,3	3,2	-1,0	11,0	0,0	13,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	299,4	-60,5	1,3	-3,6	-1,4	0,3	3,2	-1,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	414,6	-63,3	1,2	-14,9	-0,6	0,3	-13,3	-1,1	10,8	0,0	-3,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	414,6	-63,3	1,2	-14,9	-0,6	0,3	-13,3	-1,1	13,8	0,0	-0,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	351,3	-61,9	0,9	-21,9	-1,0	0,0	-22,9	-1,1	10,8	0,0	-13,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	351,3	-61,9	0,9	-21,9	-1,0	0,0	-22,9	-1,1	13,8	0,0	-10,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	373,2	-62,4	1,1	-7,0	-1,3	0,3	-2,3	-1,1	11,2	0,0	7,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	373,2	-62,4	1,1	-7,0	-1,3	0,3	-2,3	-1,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	253,4	-59,1	1,2	-0,3	-1,7	0,2	1,4	-1,0	10,8	0,0	11,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	253,4	-59,1	1,2	-0,3	-1,7	0,2	1,4	-1,0	13,8	0,0	14,3
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	316,4	-61,0	0,7	-8,5	-1,0	0,2	1,6	-1,1	11,2	0,0	11,7
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	316,4	-61,0	0,7	-8,5	-1,0	0,2	1,6	-1,1			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	299,9	-60,5	1,6	-4,7	-0,9	0,0	17,9	-0,4	0,0	0,0	17,4
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	299,9	-60,5	1,6	-4,7	-0,9	0,0	17,9	-0,4	0,0	0,0	17,4
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	231,5	-58,3	1,7	-4,7	-0,7	0,1	20,5	-0,1	0,0	0,0	20,4
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	231,5	-58,3	1,7	-4,7	-0,7	0,1	20,5	-0,1	0,0	0,0	20,4
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	342,0	-61,7	1,3	-4,8	-1,1	0,0	16,0	-0,5	0,0	0,0	15,5
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	342,0	-61,7	1,3	-4,8	-1,1	0,0	16,0	-0,5	0,0	0,0	15,5
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	282,8	-60,0	1,5	-4,8	-0,9	0,4	18,3	-0,3	0,0	0,0	18,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	282,8	-60,0	1,5	-4,8	-0,9	0,4	18,3	-0,3	0,0	0,0	18,0
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	310,8	-60,8	1,0	-5,3	-1,3	2,2	28,4	-0,9	7,8	0,0	35,2
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	310,8	-60,8	1,0	-5,3	-1,3	2,2	28,4	-0,9			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	241,9	-58,7	1,4	-3,5	-1,2	2,1	27,6	-0,9	7,8	0,0	34,5
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	241,9	-58,7	1,4	-3,5	-1,2	2,1	27,6	-0,9	0,0	0,0	26,7
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	314,8	-61,0	1,0	-6,1	-1,3	2,2	28,2	-0,9	7,8	0,0	35,1
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	314,8	-61,0	1,0	-6,1	-1,3	2,2	28,2	-0,9			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	215,3	-57,7	1,4	-2,2	-1,2	2,0	27,4	-0,8	7,8	0,0	34,3
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	215,3	-57,7	1,4	-2,2	-1,2	2,0	27,4	-0,8	0,0	0,0	26,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	149,1	-54,5	1,5	-2,8	-0,9	1,2	32,5	-0,5	7,8	0,0	39,8
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	149,1	-54,5	1,5	-2,8	-0,9	1,2	32,5	-0,5	0,0	0,0	32,0
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	311,0	-60,8	1,0	-6,9	-1,3	2,2	28,2	-0,9	7,8	0,0	35,1
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	311,0	-60,8	1,0	-6,9	-1,3	2,2	28,2	-0,9			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	373,8	-62,4	1,1	-21,6	-0,8	0,5	-3,8	-0,8	0,0	0,0	-4,6
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	373,8	-62,4	1,1	-21,6	-0,8	0,5	-3,8	-0,8	0,0	0,0	-4,6
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	393,4	-62,9	1,2	-22,0	-0,8	0,0	-12,7	-0,8	0,0	0,0	-13,5
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	393,4	-62,9	1,2	-22,0	-0,8	0,0	-12,7	-0,8	0,0	0,0	-13,5
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	262,3	-59,4	2,1	-1,7	-0,9	0,0	11,9	-0,6	0,0	0,0	11,3
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	262,3	-59,4	2,1	-1,7	-0,9	0,0	11,9	-0,6	0,0	0,0	11,3
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	370,6	-62,4	1,1	-21,5	-0,8	0,0	-8,6	-0,7	0,0	0,0	-9,3
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	370,6	-62,4	1,1	-21,5	-0,8	0,0	-8,6	-0,7	0,0	0,0	-9,3
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	289,3	-60,2	2,1	-0,3	-1,0	0,0	15,8	-0,7	0,0	0,0	15,1
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	289,3	-60,2	2,1	-0,3	-1,0	0,0	15,8	-0,7	0,0	0,0	15,1
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	349,8	-61,9	1,2	-22,0	-0,8	0,0	-11,8	-0,7	0,0	0,0	-12,5
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	349,8	-61,9	1,2	-22,0	-0,8	0,0	-11,8	-0,7	0,0	0,0	-12,5
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	338,0	-61,6	1,2	-22,0	-0,7	0,0	-11,2	-0,7	0,0	0,0	-11,9
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	338,0	-61,6	1,2	-22,0	-0,7	0,0	-11,2	-0,7	0,0	0,0	-11,9
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	228,2	-58,2	1,8	-4,9	-0,7	0,7	21,5	-0,1	0,0	0,0	21,4
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	228,2	-58,2	1,8	-4,9	-0,7	0,7	21,5	-0,1	0,0	0,0	21,4
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	276,9	-59,8	1,5	-21,7	-0,6	0,0	-6,5	-0,5	0,0	0,0	-7,1
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	276,9	-59,8	1,5	-21,7	-0,6	0,0	-6,5	-0,5	0,0	0,0	-7,1
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	157,4	-54,9	1,9	-4,7	-0,5	0,4	25,3	0,0	0,0	0,0	25,3
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	157,4	-54,9	1,9	-4,7	-0,5	0,4	25,3	0,0	0,0	0,0	25,3
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	318,0	-61,0	2,2	-0,1	-1,0	0,0	11,8	-0,8	0,0	0,0	11,0
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	318,0	-61,0	2,2	-0,1	-1,0	0,0	11,8	-0,8	0,0	0,0	11,0
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	336,5	-61,5	1,4	-20,5	-0,7	0,0	-1,5	-0,7	0,0	0,0	-2,2
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	336,5	-61,5	1,4	-20,5	-0,7	0,0	-1,5	-0,7	0,0	0,0	-2,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	228,1	-58,2	1,1	-3,3	-1,1	2,0	2,2	-0,9	10,8	0,0	12,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	228,1	-58,2	1,1	-3,3	-1,1	2,0	2,2	-0,9			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	313,9	-60,9	0,7	-5,7	-1,1	2,0	6,5	-1,0	10,8	0,0	16,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	313,9	-60,9	0,7	-5,7	-1,1	2,0	6,5	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	242,9	-58,7	1,1	-4,4	-1,0	2,2	8,4	-0,9	11,0	0,0	18,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	242,9	-58,7	1,1	-4,4	-1,0	2,2	8,4	-0,9			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	291,0	-60,3	1,2	-4,7	-1,0	0,3	-5,1	-1,0	11,0	0,0	4,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	291,0	-60,3	1,2	-4,7	-1,0	0,3	-5,1	-1,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	314,9	-61,0	1,3	-4,0	-1,3	0,3	-4,6	-1,1	11,0	0,0	5,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	314,9	-61,0	1,3	-4,0	-1,3	0,3	-4,6	-1,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	315,7	-61,0	0,7	-6,0	-1,1	2,0	3,5	-1,0	10,8	0,0	13,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	315,7	-61,0	0,7	-6,0	-1,1	2,0	3,5	-1,0			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	290,3	-60,2	1,4	-22,0	-0,6	0,0	-9,9	-0,6	0,0	0,0	-10,5
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	290,3	-60,2	1,4	-22,0	-0,6	0,0	-9,9	-0,6	0,0	0,0	-10,5
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	318,2	-61,0	1,2	-21,6	-0,7	0,0	-7,1	-0,7	0,0	0,0	-7,8
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	318,2	-61,0	1,2	-21,6	-0,7	0,0	-7,1	-0,7	0,0	0,0	-7,8
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	184,1	-56,3	2,1	-2,0	-0,6	2,2	12,9	-0,2	0,0	0,0	12,7
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	184,1	-56,3	2,1	-2,0	-0,6	2,2	12,9	-0,2	0,0	0,0	12,7
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	190,9	-56,6	2,1	-1,7	-0,6	0,0	14,8	-0,2	0,0	0,0	14,5
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	190,9	-56,6	2,1	-1,7	-0,6	0,0	14,8	-0,2	0,0	0,0	14,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	218,3	-57,8	1,7	-3,3	-1,0	0,0	16,5	-0,8	0,0	0,0	15,8
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	218,3	-57,8	1,7	-3,3	-1,0	0,0	16,5	-0,8	0,0	0,0	15,8
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	218,3	-57,8	1,9	-3,6	-1,6	0,0	31,7	-0,8	7,8	0,0	38,7
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	218,3	-57,8	1,9	-3,6	-1,6	0,0	31,7	-0,8	0,0	0,0	30,9
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	217,8	-57,8	2,1	-1,7	-0,7	0,0	17,1	-0,3	0,0	0,0	16,7
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	217,8	-57,8	2,1	-1,7	-0,7	0,0	17,1	-0,3	0,0	0,0	16,7
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	246,6	-58,8	2,1	-1,8	-0,8	0,0	12,5	-0,5	0,0	0,0	12,0
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	246,6	-58,8	2,1	-1,8	-0,8	0,0	12,5	-0,5	0,0	0,0	12,0
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	166,6	-55,4	2,2	-22,1	-0,4	0,8	-7,8	-0,1	0,0	0,0	-7,9
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	166,6	-55,4	2,2	-22,1	-0,4	0,8	-7,8	-0,1	0,0	0,0	-7,9
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	124,6	-52,9	2,1	-1,5	-0,4	0,4	27,3	0,0	0,0	0,0	27,3
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	124,6	-52,9	2,1	-1,5	-0,4	0,4	27,3	0,0	0,0	0,0	27,3
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	110,5	-51,9	2,1	0,0	-0,4	0,0	23,8	0,0	0,0	0,0	23,8
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	110,5	-51,9	2,1	0,0	-0,4	0,0	23,8	0,0	0,0	0,0	23,8
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,9	-1,3	-0,4	0,6	14,4	-0,4	0,0	0,0	14,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,9	-1,3	-0,4	0,6	14,4	-0,4	0,0	0,0	14,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,9	-1,6	-1,1	0,5	38,5	-0,3	7,8	0,0	45,9
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	141,4	-54,0	1,9	-1,6	-1,1	0,5	38,5	-0,3	0,0	0,0	38,2
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	141,0	-54,0	2,1	-0,8	-0,5	0,5	22,4	0,0	0,0	0,0	22,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	141,0	-54,0	2,1	-0,8	-0,5	0,5	22,4	0,0	0,0	0,0	22,4
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	172,7	-55,7	2,1	-2,0	-0,6	1,6	18,8	-0,2	0,0	0,0	18,7
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	172,7	-55,7	2,1	-2,0	-0,6	1,6	18,8	-0,2	0,0	0,0	18,7
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	300,0	-60,5	1,3	-22,0	-0,7	0,0	-10,0	-0,6	0,0	0,0	-10,7
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	300,0	-60,5	1,3	-22,0	-0,7	0,0	-10,0	-0,6	0,0	0,0	-10,7
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	260,2	-59,3	1,9	-22,3	-0,6	0,0	-5,0	-0,5	0,0	0,0	-5,5
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	260,2	-59,3	1,9	-22,3	-0,6	0,0	-5,0	-0,5	0,0	0,0	-5,5
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	205,2	-57,2	2,1	-10,2	-0,6	1,2	14,8	-0,2	0,0	0,0	14,6
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	205,2	-57,2	2,1	-10,2	-0,6	1,2	14,8	-0,2	0,0	0,0	14,6
IO Nr. 8 An der Rennbahn 12 2.OG LrT 39,8 dB(A) LrN 28,1 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	501,6	-65,0	1,1	-24,1	-2,0	0,6	-12,6	-1,2	0,0	3,6	-10,1
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	501,6	-65,0	1,1	-24,1	-2,0	0,6	-12,6	-1,2	0,0	0,0	-13,7
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	501,6	-65,0	1,6	-24,7	-3,4	0,8	2,1	-1,2	7,8	3,6	12,3
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	501,6	-65,0	1,6	-24,7	-3,4	0,8	2,1	-1,2			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	471,4	-64,5	1,7	-21,5	-1,3	5,7	-3,0	-1,2	0,0	3,6	-0,6
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	471,4	-64,5	1,7	-21,5	-1,3	5,7	-3,0	-1,2	0,0	0,0	-4,2
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	471,4	-64,5	2,0	-23,0	-2,7	7,9	12,5	-1,2	7,8	3,6	22,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	471,4	-64,5	2,0	-23,0	-2,7	7,9	12,5	-1,2	0,0	0,0	11,3
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	434,9	-63,8	1,1	-24,2	-1,8	0,0	-11,7	-1,1	0,0	3,6	-9,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	434,9	-63,8	1,1	-24,2	-1,8	0,0	-11,7	-1,1	0,0	0,0	-12,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	434,9	-63,8	1,5	-24,7	-3,0	0,0	2,8	-1,1	7,8	3,6	13,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	434,9	-63,8	1,5	-24,7	-3,0	0,0	2,8	-1,1			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	373,5	-62,4	1,1	-24,2	-1,6	0,0	-11,3	-1,1	0,0	3,6	-8,7
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	373,5	-62,4	1,1	-24,2	-1,6	0,0	-11,3	-1,1	0,0	0,0	-12,3
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	373,5	-62,4	1,5	-24,7	-2,7	0,0	4,5	-1,1	7,8	3,6	14,8
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	373,5	-62,4	1,5	-24,7	-2,7	0,0	4,5	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	314,6	-60,9	2,2	-13,8	-1,5	0,0	6,8	-1,1	7,8	3,6	17,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	314,6	-60,9	2,2	-13,8	-1,5	0,0	6,8	-1,1	0,0	0,0	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	310,5	-60,8	2,2	-13,9	-1,5	0,0	6,8	-1,1	7,8	3,6	17,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	310,5	-60,8	2,2	-13,9	-1,5	0,0	6,8	-1,1	0,0	0,0	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	376,8	-62,5	1,9	-24,2	-2,4	0,0	-5,5	-1,1	7,8	3,6	4,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	376,8	-62,5	1,9	-24,2	-2,4	0,0	-5,5	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	380,3	-62,6	1,9	-24,2	-2,5	0,0	-5,6	-1,1	7,8	3,6	4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	380,3	-62,6	1,9	-24,2	-2,5	0,0	-5,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	326,5	-61,3	2,3	-13,8	-1,5	0,2	6,7	-1,1	7,8	3,6	16,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	326,5	-61,3	2,3	-13,8	-1,5	0,2	6,7	-1,1	0,0	0,0	5,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	322,5	-61,2	2,2	-13,7	-1,5	0,2	6,8	-1,1	7,8	3,6	17,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	322,5	-61,2	2,2	-13,7	-1,5	0,2	6,8	-1,1	0,0	0,0	5,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	318,6	-61,1	2,2	-13,8	-1,5	0,2	6,8	-1,1	7,8	3,6	17,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	318,6	-61,1	2,2	-13,8	-1,5	0,2	6,8	-1,1	0,0	0,0	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	334,3	-61,5	2,3	-13,5	-1,6	0,2	6,7	-1,1	7,8	3,6	17,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	334,3	-61,5	2,3	-13,5	-1,6	0,2	6,7	-1,1	0,0	0,0	5,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	444,1	-63,9	2,0	-24,0	-2,6	0,0	-7,7	-1,2	7,8	3,6	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	444,1	-63,9	2,0	-24,0	-2,6	0,0	-7,7	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	373,3	-62,4	1,9	-24,2	-2,4	0,0	-5,4	-1,1	7,8	3,6	4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	373,3	-62,4	1,9	-24,2	-2,4	0,0	-5,4	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	447,9	-64,0	2,0	-23,9	-2,6	0,0	-7,7	-1,2	7,8	3,6	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	447,9	-64,0	2,0	-23,9	-2,6	0,0	-7,7	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	440,4	-63,9	2,0	-24,0	-2,6	0,0	-7,7	-1,2	7,8	3,6	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	440,4	-63,9	2,0	-24,0	-2,6	0,0	-7,7	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	338,4	-61,6	2,3	-13,4	-1,6	0,2	6,8	-1,2	7,8	3,6	17,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	338,4	-61,6	2,3	-13,4	-1,6	0,2	6,8	-1,2	0,0	0,0	5,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	433,2	-63,7	1,9	-24,0	-2,6	0,0	-7,5	-1,1	7,8	3,6	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	433,2	-63,7	1,9	-24,0	-2,6	0,0	-7,5	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	436,8	-63,8	2,0	-24,0	-2,6	0,0	-7,6	-1,1	7,8	3,6	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	436,8	-63,8	2,0	-24,0	-2,6	0,0	-7,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	387,5	-62,8	1,9	-24,2	-2,5	0,0	-5,7	-1,1	7,8	3,6	4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	387,5	-62,8	1,9	-24,2	-2,5	0,0	-5,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	406,6	-63,2	2,6	-9,7	-2,2	0,0	8,4	-1,2	7,8	3,6	18,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	406,6	-63,2	2,6	-9,7	-2,2	0,0	8,4	-1,2	0,0	0,0	7,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	402,7	-63,1	2,6	-9,8	-2,1	0,0	8,4	-1,2	7,8	3,6	18,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	402,7	-63,1	2,6	-9,8	-2,1	0,0	8,4	-1,2	0,0	0,0	7,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	410,6	-63,3	2,6	-9,6	-2,2	0,0	8,3	-1,2	7,8	3,6	18,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	410,6	-63,3	2,6	-9,6	-2,2	0,0	8,3	-1,2	0,0	0,0	7,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	390,9	-62,8	2,0	-24,2	-2,5	0,0	-5,8	-1,1	7,8	3,6	4,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	390,9	-62,8	2,0	-24,2	-2,5	0,0	-5,8	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	370,0	-62,4	1,9	-24,3	-2,5	0,0	-5,4	-1,1	7,8	3,6	4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	370,0	-62,4	1,9	-24,3	-2,5	0,0	-5,4	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	366,4	-62,3	1,9	-24,5	-2,6	0,0	-5,7	-1,1	7,8	3,6	4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	366,4	-62,3	1,9	-24,5	-2,6	0,0	-5,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	398,7	-63,0	2,5	-9,9	-2,1	0,0	8,4	-1,2	7,8	3,6	18,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	398,7	-63,0	2,5	-9,9	-2,1	0,0	8,4	-1,2	0,0	0,0	7,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	414,4	-63,3	2,6	-9,5	-2,2	0,0	8,3	-1,2	7,8	3,6	18,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	414,4	-63,3	2,6	-9,5	-2,2	0,0	8,3	-1,2	0,0	0,0	7,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	418,5	-63,4	2,6	-9,5	-2,3	0,0	8,2	-1,2	7,8	3,6	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	418,5	-63,4	2,6	-9,5	-2,3	0,0	8,2	-1,2	0,0	0,0	7,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	330,5	-61,4	2,3	-13,6	-1,6	0,2	6,7	-1,1	7,8	3,6	16,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	330,5	-61,4	2,3	-13,6	-1,6	0,2	6,7	-1,1	0,0	0,0	5,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	383,8	-62,7	1,9	-24,2	-2,5	0,0	-5,7	-1,1	7,8	3,6	4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	383,8	-62,7	1,9	-24,2	-2,5	0,0	-5,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	394,7	-62,9	2,5	-9,9	-2,1	0,0	8,5	-1,2	7,8	3,6	18,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	394,7	-62,9	2,5	-9,9	-2,1	0,0	8,5	-1,2	0,0	0,0	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	390,6	-62,8	2,5	-10,0	-2,0	0,0	8,5	-1,2	7,8	3,6	18,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	390,6	-62,8	2,5	-10,0	-2,0	0,0	8,5	-1,2	0,0	0,0	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	386,7	-62,7	2,5	-10,1	-2,0	0,3	8,8	-1,2	7,8	3,6	19,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	386,7	-62,7	2,5	-10,1	-2,0	0,3	8,8	-1,2	0,0	0,0	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	451,5	-64,1	2,0	-23,9	-2,6	0,0	-7,8	-1,2	7,8	3,6	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	451,5	-64,1	2,0	-23,9	-2,6	0,0	-7,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	462,3	-64,3	2,7	-9,1	-2,7	0,0	7,4	-1,2	7,8	3,6	17,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	462,3	-64,3	2,7	-9,1	-2,7	0,0	7,4	-1,2	0,0	0,0	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	458,6	-64,2	2,7	-9,2	-2,6	0,0	7,4	-1,2	7,8	3,6	17,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	458,6	-64,2	2,7	-9,2	-2,6	0,0	7,4	-1,2	0,0	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	422,8	-63,5	1,9	-24,4	-2,7	0,0	-7,9	-1,1	7,8	3,6	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	422,8	-63,5	1,9	-24,4	-2,7	0,0	-7,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	474,2	-64,5	2,7	-9,1	-2,8	1,1	8,2	-1,3	7,8	3,6	18,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	474,2	-64,5	2,7	-9,1	-2,8	1,1	8,2	-1,3	0,0	0,0	6,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	470,3	-64,4	2,7	-9,3	-2,7	0,0	7,0	-1,2	7,8	3,6	17,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	470,3	-64,4	2,7	-9,3	-2,7	0,0	7,0	-1,2	0,0	0,0	5,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	466,3	-64,4	2,7	-9,2	-2,7	0,0	7,2	-1,2	7,8	3,6	17,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	466,3	-64,4	2,7	-9,2	-2,7	0,0	7,2	-1,2	0,0	0,0	6,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	488,7	-64,8	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,2	-1,2	7,8	3,6	2,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	488,7	-64,8	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	454,3	-64,1	2,7	-9,1	-2,6	0,0	7,6	-1,2	7,8	3,6	17,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	454,3	-64,1	2,7	-9,1	-2,6	0,0	7,6	-1,2	0,0	0,0	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	486,1	-64,7	2,7	-9,2	-2,9	2,1	8,8	-1,3	7,8	3,6	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	486,1	-64,7	2,7	-9,2	-2,9	2,1	8,8	-1,3	0,0	0,0	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	490,1	-64,8	2,7	-9,1	-2,9	3,2	9,9	-1,3	7,8	3,6	20,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	490,1	-64,8	2,7	-9,1	-2,9	3,2	9,9	-1,3	0,0	0,0	8,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	302,2	-60,6	2,1	-13,7	-1,5	0,1	7,2	-1,1	7,8	3,6	17,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	302,2	-60,6	2,1	-13,7	-1,5	0,1	7,2	-1,1	0,0	0,0	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	306,2	-60,7	2,2	-13,7	-1,5	0,0	7,1	-1,1	7,8	3,6	17,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	306,2	-60,7	2,2	-13,7	-1,5	0,0	7,1	-1,1	0,0	0,0	6,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	382,8	-62,7	2,5	-10,1	-2,0	0,4	8,9	-1,2	7,8	3,6	19,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	382,8	-62,7	2,5	-10,1	-2,0	0,4	8,9	-1,2	0,0	0,0	7,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	478,3	-64,6	2,7	-9,1	-2,8	1,7	8,6	-1,3	7,8	3,6	18,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	478,3	-64,6	2,7	-9,1	-2,8	1,7	8,6	-1,3	0,0	0,0	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	503,1	-65,0	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,4	-1,2	7,8	3,6	1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	503,1	-65,0	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	506,8	-65,1	2,0	-23,6	-2,7	0,1	-8,4	-1,2	7,8	3,6	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	506,8	-65,1	2,0	-23,6	-2,7	0,1	-8,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	510,6	-65,2	2,0	-23,6	-2,7	0,2	-8,4	-1,2	7,8	3,6	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	510,6	-65,2	2,0	-23,6	-2,7	0,2	-8,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	499,5	-65,0	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,3	-1,2	7,8	3,6	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	499,5	-65,0	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	455,2	-64,2	2,0	-23,9	-2,6	0,0	-7,8	-1,2	7,8	3,6	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	455,2	-64,2	2,0	-23,9	-2,6	0,0	-7,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	429,7	-63,7	1,9	-24,1	-2,6	0,0	-7,6	-1,1	7,8	3,6	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	429,7	-63,7	1,9	-24,1	-2,6	0,0	-7,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	425,9	-63,6	1,9	-24,2	-2,7	0,0	-7,7	-1,1	7,8	3,6	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	425,9	-63,6	1,9	-24,2	-2,7	0,0	-7,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	514,4	-65,2	2,1	-23,5	-2,6	0,3	-8,3	-1,2	7,8	3,6	2,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	514,4	-65,2	2,1	-23,5	-2,6	0,3	-8,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	492,1	-64,8	2,0	-23,7	-2,6	0,0	-8,3	-1,2	7,8	3,6	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	492,1	-64,8	2,0	-23,7	-2,6	0,0	-8,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	482,4	-64,7	2,7	-9,1	-2,9	2,0	8,8	-1,3	7,8	3,6	19,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	482,4	-64,7	2,7	-9,1	-2,9	2,0	8,8	-1,3	0,0	0,0	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	495,9	-64,9	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,3	-1,2	7,8	3,6	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	495,9	-64,9	2,0	-23,6	-2,6	0,0	-8,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	518,1	-65,3	2,1	-23,6	-2,7	0,3	-8,3	-1,2	7,8	3,6	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	518,1	-65,3	2,1	-23,6	-2,7	0,3	-8,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	521,8	-65,3	2,1	-23,6	-2,7	0,4	-8,4	-1,2	7,8	3,6	1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	521,8	-65,3	2,1	-23,6	-2,7	0,4	-8,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	419,4	-63,4	2,8	-9,4	-3,1	0,0	-1,7	-1,2	7,8	3,6	8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	419,4	-63,4	2,8	-9,4	-3,1	0,0	-1,7	-1,2	0,0	0,0	-3,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	331,4	-61,4	2,4	-11,5	-2,4	0,0	-1,3	-1,1	7,8	3,6	9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	331,4	-61,4	2,4	-11,5	-2,4	0,0	-1,3	-1,1	0,0	0,0	-2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	327,5	-61,3	2,4	-11,7	-2,4	0,0	-1,4	-1,1	7,8	3,6	8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	327,5	-61,3	2,4	-11,7	-2,4	0,0	-1,4	-1,1	0,0	0,0	-2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	391,4	-62,8	2,7	-8,7	-3,2	0,5	0,1	-1,2	7,8	3,6	10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	391,4	-62,8	2,7	-8,7	-3,2	0,5	0,1	-1,2	0,0	0,0	-1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	387,4	-62,8	2,7	-8,8	-3,1	0,2	-0,3	-1,2	7,8	3,6	9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	387,4	-62,8	2,7	-8,8	-3,1	0,2	-0,3	-1,2	0,0	0,0	-1,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	415,3	-63,4	2,8	-9,6	-3,1	0,0	-1,8	-1,2	7,8	3,6	8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	415,3	-63,4	2,8	-9,6	-3,1	0,0	-1,8	-1,2	0,0	0,0	-3,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	323,4	-61,2	2,4	-9,4	-2,7	0,0	0,7	-1,1	7,8	3,6	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	323,4	-61,2	2,4	-9,4	-2,7	0,0	0,7	-1,1	0,0	0,0	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	335,2	-61,5	2,5	-11,3	-2,4	0,0	-1,2	-1,1	7,8	3,6	9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	335,2	-61,5	2,5	-11,3	-2,4	0,0	-1,2	-1,1	0,0	0,0	-2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	339,3	-61,6	2,5	-11,1	-2,5	0,0	-1,2	-1,2	7,8	3,6	9,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	339,3	-61,6	2,5	-11,1	-2,5	0,0	-1,2	-1,2	0,0	0,0	-2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	436,9	-63,8	2,6	-23,6	-3,4	0,0	-16,7	-1,1	7,8	3,6	-6,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	436,9	-63,8	2,6	-23,6	-3,4	0,0	-16,7	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	319,4	-61,1	2,4	-9,4	-2,6	0,0	0,7	-1,1	7,8	3,6	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	319,4	-61,1	2,4	-9,4	-2,6	0,0	0,7	-1,1	0,0	0,0	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	315,4	-61,0	2,4	-9,6	-2,6	0,0	0,8	-1,1	7,8	3,6	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	315,4	-61,0	2,4	-9,6	-2,6	0,0	0,8	-1,1	0,0	0,0	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	311,4	-60,9	2,3	-9,9	-2,5	0,0	0,6	-1,1	7,8	3,6	10,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	311,4	-60,9	2,3	-9,9	-2,5	0,0	0,6	-1,1	0,0	0,0	-0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	388,2	-62,8	2,6	-23,9	-3,4	0,0	-15,0	-1,1	7,8	3,6	-4,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	388,2	-62,8	2,6	-23,9	-3,4	0,0	-15,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	391,7	-62,9	2,6	-23,8	-3,4	0,0	-15,0	-1,1	7,8	3,6	-4,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	391,7	-62,9	2,6	-23,8	-3,4	0,0	-15,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	395,3	-62,9	2,6	-23,8	-3,4	0,0	-15,0	-1,1	7,8	3,6	-4,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	395,3	-62,9	2,6	-23,8	-3,4	0,0	-15,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	377,7	-62,5	2,6	-24,2	-3,6	0,0	-15,3	-1,1	7,8	3,6	-5,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	377,7	-62,5	2,6	-24,2	-3,6	0,0	-15,3	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	381,1	-62,6	2,6	-23,9	-3,4	0,0	-14,9	-1,1	7,8	3,6	-4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	381,1	-62,6	2,6	-23,9	-3,4	0,0	-14,9	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	384,6	-62,7	2,6	-23,9	-3,4	0,0	-15,0	-1,1	7,8	3,6	-4,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	384,6	-62,7	2,6	-23,9	-3,4	0,0	-15,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	374,4	-62,5	2,6	-24,4	-3,8	0,0	-15,6	-1,1	7,8	3,6	-5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	374,4	-62,5	2,6	-24,4	-3,8	0,0	-15,6	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	403,5	-63,1	2,7	-10,1	-2,9	0,0	-2,0	-1,2	7,8	3,6	8,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	403,5	-63,1	2,7	-10,1	-2,9	0,0	-2,0	-1,2	0,0	0,0	-3,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	399,5	-63,0	2,7	-10,3	-2,9	0,0	-2,0	-1,2	7,8	3,6	8,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	399,5	-63,0	2,7	-10,3	-2,9	0,0	-2,0	-1,2	0,0	0,0	-3,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	395,5	-62,9	2,7	-8,5	-3,2	0,0	-0,5	-1,2	7,8	3,6	9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	395,5	-62,9	2,7	-8,5	-3,2	0,0	-0,5	-1,2	0,0	0,0	-1,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	370,8	-62,4	2,6	-24,7	-4,2	0,0	-16,2	-1,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	370,8	-62,4	2,6	-24,7	-4,2	0,0	-16,2	-1,1			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	411,5	-63,3	2,7	-9,8	-3,0	0,0	-1,8	-1,2	7,8	3,6	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	411,5	-63,3	2,7	-9,8	-3,0	0,0	-1,8	-1,2	0,0	0,0	-3,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	407,5	-63,2	2,7	-10,0	-3,0	0,0	-1,9	-1,2	7,8	3,6	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	407,5	-63,2	2,7	-10,0	-3,0	0,0	-1,9	-1,2	0,0	0,0	-3,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	471,1	-64,5	2,9	-7,5	-3,9	0,0	-1,4	-1,2	7,8	3,6	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	471,1	-64,5	2,9	-7,5	-3,9	0,0	-1,4	-1,2	0,0	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	467,0	-64,4	2,9	-7,6	-3,8	0,0	-1,5	-1,2	7,8	3,6	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	467,0	-64,4	2,9	-7,6	-3,8	0,0	-1,5	-1,2	0,0	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	463,0	-64,3	2,9	-7,8	-3,8	0,0	-1,5	-1,2	7,8	3,6	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	463,0	-64,3	2,9	-7,8	-3,8	0,0	-1,5	-1,2	0,0	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	459,3	-64,2	2,9	-7,9	-3,7	0,0	-1,5	-1,2	7,8	3,6	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	459,3	-64,2	2,9	-7,9	-3,7	0,0	-1,5	-1,2	0,0	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	495,4	-64,9	2,5	-23,0	-3,3	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	495,4	-64,9	2,5	-23,0	-3,3	0,0	-17,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	483,2	-64,7	2,9	-7,1	-4,1	2,1	0,6	-1,3	7,8	3,6	10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	483,2	-64,7	2,9	-7,1	-4,1	2,1	0,6	-1,3	0,0	0,0	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	479,1	-64,6	2,9	-7,3	-4,0	2,0	0,6	-1,3	7,8	3,6	10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	479,1	-64,6	2,9	-7,3	-4,0	2,0	0,6	-1,3	0,0	0,0	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	475,0	-64,5	2,9	-7,4	-3,9	0,0	-1,5	-1,3	7,8	3,6	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	475,0	-64,5	2,9	-7,4	-3,9	0,0	-1,5	-1,3	0,0	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	307,1	-60,7	2,3	-10,1	-2,5	0,0	0,6	-1,1	7,8	3,6	10,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	307,1	-60,7	2,3	-10,1	-2,5	0,0	0,6	-1,1	0,0	0,0	-0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	303,1	-60,6	2,3	-10,2	-2,4	0,0	0,6	-1,1	7,8	3,6	10,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	303,1	-60,6	2,3	-10,2	-2,4	0,0	0,6	-1,1	0,0	0,0	-0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	492,1	-64,8	2,6	-23,0	-3,3	0,0	-17,0	-1,2	7,8	3,6	-6,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	492,1	-64,8	2,6	-23,0	-3,3	0,0	-17,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	426,5	-63,6	2,6	-24,6	-4,3	0,0	-18,4	-1,1	7,8	3,6	-8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	426,5	-63,6	2,6	-24,6	-4,3	0,0	-18,4	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	486,9	-64,7	2,9	-7,0	-4,1	2,1	0,6	-1,3	7,8	3,6	10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	486,9	-64,7	2,9	-7,0	-4,1	2,1	0,6	-1,3	0,0	0,0	-0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	490,9	-64,8	2,9	-6,9	-4,2	2,1	0,6	-1,3	7,8	3,6	10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	490,9	-64,8	2,9	-6,9	-4,2	2,1	0,6	-1,3	0,0	0,0	-0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	455,1	-64,2	2,9	-8,0	-3,6	0,0	-1,5	-1,2	7,8	3,6	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	455,1	-64,2	2,9	-8,0	-3,6	0,0	-1,5	-1,2	0,0	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	383,6	-62,7	2,7	-9,0	-3,0	0,1	-0,5	-1,2	7,8	3,6	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	383,6	-62,7	2,7	-9,0	-3,0	0,1	-0,5	-1,2	0,0	0,0	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	455,2	-64,2	2,6	-23,4	-3,3	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	455,2	-64,2	2,6	-23,4	-3,3	0,0	-16,8	-1,2			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	458,8	-64,2	2,6	-23,3	-3,3	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	458,8	-64,2	2,6	-23,3	-3,3	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	433,4	-63,7	2,6	-24,0	-3,7	0,0	-17,3	-1,1	7,8	3,6	-7,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	433,4	-63,7	2,6	-24,0	-3,7	0,0	-17,3	-1,1	7,8	3,6	-7,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	429,6	-63,7	2,6	-24,2	-3,9	0,0	-17,8	-1,1	7,8	3,6	-7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	429,6	-63,7	2,6	-24,2	-3,9	0,0	-17,8	-1,1	7,8	3,6	-7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	440,4	-63,9	2,5	-23,5	-3,4	0,0	-16,7	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	440,4	-63,9	2,5	-23,5	-3,4	0,0	-16,7	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	444,0	-63,9	2,5	-23,5	-3,4	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	444,0	-63,9	2,5	-23,5	-3,4	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	447,8	-64,0	2,6	-23,4	-3,4	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	447,8	-64,0	2,6	-23,4	-3,4	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	451,5	-64,1	2,6	-23,4	-3,3	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	451,5	-64,1	2,6	-23,4	-3,3	0,0	-16,8	-1,2	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	517,7	-65,3	2,5	-22,7	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	517,7	-65,3	2,5	-22,7	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	521,4	-65,3	2,5	-22,6	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	521,4	-65,3	2,5	-22,6	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	525,1	-65,4	2,5	-22,6	-3,2	0,0	-17,2	-1,2	7,8	3,6	-7,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	525,1	-65,4	2,5	-22,6	-3,2	0,0	-17,2	-1,2	7,8	3,6	-7,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	499,2	-65,0	2,5	-23,0	-3,3	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	499,2	-65,0	2,5	-23,0	-3,3	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	502,8	-65,0	2,5	-22,9	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	502,8	-65,0	2,5	-22,9	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	506,4	-65,1	2,5	-22,8	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	506,4	-65,1	2,5	-22,8	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	510,1	-65,1	2,5	-22,8	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	510,1	-65,1	2,5	-22,8	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	513,9	-65,2	2,5	-22,7	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	513,9	-65,2	2,5	-22,7	-3,2	0,0	-17,1	-1,2	7,8	3,6	-6,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	401,3	-63,1	2,3	-6,1	-1,8	0,1	13,5	-1,2	7,8	3,6	26,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	401,3	-63,1	2,3	-6,1	-1,8	0,1	13,5	-1,2	0,0	0,0	15,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	472,4	-64,5	2,5	-6,2	-2,0	1,2	13,0	-1,3	7,8	3,6	26,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	472,4	-64,5	2,5	-6,2	-2,0	1,2	13,0	-1,3	0,0	0,0	14,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	384,9	-62,7	2,2	-21,7	-1,1	0,0	-1,3	-1,1	7,8	3,6	12,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	384,9	-62,7	2,2	-21,7	-1,1	0,0	-1,3	-1,1	7,8	3,6	12,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	443,5	-63,9	2,2	-20,7	-1,2	0,0	-1,6	-1,2	7,8	3,6	11,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	443,5	-63,9	2,2	-20,7	-1,2	0,0	-1,6	-1,2	7,8	3,6	11,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	320,5	-61,1	2,0	-7,5	-1,3	0,0	14,1	-1,1	7,8	3,6	27,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	320,5	-61,1	2,0	-7,5	-1,3	0,0	14,1	-1,1	0,0	0,0	15,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	509,4	-65,1	2,2	-19,2	-1,3	0,0	-1,4	-1,2	7,8	3,6	11,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	509,4	-65,1	2,2	-19,2	-1,3	0,0	-1,4	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	487,6	-64,8	2,3	-11,5	-0,9	0,0	-7,8	-1,3	11,0	6,0	7,9
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	487,6	-64,8	2,3	-11,5	-0,9	0,0	-7,8	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	535,1	-65,6	2,1	-13,8	-0,8	0,1	-14,0	-1,2	10,8	6,0	1,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	535,1	-65,6	2,1	-13,8	-0,8	0,1	-14,0	-1,2	13,8	0,0	-1,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	472,6	-64,5	1,8	-20,5	-0,9	0,0	-23,0	-1,2	10,8	6,0	-7,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	472,6	-64,5	1,8	-20,5	-0,9	0,0	-23,0	-1,2	13,8	0,0	-10,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	461,6	-64,3	1,8	-9,7	-1,1	0,5	-5,9	-1,2	11,2	3,4	7,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	461,6	-64,3	1,8	-9,7	-1,1	0,5	-5,9	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	436,5	-63,8	2,2	-7,2	-1,4	0,0	-9,2	-1,2	10,8	6,0	6,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	436,5	-63,8	2,2	-7,2	-1,4	0,0	-9,2	-1,2	13,8	0,0	3,4
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,6	-12,4	-0,9	0,3	-3,2	-1,1	11,2	3,4	10,3
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,6	-12,4	-0,9	0,3	-3,2	-1,1			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	471,4	-64,5	1,8	-4,8	-1,5	1,4	14,9	-0,9	0,0	3,6	17,7
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	471,4	-64,5	1,8	-4,8	-1,5	1,4	14,9	-0,9	0,0	0,0	14,0
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	399,4	-63,0	2,0	-4,8	-1,3	1,2	16,5	-0,8	0,0	3,6	19,4
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	399,4	-63,0	2,0	-4,8	-1,3	1,2	16,5	-0,8	0,0	0,0	15,7
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	487,3	-64,7	1,8	-4,9	-1,5	1,6	14,4	-0,9	0,0	3,6	17,2
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	487,3	-64,7	1,8	-4,9	-1,5	1,6	14,4	-0,9	0,0	0,0	13,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	417,7	-63,4	2,0	-5,5	-1,3	1,2	15,1	-0,8	0,0	3,6	18,0
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	417,7	-63,4	2,0	-5,5	-1,3	1,2	15,1	-0,8	0,0	0,0	14,4
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	488,4	-64,8	1,8	-8,7	-2,0	0,6	19,6	-1,2	7,8	3,6	29,7
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	488,4	-64,8	1,8	-8,7	-2,0	0,6	19,6	-1,2			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	432,1	-63,7	2,4	-6,0	-2,0	0,3	18,4	-1,2	7,8	3,6	28,6
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	432,1	-63,7	2,4	-6,0	-2,0	0,3	18,4	-1,2	0,0	0,0	17,2
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	484,0	-64,7	1,8	-9,4	-2,0	0,6	19,6	-1,2	7,8	3,6	29,8
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	484,0	-64,7	1,8	-9,4	-2,0	0,6	19,6	-1,2			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	402,5	-63,1	2,3	-6,5	-1,8	0,1	16,1	-1,2	7,8	3,6	26,3
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	402,5	-63,1	2,3	-6,5	-1,8	0,1	16,1	-1,2	0,0	0,0	14,8
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	343,2	-61,7	2,1	-8,2	-1,5	0,1	18,7	-1,2	7,8	3,6	29,0
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	343,2	-61,7	2,1	-8,2	-1,5	0,1	18,7	-1,2	0,0	0,0	17,6
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	460,6	-64,3	1,9	-10,5	-2,0	0,6	19,8	-1,2	7,8	3,6	29,9
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	460,6	-64,3	1,9	-10,5	-2,0	0,6	19,8	-1,2			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	523,3	-65,4	1,8	-22,2	-1,2	7,6	0,2	-1,0	0,0	3,6	2,8
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	523,3	-65,4	1,8	-22,2	-1,2	7,6	0,2	-1,0	0,0	0,0	-0,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	528,8	-65,5	1,9	-22,3	-1,2	0,9	-14,2	-1,0	0,0	3,6	-11,6
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	528,8	-65,5	1,9	-22,3	-1,2	0,9	-14,2	-1,0	0,0	0,0	-15,2
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	443,4	-63,9	2,2	-19,0	-0,9	0,0	-10,0	-1,0	0,0	3,6	-7,4
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	443,4	-63,9	2,2	-19,0	-0,9	0,0	-10,0	-1,0	0,0	0,0	-11,0
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	502,0	-65,0	1,9	-21,9	-1,1	0,4	-10,7	-1,0	0,0	3,6	-8,0
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	502,0	-65,0	1,9	-21,9	-1,1	0,4	-10,7	-1,0	0,0	0,0	-11,6
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	470,9	-64,5	2,0	-18,0	-0,9	0,4	-5,9	-1,0	0,0	3,6	-3,3
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	470,9	-64,5	2,0	-18,0	-0,9	0,4	-5,9	-1,0	0,0	0,0	-6,9
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	476,1	-64,5	1,9	-22,3	-1,1	0,0	-14,4	-1,0	0,0	3,6	-11,7
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	476,1	-64,5	1,9	-22,3	-1,1	0,0	-14,4	-1,0	0,0	0,0	-15,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	461,2	-64,3	1,9	-22,5	-1,0	0,0	-13,9	-0,9	0,0	3,6	-11,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	461,2	-64,3	1,9	-22,5	-1,0	0,0	-13,9	-0,9	0,0	0,0	-14,9
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	343,1	-61,7	2,1	-8,5	-1,0	0,8	14,6	-0,6	0,0	3,6	17,6
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	343,1	-61,7	2,1	-8,5	-1,0	0,8	14,6	-0,6	0,0	0,0	13,9
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	373,8	-62,4	2,0	-22,7	-0,8	0,0	-10,0	-0,8	0,0	3,6	-7,2
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	373,8	-62,4	2,0	-22,7	-0,8	0,0	-10,0	-0,8	0,0	0,0	-10,8
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	317,4	-61,0	2,1	-5,4	-1,0	1,0	18,9	-0,6	0,0	3,6	21,9
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	317,4	-61,0	2,1	-5,4	-1,0	1,0	18,9	-0,6	0,0	0,0	18,3
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	499,6	-65,0	2,0	-19,0	-1,0	0,0	-11,2	-1,1	0,0	3,6	-8,6
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	499,6	-65,0	2,0	-19,0	-1,0	0,0	-11,2	-1,1	0,0	0,0	-12,2
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	508,7	-65,1	1,8	-21,8	-1,1	0,8	-5,7	-1,1	0,0	3,6	-3,1
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	508,7	-65,1	1,8	-21,8	-1,1	0,8	-5,7	-1,1	0,0	0,0	-6,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	415,7	-63,4	2,0	-6,4	-1,6	0,1	-7,6	-1,2	10,8	6,0	8,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	415,7	-63,4	2,0	-6,4	-1,6	0,1	-7,6	-1,2			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	492,0	-64,8	1,5	-8,7	-1,7	0,4	-1,8	-1,3	10,8	6,0	13,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	492,0	-64,8	1,5	-8,7	-1,7	0,4	-1,8	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	434,0	-63,7	2,1	-6,1	-1,7	0,1	-0,2	-1,2	11,0	6,0	15,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	434,0	-63,7	2,1	-6,1	-1,7	0,1	-0,2	-1,2			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	473,3	-64,5	2,2	-11,7	-0,9	0,0	-15,5	-1,3	11,0	6,0	0,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	473,3	-64,5	2,2	-11,7	-0,9	0,0	-15,5	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	502,1	-65,0	2,2	-10,8	-1,0	0,0	-14,7	-1,3	11,0	6,0	1,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	502,1	-65,0	2,2	-10,8	-1,0	0,0	-14,7	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	489,7	-64,8	1,5	-9,0	-1,7	0,4	-4,7	-1,2	10,8	6,0	10,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	489,7	-64,8	1,5	-9,0	-1,7	0,4	-4,7	-1,2			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	395,3	-62,9	2,0	-23,0	-0,9	0,0	-13,1	-0,9	0,0	3,6	-10,4
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	395,3	-62,9	2,0	-23,0	-0,9	0,0	-13,1	-0,9	0,0	0,0	-14,0
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	435,0	-63,8	1,9	-22,5	-0,9	0,0	-10,3	-0,9	0,0	3,6	-7,6
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	435,0	-63,8	1,9	-22,5	-0,9	0,0	-10,3	-0,9	0,0	0,0	-11,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	363,6	-62,2	2,2	-10,4	-1,0	0,0	-3,9	-0,8	0,0	3,6	-1,1
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	363,6	-62,2	2,2	-10,4	-1,0	0,0	-3,9	-0,8	0,0	0,0	-4,7
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	371,4	-62,4	2,4	-19,0	-0,8	0,6	-7,5	-0,9	0,0	3,6	-4,8
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	371,4	-62,4	2,4	-19,0	-0,8	0,6	-7,5	-0,9	0,0	0,0	-8,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,2	-21,5	-1,2	0,0	-6,6	-1,2	0,0	3,6	-4,2
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,2	-21,5	-1,2	0,0	-6,6	-1,2	0,0	0,0	-7,8
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,4	-23,0	-2,3	0,0	7,0	-1,2	7,8	3,6	17,2
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,4	-23,0	-2,3	0,0	7,0	-1,2	0,0	0,0	5,8
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	398,8	-63,0	2,2	-18,7	-0,8	0,0	-5,2	-0,9	0,0	3,6	-2,5
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	398,8	-63,0	2,2	-18,7	-0,8	0,0	-5,2	-0,9	0,0	0,0	-6,1
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	427,6	-63,6	2,2	-19,1	-0,9	0,0	-9,5	-1,0	0,0	3,6	-6,9
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	427,6	-63,6	2,2	-19,1	-0,9	0,0	-9,5	-1,0	0,0	0,0	-10,5
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	286,9	-60,1	2,2	-22,5	-0,7	0,8	-13,1	-0,7	0,0	3,6	-10,2
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	286,9	-60,1	2,2	-22,5	-0,7	0,8	-13,1	-0,7	0,0	0,0	-13,8
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	276,1	-59,8	2,1	-11,7	-0,8	0,8	10,3	-0,6	0,0	3,6	13,3
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	276,1	-59,8	2,1	-11,7	-0,8	0,8	10,3	-0,6	0,0	0,0	9,7
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	286,1	-60,1	2,2	-19,1	-0,6	0,0	-3,8	-0,7	0,0	3,6	-0,8
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	286,1	-60,1	2,2	-19,1	-0,6	0,0	-3,8	-0,7	0,0	0,0	-4,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	318,6	-61,1	2,0	-22,9	-0,8	0,0	-15,0	-1,1	0,0	3,6	-12,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	318,6	-61,1	2,0	-22,9	-0,8	0,0	-15,0	-1,1	0,0	0,0	-16,1
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	318,6	-61,1	2,0	-24,0	-2,2	1,3	9,0	-1,1	7,8	3,6	19,3
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	318,6	-61,1	2,0	-24,0	-2,2	1,3	9,0	-1,1	0,0	0,0	7,8
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	318,8	-61,1	2,1	-18,9	-0,7	0,0	-3,5	-0,7	0,0	3,6	-0,6
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	318,8	-61,1	2,1	-18,9	-0,7	0,0	-3,5	-0,7	0,0	0,0	-4,3
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	351,2	-61,9	2,1	-19,2	-0,7	0,0	-6,2	-0,9	0,0	3,6	-3,4
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	351,2	-61,9	2,1	-19,2	-0,7	0,0	-6,2	-0,9	0,0	0,0	-7,0
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	409,7	-63,2	2,0	-22,9	-0,9	0,0	-13,2	-0,9	0,0	3,6	-10,5
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	409,7	-63,2	2,0	-22,9	-0,9	0,0	-13,2	-0,9	0,0	0,0	-14,1
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	343,9	-61,7	2,2	-22,9	-0,8	0,0	-7,9	-0,8	0,0	3,6	-5,1
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	343,9	-61,7	2,2	-22,9	-0,8	0,0	-7,9	-0,8	0,0	0,0	-8,7
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	306,5	-60,7	2,2	-17,5	-0,6	0,4	3,2	-0,7	0,0	3,6	6,2
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	306,5	-60,7	2,2	-17,5	-0,6	0,4	3,2	-0,7	0,0	0,0	2,5
IO Nr. 9 An der Rennbahn 26 2.OG LrT 35,6 dB(A) LrN 25,6 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	454,5	-64,1	1,1	-24,2	-1,9	1,4	-10,7	-1,2	0,0	3,6	-8,3
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	454,5	-64,1	1,1	-24,2	-1,9	1,4	-10,7	-1,2	0,0	0,0	-12,0
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	454,5	-64,1	1,5	-24,7	-3,1	2,1	4,4	-1,2	7,8	3,6	14,6
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	454,5	-64,1	1,5	-24,7	-3,1	2,1	4,4	-1,2	0,0	0,0	0,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	457,9	-64,2	1,0	-22,7	-1,5	5,1	-5,4	-1,2	0,0	3,6	-3,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li	R'w	Lw'	I oder S	Lw	KI	KT	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	Cmet	dLw	ZR	Lr
				dB(A)	dB	dB(A)	m,m²	dB(A)	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB	dB
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	457,9	-64,2	1,0	-22,7	-1,5	5,1	-5,4	-1,2	0,0	0,0	-6,6
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	457,9	-64,2	1,4	-23,9	-2,9	6,8	10,1	-1,2	7,8	3,6	20,2
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	457,9	-64,2	1,4	-23,9	-2,9	6,8	10,1	-1,2	0,0	0,0	8,8
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,0	-24,2	-1,6	2,0	-8,5	-1,1	0,0	3,6	-6,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,0	-24,2	-1,6	2,0	-8,5	-1,1	0,0	0,0	-9,6
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,4	-24,7	-2,8	2,6	6,7	-1,1	7,8	3,6	17,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,4	-24,7	-2,8	2,6	6,7	-1,1			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	318,7	-61,1	0,9	-24,2	-1,4	0,9	-8,9	-1,0	0,0	3,6	-6,3
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	318,7	-61,1	0,9	-24,2	-1,4	0,9	-8,9	-1,0	0,0	0,0	-9,9
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	318,7	-61,1	1,4	-24,7	-2,4	1,1	7,1	-1,0	7,8	3,6	17,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	318,7	-61,1	1,4	-24,7	-2,4	1,1	7,1	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	308,0	-60,8	1,9	-20,3	-1,7	0,2	0,1	-1,3	7,8	3,6	10,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	308,0	-60,8	1,9	-20,3	-1,7	0,2	0,1	-1,3	0,0	0,0	-1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	304,2	-60,7	1,9	-20,5	-1,7	0,3	0,1	-1,3	7,8	3,6	10,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	304,2	-60,7	1,9	-20,5	-1,7	0,3	0,1	-1,3	0,0	0,0	-1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	320,6	-61,1	2,0	-23,6	-1,9	0,0	-2,8	-1,1	7,8	3,6	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	320,6	-61,1	2,0	-23,6	-1,9	0,0	-2,8	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	324,4	-61,2	1,9	-23,5	-1,9	0,0	-2,8	-1,1	7,8	3,6	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	324,4	-61,2	1,9	-23,5	-1,9	0,0	-2,8	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	319,2	-61,1	1,9	-19,3	-1,6	0,3	1,1	-1,3	7,8	3,6	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	319,2	-61,1	1,9	-19,3	-1,6	0,3	1,1	-1,3	0,0	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	315,4	-61,0	1,9	-19,6	-1,6	0,1	0,6	-1,3	7,8	3,6	10,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	315,4	-61,0	1,9	-19,6	-1,6	0,1	0,6	-1,3	0,0	0,0	-0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	311,7	-60,9	1,9	-19,9	-1,7	0,0	0,3	-1,3	7,8	3,6	10,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	311,7	-60,9	1,9	-19,9	-1,7	0,0	0,3	-1,3	0,0	0,0	-1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	326,6	-61,3	1,9	-20,4	-1,6	1,5	0,9	-1,3	7,8	3,6	11,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	326,6	-61,3	1,9	-20,4	-1,6	1,5	0,9	-1,3	0,0	0,0	-0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	392,8	-62,9	2,1	-22,7	-2,0	1,8	-2,9	-1,1	7,8	3,6	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	392,8	-62,9	2,1	-22,7	-2,0	1,8	-2,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	316,8	-61,0	2,0	-23,8	-1,9	0,0	-3,0	-1,1	7,8	3,6	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	316,8	-61,0	2,0	-23,8	-1,9	0,0	-3,0	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	396,7	-63,0	2,1	-22,5	-1,9	1,7	-2,8	-1,1	7,8	3,6	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	396,7	-63,0	2,1	-22,5	-1,9	1,7	-2,8	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	388,9	-62,8	2,0	-22,8	-1,9	1,8	-2,9	-1,1	7,8	3,6	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	388,9	-62,8	2,0	-22,8	-1,9	1,8	-2,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	330,4	-61,4	1,9	-21,5	-1,7	2,6	0,7	-1,3	7,8	3,6	10,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	330,4	-61,4	1,9	-21,5	-1,7	2,6	0,7	-1,3	0,0	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	381,2	-62,6	2,0	-23,1	-2,0	1,8	-3,1	-1,1	7,8	3,6	7,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	381,2	-62,6	2,0	-23,1	-2,0	1,8	-3,1	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	385,0	-62,7	2,0	-22,9	-2,0	1,8	-2,9	-1,1	7,8	3,6	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	385,0	-62,7	2,0	-22,9	-2,0	1,8	-2,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	332,1	-61,4	2,0	-23,3	-1,9	0,3	-2,6	-1,1	7,8	3,6	7,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	332,1	-61,4	2,0	-23,3	-1,9	0,3	-2,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	396,8	-63,0	2,0	-21,6	-1,9	0,0	-3,6	-1,3	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	396,8	-63,0	2,0	-21,6	-1,9	0,0	-3,6	-1,3	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	393,0	-62,9	2,0	-21,2	-1,8	0,0	-3,2	-1,3	7,8	3,6	6,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	393,0	-62,9	2,0	-21,2	-1,8	0,0	-3,2	-1,3	0,0	0,0	-4,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	400,7	-63,0	2,0	-21,8	-1,9	0,0	-3,9	-1,3	7,8	3,6	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	400,7	-63,0	2,0	-21,8	-1,9	0,0	-3,9	-1,3	0,0	0,0	-5,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	335,9	-61,5	2,0	-23,3	-1,9	0,4	-2,5	-1,1	7,8	3,6	7,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	335,9	-61,5	2,0	-23,3	-1,9	0,4	-2,5	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	313,2	-60,9	2,0	-24,0	-2,0	0,0	-3,1	-1,1	7,8	3,6	7,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	313,2	-60,9	2,0	-24,0	-2,0	0,0	-3,1	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	309,3	-60,8	2,0	-24,5	-2,2	0,0	-3,6	-1,0	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	309,3	-60,8	2,0	-24,5	-2,2	0,0	-3,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	389,2	-62,8	2,0	-21,1	-1,8	0,0	-2,9	-1,3	7,8	3,6	7,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	389,2	-62,8	2,0	-21,1	-1,8	0,0	-2,9	-1,3	0,0	0,0	-4,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	404,4	-63,1	2,0	-22,1	-1,9	0,0	-4,3	-1,3	7,8	3,6	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	404,4	-63,1	2,0	-22,1	-1,9	0,0	-4,3	-1,3	0,0	0,0	-5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	408,3	-63,2	2,0	-22,0	-1,9	0,0	-4,4	-1,3	7,8	3,6	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	408,3	-63,2	2,0	-22,0	-1,9	0,0	-4,4	-1,3	0,0	0,0	-5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	323,0	-61,2	1,9	-19,7	-1,6	0,8	1,0	-1,3	7,8	3,6	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	323,0	-61,2	1,9	-19,7	-1,6	0,8	1,0	-1,3	0,0	0,0	-0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	328,2	-61,3	1,9	-23,4	-1,9	0,1	-2,7	-1,1	7,8	3,6	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	328,2	-61,3	1,9	-23,4	-1,9	0,1	-2,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	385,4	-62,7	2,0	-20,6	-1,8	0,0	-2,2	-1,4	7,8	3,6	7,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	385,4	-62,7	2,0	-20,6	-1,8	0,0	-2,2	-1,4	0,0	0,0	-3,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	381,5	-62,6	2,1	-20,8	-1,7	0,0	-2,3	-1,4	7,8	3,6	7,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	381,5	-62,6	2,1	-20,8	-1,7	0,0	-2,3	-1,4	0,0	0,0	-3,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	377,7	-62,5	2,1	-20,8	-1,7	0,2	-1,9	-1,3	7,8	3,6	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	377,7	-62,5	2,1	-20,8	-1,7	0,2	-1,9	-1,3	0,0	0,0	-3,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	400,6	-63,0	2,1	-22,5	-2,0	1,7	-2,9	-1,1	7,8	3,6	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	400,6	-63,0	2,1	-22,5	-2,0	1,7	-2,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	450,5	-64,1	2,0	-20,7	-2,0	0,0	-3,9	-1,2	7,8	3,6	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	450,5	-64,1	2,0	-20,7	-2,0	0,0	-3,9	-1,2	0,0	0,0	-5,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	446,9	-64,0	2,0	-20,7	-2,0	0,0	-3,9	-1,2	7,8	3,6	6,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	446,9	-64,0	2,0	-20,7	-2,0	0,0	-3,9	-1,2	0,0	0,0	-5,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	370,1	-62,4	2,0	-24,2	-2,3	2,0	-4,1	-1,1	7,8	3,6	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	370,1	-62,4	2,0	-24,2	-2,3	2,0	-4,1	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	462,2	-64,3	2,0	-20,6	-2,0	4,8	0,8	-1,2	7,8	3,6	11,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	462,2	-64,3	2,0	-20,6	-2,0	4,8	0,8	-1,2	0,0	0,0	-0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	458,3	-64,2	2,0	-21,0	-2,0	2,3	-2,0	-1,2	7,8	3,6	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	458,3	-64,2	2,0	-21,0	-2,0	2,3	-2,0	-1,2	0,0	0,0	-3,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	454,4	-64,1	2,0	-20,9	-2,0	0,1	-4,1	-1,2	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	454,4	-64,1	2,0	-20,9	-2,0	0,1	-4,1	-1,2	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	439,7	-63,9	2,1	-22,2	-2,0	1,8	-3,3	-1,2	7,8	3,6	6,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	439,7	-63,9	2,1	-22,2	-2,0	1,8	-3,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	442,9	-63,9	2,0	-20,7	-1,9	0,0	-3,7	-1,2	7,8	3,6	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	442,9	-63,9	2,0	-20,7	-1,9	0,0	-3,7	-1,2	0,0	0,0	-4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	473,7	-64,5	2,0	-20,7	-2,0	7,5	3,1	-1,3	7,8	3,6	13,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	473,7	-64,5	2,0	-20,7	-2,0	7,5	3,1	-1,3	0,0	0,0	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	477,6	-64,6	2,1	-20,6	-2,0	7,3	3,0	-1,3	7,8	3,6	13,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	477,6	-64,6	2,1	-20,6	-2,0	7,3	3,0	-1,3	0,0	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	296,4	-60,4	1,9	-20,0	-1,6	0,4	1,0	-1,3	7,8	3,6	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	296,4	-60,4	1,9	-20,0	-1,6	0,4	1,0	-1,3	0,0	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	300,2	-60,5	1,9	-20,2	-1,7	0,4	0,7	-1,3	7,8	3,6	10,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	300,2	-60,5	1,9	-20,2	-1,7	0,4	0,7	-1,3	0,0	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	374,0	-62,5	2,2	-20,7	-1,7	0,2	-1,6	-1,3	7,8	3,6	8,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	374,0	-62,5	2,2	-20,7	-1,7	0,2	-1,6	-1,3	0,0	0,0	-3,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	466,1	-64,4	2,0	-20,7	-2,0	4,7	0,5	-1,2	7,8	3,6	10,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	466,1	-64,4	2,0	-20,7	-2,0	4,7	0,5	-1,2	0,0	0,0	-0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	454,9	-64,1	2,1	-22,1	-2,1	1,7	-3,7	-1,2	7,8	3,6	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	454,9	-64,1	2,1	-22,1	-2,1	1,7	-3,7	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	458,8	-64,2	2,1	-22,1	-2,1	1,7	-3,7	-1,2	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	458,8	-64,2	2,1	-22,1	-2,1	1,7	-3,7	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	462,7	-64,3	2,1	-22,0	-2,1	1,7	-3,8	-1,2	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	462,7	-64,3	2,1	-22,0	-2,1	1,7	-3,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	451,0	-64,1	2,2	-22,1	-2,0	1,7	-3,6	-1,2	7,8	3,6	6,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	451,0	-64,1	2,2	-22,1	-2,0	1,7	-3,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	404,4	-63,1	2,2	-22,5	-2,0	1,7	-2,9	-1,1	7,8	3,6	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	404,4	-63,1	2,2	-22,5	-2,0	1,7	-2,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	377,5	-62,5	2,0	-23,4	-2,0	1,9	-3,3	-1,1	7,8	3,6	7,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	377,5	-62,5	2,0	-23,4	-2,0	1,9	-3,3	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	373,5	-62,4	2,0	-23,7	-2,2	1,9	-3,6	-1,1	7,8	3,6	6,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	373,5	-62,4	2,0	-23,7	-2,2	1,9	-3,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	466,6	-64,4	2,2	-21,9	-2,1	1,7	-3,7	-1,2	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	466,6	-64,4	2,2	-21,9	-2,1	1,7	-3,7	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	443,3	-63,9	2,1	-22,2	-2,0	1,8	-3,5	-1,2	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	443,3	-63,9	2,1	-22,2	-2,0	1,8	-3,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	470,1	-64,4	2,0	-20,6	-2,0	7,1	2,8	-1,3	7,8	3,6	13,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	470,1	-64,4	2,0	-20,6	-2,0	7,1	2,8	-1,3	0,0	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	447,3	-64,0	2,1	-22,1	-2,0	1,7	-3,5	-1,2	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	447,3	-64,0	2,1	-22,1	-2,0	1,7	-3,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	470,5	-64,4	2,2	-22,0	-2,1	1,7	-3,9	-1,3	7,8	3,6	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	470,5	-64,4	2,2	-22,0	-2,1	1,7	-3,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	474,4	-64,5	2,2	-21,9	-2,1	1,7	-3,9	-1,3	7,8	3,6	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	474,4	-64,5	2,2	-21,9	-2,1	1,7	-3,9	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	410,9	-63,3	2,5	-20,8	-2,4	0,0	-12,5	-1,4	7,8	3,6	-2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	410,9	-63,3	2,5	-20,8	-2,4	0,0	-12,5	-1,4	0,0	0,0	-13,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	326,2	-61,3	2,4	-16,1	-2,2	0,9	-4,8	-1,3	7,8	3,6	5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	326,2	-61,3	2,4	-16,1	-2,2	0,9	-4,8	-1,3	0,0	0,0	-6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	322,5	-61,2	2,4	-22,5	-2,5	2,8	-9,4	-1,3	7,8	3,6	0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	322,5	-61,2	2,4	-22,5	-2,5	2,8	-9,4	-1,3	0,0	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	384,2	-62,7	2,5	-18,6	-2,2	0,0	-9,5	-1,4	7,8	3,6	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	384,2	-62,7	2,5	-18,6	-2,2	0,0	-9,5	-1,4	0,0	0,0	-10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	380,4	-62,6	2,5	-18,7	-2,2	0,3	-9,2	-1,4	7,8	3,6	0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	380,4	-62,6	2,5	-18,7	-2,2	0,3	-9,2	-1,4	0,0	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	407,0	-63,2	2,5	-18,5	-2,3	0,0	-10,0	-1,4	7,8	3,6	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	407,0	-63,2	2,5	-18,5	-2,3	0,0	-10,0	-1,4	0,0	0,0	-11,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	318,7	-61,1	2,4	-22,5	-2,5	2,7	-9,5	-1,3	7,8	3,6	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	318,7	-61,1	2,4	-22,5	-2,5	2,7	-9,5	-1,3	0,0	0,0	-10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	329,8	-61,4	2,4	-16,0	-2,2	0,7	-5,0	-1,3	7,8	3,6	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	329,8	-61,4	2,4	-16,0	-2,2	0,7	-5,0	-1,3	0,0	0,0	-6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	333,6	-61,5	2,4	-16,0	-2,2	1,2	-4,6	-1,3	7,8	3,6	5,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	333,6	-61,5	2,4	-16,0	-2,2	1,2	-4,6	-1,3	0,0	0,0	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	383,4	-62,7	2,5	-22,7	-2,7	1,8	-12,4	-1,1	7,8	3,6	-2,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	383,4	-62,7	2,5	-22,7	-2,7	1,8	-12,4	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	315,0	-61,0	2,4	-22,5	-2,5	1,8	-10,3	-1,3	7,8	3,6	-0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	315,0	-61,0	2,4	-22,5	-2,5	1,8	-10,3	-1,3	0,0	0,0	-11,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	311,3	-60,9	2,4	-18,2	-1,9	0,4	-6,8	-1,3	7,8	3,6	3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	311,3	-60,9	2,4	-18,2	-1,9	0,4	-6,8	-1,3	0,0	0,0	-8,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	307,5	-60,7	2,3	-18,8	-1,9	0,4	-7,2	-1,3	7,8	3,6	2,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	307,5	-60,7	2,3	-18,8	-1,9	0,4	-7,2	-1,3	0,0	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	331,0	-61,4	2,4	-22,7	-2,5	0,0	-11,6	-1,1	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	331,0	-61,4	2,4	-22,7	-2,5	0,0	-11,6	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	334,9	-61,5	2,4	-22,6	-2,5	0,0	-11,6	-1,1	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	334,9	-61,5	2,4	-22,6	-2,5	0,0	-11,6	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	338,7	-61,6	2,4	-22,5	-2,5	0,0	-11,6	-1,1	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	338,7	-61,6	2,4	-22,5	-2,5	0,0	-11,6	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	319,7	-61,1	2,3	-23,5	-2,9	0,0	-12,6	-1,1	7,8	3,6	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	319,7	-61,1	2,3	-23,5	-2,9	0,0	-12,6	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	323,4	-61,2	2,4	-23,4	-2,8	0,0	-12,4	-1,1	7,8	3,6	-2,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	323,4	-61,2	2,4	-23,4	-2,8	0,0	-12,4	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	327,2	-61,3	2,4	-23,1	-2,7	0,0	-12,2	-1,1	7,8	3,6	-1,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	327,2	-61,3	2,4	-23,1	-2,7	0,0	-12,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	316,0	-61,0	2,3	-24,1	-3,2	0,0	-13,5	-1,1	7,8	3,6	-3,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	316,0	-61,0	2,3	-24,1	-3,2	0,0	-13,5	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	395,7	-62,9	2,5	-18,4	-2,2	0,0	-9,6	-1,4	7,8	3,6	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	395,7	-62,9	2,5	-18,4	-2,2	0,0	-9,6	-1,4	0,0	0,0	-11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	391,9	-62,9	2,5	-18,5	-2,2	0,0	-9,5	-1,4	7,8	3,6	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	391,9	-62,9	2,5	-18,5	-2,2	0,0	-9,5	-1,4	0,0	0,0	-10,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	388,1	-62,8	2,5	-18,5	-2,2	0,0	-9,5	-1,4	7,8	3,6	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	388,1	-62,8	2,5	-18,5	-2,2	0,0	-9,5	-1,4	0,0	0,0	-10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	312,2	-60,9	2,3	-24,6	-3,7	0,0	-14,4	-1,1	7,8	3,6	-4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	312,2	-60,9	2,3	-24,6	-3,7	0,0	-14,4	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	403,4	-63,1	2,5	-18,2	-2,3	0,0	-9,6	-1,4	7,8	3,6	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	403,4	-63,1	2,5	-18,2	-2,3	0,0	-9,6	-1,4	0,0	0,0	-10,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	399,6	-63,0	2,5	-18,3	-2,2	0,0	-9,6	-1,4	7,8	3,6	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	399,6	-63,0	2,5	-18,3	-2,2	0,0	-9,6	-1,4	0,0	0,0	-11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	460,7	-64,3	2,5	-19,0	-2,5	0,0	-11,8	-1,2	7,8	3,6	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	460,7	-64,3	2,5	-19,0	-2,5	0,0	-11,8	-1,2	0,0	0,0	-13,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	456,7	-64,2	2,5	-19,1	-2,5	0,0	-11,8	-1,2	7,8	3,6	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	456,7	-64,2	2,5	-19,1	-2,5	0,0	-11,8	-1,2	0,0	0,0	-13,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	452,9	-64,1	2,5	-19,0	-2,5	0,0	-11,6	-1,2	7,8	3,6	-1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	452,9	-64,1	2,5	-19,0	-2,5	0,0	-11,6	-1,2	0,0	0,0	-12,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	449,3	-64,0	2,5	-20,0	-2,5	0,2	-12,4	-1,2	7,8	3,6	-2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	449,3	-64,0	2,5	-20,0	-2,5	0,2	-12,4	-1,2	0,0	0,0	-13,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	445,3	-64,0	2,5	-20,6	-2,5	2,1	-10,9	-1,2	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	445,3	-64,0	2,5	-20,6	-2,5	2,1	-10,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	472,5	-64,5	2,5	-18,8	-2,5	0,1	-11,8	-1,3	7,8	3,6	-1,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	472,5	-64,5	2,5	-18,8	-2,5	0,1	-11,8	-1,3	0,0	0,0	-13,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	468,5	-64,4	2,5	-18,9	-2,5	0,0	-11,8	-1,3	7,8	3,6	-1,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	468,5	-64,4	2,5	-18,9	-2,5	0,0	-11,8	-1,3	0,0	0,0	-13,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	464,5	-64,3	2,5	-19,0	-2,5	0,0	-11,8	-1,2	7,8	3,6	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	464,5	-64,3	2,5	-19,0	-2,5	0,0	-11,8	-1,2	0,0	0,0	-13,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	303,5	-60,6	2,3	-19,0	-1,9	0,4	-7,3	-1,3	7,8	3,6	2,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	303,5	-60,6	2,3	-19,0	-1,9	0,4	-7,3	-1,3	0,0	0,0	-8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	299,8	-60,5	2,3	-19,4	-1,9	0,4	-7,6	-1,3	7,8	3,6	2,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	299,8	-60,5	2,3	-19,4	-1,9	0,4	-7,6	-1,3	0,0	0,0	-8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	441,8	-63,9	2,5	-20,5	-2,5	2,1	-10,8	-1,2	7,8	3,6	-0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	441,8	-63,9	2,5	-20,5	-2,5	2,1	-10,8	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	372,4	-62,4	2,5	-24,4	-3,8	2,0	-14,7	-1,1	7,8	3,6	-4,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	372,4	-62,4	2,5	-24,4	-3,8	2,0	-14,7	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	476,1	-64,5	2,5	-18,8	-2,5	0,1	-11,8	-1,3	7,8	3,6	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	476,1	-64,5	2,5	-18,8	-2,5	0,1	-11,8	-1,3	0,0	0,0	-13,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	480,0	-64,6	2,5	-18,7	-2,5	4,4	-7,5	-1,3	7,8	3,6	2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	480,0	-64,6	2,5	-18,7	-2,5	4,4	-7,5	-1,3	0,0	0,0	-8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	445,3	-64,0	2,5	-20,1	-2,5	0,2	-12,4	-1,2	7,8	3,6	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	445,3	-64,0	2,5	-20,1	-2,5	0,2	-12,4	-1,2	0,0	0,0	-13,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	376,8	-62,5	2,5	-18,7	-2,2	3,7	-5,7	-1,3	7,8	3,6	4,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	376,8	-62,5	2,5	-18,7	-2,2	3,7	-5,7	-1,3	0,0	0,0	-7,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	402,9	-63,1	2,5	-21,4	-2,5	1,7	-11,2	-1,1	7,8	3,6	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	402,9	-63,1	2,5	-21,4	-2,5	1,7	-11,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	406,7	-63,2	2,5	-21,3	-2,5	1,7	-11,3	-1,1	7,8	3,6	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	406,7	-63,2	2,5	-21,3	-2,5	1,7	-11,3	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	379,7	-62,6	2,5	-23,2	-2,9	1,9	-12,8	-1,1	7,8	3,6	-2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	379,7	-62,6	2,5	-23,2	-2,9	1,9	-12,8	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	375,8	-62,5	2,5	-23,8	-3,3	1,9	-13,7	-1,1	7,8	3,6	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	375,8	-62,5	2,5	-23,8	-3,3	1,9	-13,7	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	387,2	-62,8	2,5	-22,4	-2,7	2,0	-11,8	-1,1	7,8	3,6	-1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	387,2	-62,8	2,5	-22,4	-2,7	2,0	-11,8	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	391,1	-62,8	2,5	-21,6	-2,5	1,7	-11,3	-1,1	7,8	3,6	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	391,1	-62,8	2,5	-21,6	-2,5	1,7	-11,3	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	395,1	-62,9	2,5	-21,5	-2,5	1,7	-11,2	-1,1	7,8	3,6	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	395,1	-62,9	2,5	-21,5	-2,5	1,7	-11,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	398,9	-63,0	2,5	-21,4	-2,5	1,7	-11,2	-1,1	7,8	3,6	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	398,9	-63,0	2,5	-21,4	-2,5	1,7	-11,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	468,7	-64,4	2,5	-20,2	-2,6	2,0	-11,2	-1,3	7,8	3,6	-1,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	468,7	-64,4	2,5	-20,2	-2,6	2,0	-11,2	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	472,6	-64,5	2,5	-20,2	-2,6	2,0	-11,2	-1,3	7,8	3,6	-1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	472,6	-64,5	2,5	-20,2	-2,6	2,0	-11,2	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	476,5	-64,6	2,5	-20,2	-2,6	2,0	-11,3	-1,3	7,8	3,6	-1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	476,5	-64,6	2,5	-20,2	-2,6	2,0	-11,3	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	449,3	-64,0	2,5	-20,5	-2,5	2,1	-11,0	-1,2	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	449,3	-64,0	2,5	-20,5	-2,5	2,1	-11,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	453,1	-64,1	2,5	-20,4	-2,5	2,1	-11,0	-1,2	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	453,1	-64,1	2,5	-20,4	-2,5	2,1	-11,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	456,9	-64,2	2,5	-20,4	-2,5	2,1	-11,0	-1,2	7,8	3,6	-0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	456,9	-64,2	2,5	-20,4	-2,5	2,1	-11,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	460,8	-64,3	2,5	-20,4	-2,5	2,1	-11,1	-1,2	7,8	3,6	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	460,8	-64,3	2,5	-20,4	-2,5	2,1	-11,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	464,8	-64,3	2,5	-20,3	-2,5	1,6	-11,5	-1,2	7,8	3,6	-1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	464,8	-64,3	2,5	-20,3	-2,5	1,6	-11,5	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	394,1	-62,9	2,1	-14,6	-1,1	0,4	6,0	-1,4	7,8	3,6	19,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	394,1	-62,9	2,1	-14,6	-1,1	0,4	6,0	-1,4	0,0	0,0	7,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	462,5	-64,3	2,1	-15,1	-1,2	0,1	3,5	-1,3	7,8	3,6	16,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	462,5	-64,3	2,1	-15,1	-1,2	0,1	3,5	-1,3	0,0	0,0	5,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	326,8	-61,3	2,0	-20,0	-0,9	0,0	1,8	-1,1	7,8	3,6	15,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	326,8	-61,3	2,0	-20,0	-0,9	0,0	1,8	-1,1			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	389,8	-62,8	2,1	-18,6	-1,0	1,1	2,8	-1,1	7,8	3,6	16,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	389,8	-62,8	2,1	-18,6	-1,0	1,1	2,8	-1,1			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	316,9	-61,0	2,0	-16,0	-0,9	0,8	6,9	-1,3	7,8	3,6	20,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	316,9	-61,0	2,0	-16,0	-0,9	0,8	6,9	-1,3	0,0	0,0	8,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	459,2	-64,2	2,1	-16,2	-1,2	1,4	3,9	-1,2	7,8	3,6	17,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	459,2	-64,2	2,1	-16,2	-1,2	1,4	3,9	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	481,5	-64,6	2,1	-13,5	-0,8	0,0	-9,8	-1,4	11,0	6,0	5,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	481,5	-64,6	2,1	-13,5	-0,8	0,0	-9,8	-1,4			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	481,9	-64,7	2,1	-12,4	-0,9	0,8	-11,0	-1,2	10,8	6,0	4,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	481,9	-64,7	2,1	-12,4	-0,9	0,8	-11,0	-1,2	13,8	0,0	1,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	422,6	-63,5	1,8	-18,5	-0,7	0,6	-19,3	-1,2	10,8	6,0	-3,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	422,6	-63,5	1,8	-18,5	-0,7	0,6	-19,3	-1,2	13,8	0,0	-6,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	399,4	-63,0	1,4	-11,5	-0,8	0,6	-6,4	-1,1	11,2	3,4	7,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	399,4	-63,0	1,4	-11,5	-0,8	0,6	-6,4	-1,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	426,2	-63,6	1,8	-16,8	-0,6	0,0	-18,3	-1,3	10,8	6,0	-2,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	426,2	-63,6	1,8	-16,8	-0,6	0,0	-18,3	-1,3	13,8	0,0	-5,8
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	327,6	-61,3	1,5	-13,6	-0,7	0,2	-2,8	-1,1	11,2	3,4	10,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	327,6	-61,3	1,5	-13,6	-0,7	0,2	-2,8	-1,1			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	448,6	-64,0	1,8	-4,5	-1,4	0,0	14,3	-0,9	0,0	3,6	17,1
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	448,6	-64,0	1,8	-4,5	-1,4	0,0	14,3	-0,9	0,0	0,0	13,5
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	376,9	-62,5	2,0	-4,5	-1,2	0,4	16,7	-0,7	0,0	3,6	19,6
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	376,9	-62,5	2,0	-4,5	-1,2	0,4	16,7	-0,7	0,0	0,0	15,9
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	447,5	-64,0	1,8	-4,9	-1,3	0,7	14,5	-0,9	0,0	3,6	17,2
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	447,5	-64,0	1,8	-4,9	-1,3	0,7	14,5	-0,9	0,0	0,0	13,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	375,3	-62,5	2,0	-6,4	-1,1	1,1	15,3	-0,7	0,0	3,6	18,2
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	375,3	-62,5	2,0	-6,4	-1,1	1,1	15,3	-0,7	0,0	0,0	14,6
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	466,6	-64,4	1,6	-14,5	-1,4	1,2	15,3	-1,3	7,8	3,6	25,3
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	466,6	-64,4	1,6	-14,5	-1,4	1,2	15,3	-1,3			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	427,1	-63,6	2,2	-12,5	-1,3	0,7	12,9	-1,4	7,8	3,6	23,0
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	427,1	-63,6	2,2	-12,5	-1,3	0,7	12,9	-1,4	0,0	0,0	11,5
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	456,4	-64,2	1,7	-14,8	-1,3	1,2	15,8	-1,3	7,8	3,6	25,9
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	456,4	-64,2	1,7	-14,8	-1,3	1,2	15,8	-1,3			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,2	-12,8	-1,3	0,8	11,0	-1,4	7,8	3,6	21,0
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,2	-12,8	-1,3	0,8	11,0	-1,4	0,0	0,0	9,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	341,0	-61,6	2,1	-13,3	-1,2	0,8	14,7	-1,3	7,8	3,6	24,8
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	341,0	-61,6	2,1	-13,3	-1,2	0,8	14,7	-1,3	0,0	0,0	13,4
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	421,4	-63,5	1,7	-15,7	-1,3	1,0	16,3	-1,3	7,8	3,6	26,5
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	421,4	-63,5	1,7	-15,7	-1,3	1,0	16,3	-1,3			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	484,7	-64,7	1,7	-22,3	-1,1	6,9	0,2	-1,0	0,0	3,6	2,8
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	484,7	-64,7	1,7	-22,3	-1,1	6,9	0,2	-1,0	0,0	0,0	-0,9
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	482,8	-64,7	1,9	-22,3	-1,1	1,1	-13,2	-1,0	0,0	3,6	-10,6
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	482,8	-64,7	1,9	-22,3	-1,1	1,1	-13,2	-1,0	0,0	0,0	-14,2
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	430,7	-63,7	1,8	-20,9	-0,9	0,0	-12,0	-1,0	0,0	3,6	-9,4
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	430,7	-63,7	1,8	-20,9	-0,9	0,0	-12,0	-1,0	0,0	0,0	-13,0
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	454,8	-64,1	1,8	-21,9	-1,0	1,0	-9,2	-1,0	0,0	3,6	-6,5
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	454,8	-64,1	1,8	-21,9	-1,0	1,0	-9,2	-1,0	0,0	0,0	-10,2
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	457,5	-64,2	1,7	-20,5	-0,9	0,2	-8,6	-1,0	0,0	3,6	-6,0
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	457,5	-64,2	1,7	-20,5	-0,9	0,2	-8,6	-1,0	0,0	0,0	-9,6
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	427,8	-63,6	1,8	-22,4	-0,9	1,1	-12,3	-1,0	0,0	3,6	-9,6
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	427,8	-63,6	1,8	-22,4	-0,9	1,1	-12,3	-1,0	0,0	0,0	-13,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	412,1	-63,3	1,9	-22,4	-0,9	1,1	-11,7	-1,0	0,0	3,6	-9,0
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	412,1	-63,3	1,9	-22,4	-0,9	1,1	-11,7	-1,0	0,0	0,0	-12,7
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	296,9	-60,4	2,1	-8,9	-0,8	1,4	16,1	-0,5	0,0	3,6	19,2
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	296,9	-60,4	2,1	-8,9	-0,8	1,4	16,1	-0,5	0,0	0,0	15,6
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	319,1	-61,1	1,9	-22,3	-0,7	0,6	-7,5	-0,7	0,0	3,6	-4,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	319,1	-61,1	1,9	-22,3	-0,7	0,6	-7,5	-0,7	0,0	0,0	-8,2
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	294,9	-60,4	2,1	-4,5	-0,9	0,5	19,9	-0,5	0,0	3,6	23,1
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	294,9	-60,4	2,1	-4,5	-0,9	0,5	19,9	-0,5	0,0	0,0	19,4
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	485,4	-64,7	1,8	-21,0	-1,0	0,0	-13,1	-1,0	0,0	3,6	-10,5
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	485,4	-64,7	1,8	-21,0	-1,0	0,0	-13,1	-1,0	0,0	0,0	-14,1
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	485,7	-64,7	1,7	-21,7	-1,1	0,0	-5,9	-1,0	0,0	3,6	-3,3
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	485,7	-64,7	1,7	-21,7	-1,1	0,0	-5,9	-1,0	0,0	0,0	-7,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	411,0	-63,3	1,9	-12,0	-0,9	0,3	-12,3	-1,4	10,8	6,0	3,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	411,0	-63,3	1,9	-12,0	-0,9	0,3	-12,3	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	469,3	-64,4	1,3	-13,7	-0,9	0,7	-5,4	-1,3	10,8	6,0	10,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	469,3	-64,4	1,3	-13,7	-0,9	0,7	-5,4	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	428,5	-63,6	1,9	-11,6	-0,9	0,3	-4,7	-1,4	11,0	6,0	10,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	428,5	-63,6	1,9	-11,6	-0,9	0,3	-4,7	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	468,4	-64,4	2,0	-14,5	-0,7	0,0	-18,3	-1,4	11,0	6,0	-2,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	468,4	-64,4	2,0	-14,5	-0,7	0,0	-18,3	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	496,0	-64,9	2,0	-13,9	-0,8	0,0	-17,7	-1,5	11,0	6,0	-2,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	496,0	-64,9	2,0	-13,9	-0,8	0,0	-17,7	-1,5			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	464,7	-64,3	1,4	-13,8	-0,9	0,7	-8,1	-1,3	10,8	6,0	7,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	464,7	-64,3	1,4	-13,8	-0,9	0,7	-8,1	-1,3			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	342,2	-61,7	1,9	-22,6	-0,8	1,3	-10,2	-0,8	0,0	3,6	-7,3
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	342,2	-61,7	1,9	-22,6	-0,8	1,3	-10,2	-0,8	0,0	0,0	-10,9
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	384,0	-62,7	1,8	-22,1	-0,8	1,1	-7,6	-0,8	0,0	3,6	-4,9
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	384,0	-62,7	1,8	-22,1	-0,8	1,1	-7,6	-0,8	0,0	0,0	-8,5
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	353,1	-61,9	1,9	-13,2	-1,0	0,0	-6,7	-0,9	0,0	3,6	-3,9
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	353,1	-61,9	1,9	-13,2	-1,0	0,0	-6,7	-0,9	0,0	0,0	-7,5
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	361,3	-62,1	2,0	-20,8	-0,8	0,0	-10,1	-1,0	0,0	3,6	-7,5
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	361,3	-62,1	2,0	-20,8	-0,8	0,0	-10,1	-1,0	0,0	0,0	-11,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	388,1	-62,8	1,0	-22,6	-1,3	0,0	-8,8	-1,2	0,0	3,6	-6,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	388,1	-62,8	1,0	-22,6	-1,3	0,0	-8,8	-1,2	0,0	0,0	-10,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	388,1	-62,8	1,4	-23,8	-2,5	0,0	5,1	-1,2	7,8	3,6	15,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	388,1	-62,8	1,4	-23,8	-2,5	0,0	5,1	-1,2	0,0	0,0	3,9
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	387,7	-62,8	1,8	-20,4	-0,8	0,0	-7,1	-0,9	0,0	3,6	-4,4
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	387,7	-62,8	1,8	-20,4	-0,8	0,0	-7,1	-0,9	0,0	0,0	-8,0
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	415,4	-63,4	1,8	-20,8	-0,9	0,0	-11,5	-1,0	0,0	3,6	-8,8
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	415,4	-63,4	1,8	-20,8	-0,9	0,0	-11,5	-1,0	0,0	0,0	-12,4
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	250,7	-59,0	2,2	-17,1	-0,4	2,7	-4,4	-0,7	0,0	3,6	-1,5
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	250,7	-59,0	2,2	-17,1	-0,4	2,7	-4,4	-0,7	0,0	0,0	-5,1
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	254,4	-59,1	2,1	-9,9	-0,7	0,4	12,3	-0,6	0,0	3,6	15,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	254,4	-59,1	2,1	-9,9	-0,7	0,4	12,3	-0,6	0,0	0,0	11,7
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	279,1	-59,9	2,1	-18,8	-0,7	0,4	-2,9	-0,8	0,0	3,6	-0,1
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	279,1	-59,9	2,1	-18,8	-0,7	0,4	-2,9	-0,8	0,0	0,0	-3,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	309,8	-60,8	1,4	-22,4	-0,7	0,0	-14,9	-1,2	0,0	3,6	-12,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	309,8	-60,8	1,4	-22,4	-0,7	0,0	-14,9	-1,2	0,0	0,0	-16,1
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	309,8	-60,8	1,4	-23,8	-2,1	0,0	7,5	-1,2	7,8	3,6	17,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	309,8	-60,8	1,4	-23,8	-2,1	0,0	7,5	-1,2	0,0	0,0	6,3
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	309,5	-60,8	2,0	-20,0	-0,6	0,0	-4,5	-0,8	0,0	3,6	-1,7
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	309,5	-60,8	2,0	-20,0	-0,6	0,0	-4,5	-0,8	0,0	0,0	-5,3
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	340,5	-61,6	1,9	-20,7	-0,7	0,0	-7,6	-0,9	0,0	3,6	-4,9
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	340,5	-61,6	1,9	-20,7	-0,7	0,0	-7,6	-0,9	0,0	0,0	-8,6
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	357,6	-62,1	1,9	-22,4	-0,8	1,2	-10,2	-0,8	0,0	3,6	-7,4
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	357,6	-62,1	1,9	-22,4	-0,8	1,2	-10,2	-0,8	0,0	0,0	-11,0
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	286,2	-60,1	2,1	-22,8	-0,7	0,0	-6,3	-0,7	0,0	3,6	-3,3
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	286,2	-60,1	2,1	-22,8	-0,7	0,0	-6,3	-0,7	0,0	0,0	-6,9
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	258,7	-59,2	2,1	-16,4	-0,6	1,9	7,3	-0,6	0,0	3,6	10,3
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	258,7	-59,2	2,1	-16,4	-0,6	1,9	7,3	-0,6	0,0	0,0	6,7
IO Nr. 10	An der Rennbahn 50 2.OG	LrT 33,1 dB(A)	LrN 23,1 dB(A)																		
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	431,7	-63,7	1,4	-24,4	-1,8	0,0	-11,6	-1,2	0,0	3,6	-9,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	431,7	-63,7	1,4	-24,4	-1,8	0,0	-11,6	-1,2	0,0	0,0	-12,8
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	431,7	-63,7	1,7	-24,8	-3,0	0,0	3,0	-1,2	7,8	3,6	13,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	431,7	-63,7	1,7	-24,8	-3,0	0,0	3,0	-1,2	0,0	0,0	0,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	459,9	-64,2	0,9	-23,7	-1,8	2,8	-9,2	-1,4	0,0	3,6	-6,9
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	459,9	-64,2	0,9	-23,7	-1,8	2,8	-9,2	-1,4	0,0	0,0	-10,6
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	459,9	-64,2	1,3	-24,5	-3,1	3,6	6,0	-1,4	7,8	3,6	16,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	459,9	-64,2	1,3	-24,5	-3,1	3,6	6,0	-1,4	0,0	0,0	4,6
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	360,1	-62,1	1,1	-24,4	-1,6	0,0	-10,0	-1,2	0,0	3,6	-7,5
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	360,1	-62,1	1,1	-24,4	-1,6	0,0	-10,0	-1,2	0,0	0,0	-11,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	360,1	-62,1	1,5	-24,8	-2,6	0,0	4,8	-1,2	7,8	3,6	15,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	360,1	-62,1	1,5	-24,8	-2,6	0,0	4,8	-1,2	0,0	0,0	0,0
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	292,7	-60,3	0,9	-24,3	-1,4	0,0	-9,2	-1,1	0,0	3,6	-6,6
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	292,7	-60,3	0,9	-24,3	-1,4	0,0	-9,2	-1,1	0,0	0,0	-10,2
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	292,7	-60,3	1,3	-24,7	-2,2	0,0	6,8	-1,1	7,8	3,6	17,1
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	292,7	-60,3	1,3	-24,7	-2,2	0,0	6,8	-1,1	0,0	0,0	0,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	318,6	-61,1	1,7	-23,7	-2,1	0,2	-4,2	-1,3	7,8	3,6	5,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	318,6	-61,1	1,7	-23,7	-2,1	0,2	-4,2	-1,3	0,0	0,0	-5,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	315,1	-61,0	1,7	-23,8	-2,1	0,2	-4,2	-1,3	7,8	3,6	6,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	315,1	-61,0	1,7	-23,8	-2,1	0,2	-4,2	-1,3	0,0	0,0	-5,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	293,5	-60,3	1,9	-22,8	-1,5	0,0	-0,9	-1,1	7,8	3,6	9,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	293,5	-60,3	1,9	-22,8	-1,5	0,0	-0,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	297,5	-60,5	1,9	-22,5	-1,5	0,0	-0,7	-1,1	7,8	3,6	9,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	297,5	-60,5	1,9	-22,5	-1,5	0,0	-0,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	328,9	-61,3	1,7	-23,8	-2,1	0,2	-4,6	-1,3	7,8	3,6	5,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	328,9	-61,3	1,7	-23,8	-2,1	0,2	-4,6	-1,3	0,0	0,0	-5,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	325,4	-61,2	1,7	-23,7	-2,1	0,0	-4,6	-1,3	7,8	3,6	5,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	325,4	-61,2	1,7	-23,7	-2,1	0,0	-4,6	-1,3	0,0	0,0	-5,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	322,0	-61,1	1,7	-23,7	-2,1	0,2	-4,4	-1,3	7,8	3,6	5,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	322,0	-61,1	1,7	-23,7	-2,1	0,2	-4,4	-1,3	0,0	0,0	-5,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	335,7	-61,5	1,7	-23,7	-2,1	1,8	-3,1	-1,3	7,8	3,6	7,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	335,7	-61,5	1,7	-23,7	-2,1	1,8	-3,1	-1,3	0,0	0,0	-4,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	368,1	-62,3	2,2	-21,2	-1,6	0,0	-2,2	-1,2	7,8	3,6	8,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	368,1	-62,3	2,2	-21,2	-1,6	0,0	-2,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	289,6	-60,2	1,9	-23,2	-1,6	0,0	-1,4	-1,1	7,8	3,6	8,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	289,6	-60,2	1,9	-23,2	-1,6	0,0	-1,4	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	372,1	-62,4	2,2	-20,8	-1,6	0,0	-1,8	-1,2	7,8	3,6	8,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	372,1	-62,4	2,2	-20,8	-1,6	0,0	-1,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	364,1	-62,2	2,2	-21,4	-1,6	0,0	-2,3	-1,2	7,8	3,6	7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	364,1	-62,2	2,2	-21,4	-1,6	0,0	-2,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	339,3	-61,6	1,7	-23,8	-2,1	2,7	-2,3	-1,3	7,8	3,6	7,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	339,3	-61,6	1,7	-23,8	-2,1	2,7	-2,3	-1,3	0,0	0,0	-3,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	356,2	-62,0	2,1	-22,2	-1,7	0,0	-2,9	-1,2	7,8	3,6	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	356,2	-62,0	2,1	-22,2	-1,7	0,0	-2,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,1	-62,1	2,1	-21,7	-1,6	0,0	-2,5	-1,2	7,8	3,6	7,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,1	-62,1	2,1	-21,7	-1,6	0,0	-2,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	305,4	-60,7	2,0	-22,0	-1,5	0,1	-0,3	-1,1	7,8	3,6	10,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	305,4	-60,7	2,0	-22,0	-1,5	0,1	-0,3	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	402,5	-63,1	1,7	-23,8	-2,4	0,0	-6,7	-1,4	7,8	3,6	3,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	402,5	-63,1	1,7	-23,8	-2,4	0,0	-6,7	-1,4	0,0	0,0	-8,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	398,9	-63,0	1,7	-23,8	-2,4	0,1	-6,5	-1,4	7,8	3,6	3,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	398,9	-63,0	1,7	-23,8	-2,4	0,1	-6,5	-1,4	0,0	0,0	-7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	406,2	-63,2	1,8	-23,7	-2,4	0,0	-6,7	-1,4	7,8	3,6	3,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	406,2	-63,2	1,8	-23,7	-2,4	0,0	-6,7	-1,4	0,0	0,0	-8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	309,4	-60,8	2,0	-21,9	-1,5	0,1	-0,3	-1,1	7,8	3,6	10,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	309,4	-60,8	2,0	-21,9	-1,5	0,1	-0,3	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	285,8	-60,1	1,9	-23,8	-1,8	0,0	-2,0	-1,1	7,8	3,6	8,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	285,8	-60,1	1,9	-23,8	-1,8	0,0	-2,0	-1,1			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	281,8	-60,0	1,9	-24,4	-2,0	0,0	-2,7	-1,1	7,8	3,6	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	281,8	-60,0	1,9	-24,4	-2,0	0,0	-2,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	395,2	-62,9	1,7	-23,8	-2,4	0,0	-6,5	-1,4	7,8	3,6	3,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	395,2	-62,9	1,7	-23,8	-2,4	0,0	-6,5	-1,4	0,0	0,0	-7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	409,6	-63,2	1,8	-23,7	-2,4	0,0	-6,8	-1,4	7,8	3,6	3,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	409,6	-63,2	1,8	-23,7	-2,4	0,0	-6,8	-1,4	0,0	0,0	-8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	413,4	-63,3	1,8	-23,7	-2,4	0,0	-6,9	-1,4	7,8	3,6	3,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	413,4	-63,3	1,8	-23,7	-2,4	0,0	-6,9	-1,4	0,0	0,0	-8,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	332,4	-61,4	1,7	-23,8	-2,1	1,0	-3,8	-1,3	7,8	3,6	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	332,4	-61,4	1,7	-23,8	-2,1	1,0	-3,8	-1,3	0,0	0,0	-5,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	301,4	-60,6	2,0	-22,2	-1,5	0,1	-0,5	-1,1	7,8	3,6	9,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	301,4	-60,6	2,0	-22,2	-1,5	0,1	-0,5	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	391,7	-62,9	1,8	-23,7	-2,3	0,0	-6,3	-1,4	7,8	3,6	3,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	391,7	-62,9	1,8	-23,7	-2,3	0,0	-6,3	-1,4	0,0	0,0	-7,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	388,0	-62,8	1,8	-23,5	-2,2	0,0	-6,0	-1,4	7,8	3,6	4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	388,0	-62,8	1,8	-23,5	-2,2	0,0	-6,0	-1,4	0,0	0,0	-7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	384,4	-62,7	1,9	-23,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,4	7,8	3,6	4,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	384,4	-62,7	1,9	-23,4	-2,2	0,0	-5,5	-1,4	0,0	0,0	-6,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	376,1	-62,5	2,2	-20,7	-1,6	0,0	-1,8	-1,2	7,8	3,6	8,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	376,1	-62,5	2,2	-20,7	-1,6	0,0	-1,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	453,7	-64,1	1,8	-23,6	-2,5	0,0	-7,7	-1,4	7,8	3,6	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	453,7	-64,1	1,8	-23,6	-2,5	0,0	-7,7	-1,4	0,0	0,0	-9,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	450,3	-64,1	1,8	-23,7	-2,5	0,0	-7,7	-1,4	7,8	3,6	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	450,3	-64,1	1,8	-23,7	-2,5	0,0	-7,7	-1,4	0,0	0,0	-9,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	344,8	-61,7	2,1	-24,1	-2,1	0,0	-5,1	-1,2	7,8	3,6	5,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	344,8	-61,7	2,1	-24,1	-2,1	0,0	-5,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	464,9	-64,3	1,8	-23,6	-2,5	0,0	-7,8	-1,4	7,8	3,6	2,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	464,9	-64,3	1,8	-23,6	-2,5	0,0	-7,8	-1,4	0,0	0,0	-9,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	461,2	-64,3	1,8	-23,7	-2,6	0,0	-7,9	-1,4	7,8	3,6	2,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	461,2	-64,3	1,8	-23,7	-2,6	0,0	-7,9	-1,4	0,0	0,0	-9,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	457,4	-64,2	1,8	-23,7	-2,5	0,0	-7,8	-1,4	7,8	3,6	2,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	457,4	-64,2	1,8	-23,7	-2,5	0,0	-7,8	-1,4	0,0	0,0	-9,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	416,1	-63,4	2,3	-19,9	-1,7	0,0	-1,9	-1,2	7,8	3,6	8,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	416,1	-63,4	2,3	-19,9	-1,7	0,0	-1,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	446,4	-64,0	1,8	-23,7	-2,5	0,0	-7,6	-1,4	7,8	3,6	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	446,4	-64,0	1,8	-23,7	-2,5	0,0	-7,6	-1,4	0,0	0,0	-9,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	476,0	-64,5	1,9	-23,5	-2,6	4,4	-3,6	-1,4	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	476,0	-64,5	1,9	-23,5	-2,6	4,4	-3,6	-1,4	0,0	0,0	-5,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	479,8	-64,6	1,9	-23,5	-2,6	4,5	-3,6	-1,4	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	479,8	-64,6	1,9	-23,5	-2,6	4,5	-3,6	-1,4	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	307,9	-60,8	1,6	-24,0	-2,1	0,0	-4,4	-1,3	7,8	3,6	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	307,9	-60,8	1,6	-24,0	-2,1	0,0	-4,4	-1,3	0,0	0,0	-5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	311,4	-60,9	1,6	-23,9	-2,1	0,0	-4,4	-1,3	7,8	3,6	5,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	311,4	-60,9	1,6	-23,9	-2,1	0,0	-4,4	-1,3	0,0	0,0	-5,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	381,0	-62,6	2,0	-23,2	-2,1	0,0	-5,1	-1,3	7,8	3,6	4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	381,0	-62,6	2,0	-23,2	-2,1	0,0	-5,1	-1,3	0,0	0,0	-6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	468,7	-64,4	1,8	-23,6	-2,5	0,6	-7,3	-1,4	7,8	3,6	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	468,7	-64,4	1,8	-23,6	-2,5	0,6	-7,3	-1,4	0,0	0,0	-8,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	431,6	-63,7	2,3	-19,8	-1,8	0,0	-2,2	-1,2	7,8	3,6	8,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	431,6	-63,7	2,3	-19,8	-1,8	0,0	-2,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	435,5	-63,8	2,3	-19,7	-1,8	0,0	-2,3	-1,2	7,8	3,6	7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	435,5	-63,8	2,3	-19,7	-1,8	0,0	-2,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	439,5	-63,9	2,3	-19,7	-1,8	0,0	-2,3	-1,2	7,8	3,6	7,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	439,5	-63,9	2,3	-19,7	-1,8	0,0	-2,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	427,6	-63,6	2,3	-19,8	-1,8	0,0	-2,1	-1,2	7,8	3,6	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	427,6	-63,6	2,3	-19,8	-1,8	0,0	-2,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	380,0	-62,6	2,2	-20,6	-1,6	0,0	-1,8	-1,2	7,8	3,6	8,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	380,0	-62,6	2,2	-20,6	-1,6	0,0	-1,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	352,4	-61,9	2,1	-22,7	-1,7	0,0	-3,5	-1,2	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	352,4	-61,9	2,1	-22,7	-1,7	0,0	-3,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	348,3	-61,8	2,1	-23,4	-1,9	0,0	-4,2	-1,2	7,8	3,6	6,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	348,3	-61,8	2,1	-23,4	-1,9	0,0	-4,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	443,5	-63,9	2,3	-19,6	-1,8	0,0	-2,2	-1,2	7,8	3,6	7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	443,5	-63,9	2,3	-19,6	-1,8	0,0	-2,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	419,7	-63,5	2,3	-19,9	-1,8	0,0	-2,1	-1,2	7,8	3,6	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	419,7	-63,5	2,3	-19,9	-1,8	0,0	-2,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	472,6	-64,5	1,9	-23,6	-2,5	4,4	-3,5	-1,4	7,8	3,6	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	472,6	-64,5	1,9	-23,6	-2,5	4,4	-3,5	-1,4	0,0	0,0	-4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	423,8	-63,5	2,3	-19,9	-1,8	0,0	-2,1	-1,2	7,8	3,6	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	423,8	-63,5	2,3	-19,9	-1,8	0,0	-2,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	447,5	-64,0	2,3	-19,6	-1,8	0,0	-2,4	-1,2	7,8	3,6	7,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	447,5	-64,0	2,3	-19,6	-1,8	0,0	-2,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	451,5	-64,1	2,3	-19,6	-1,9	0,0	-2,5	-1,2	7,8	3,6	7,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	451,5	-64,1	2,3	-19,6	-1,9	0,0	-2,5	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	417,2	-63,4	2,4	-23,3	-3,2	0,0	-16,0	-1,4	7,8	3,6	-6,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	417,2	-63,4	2,4	-23,3	-3,2	0,0	-16,0	-1,4	0,0	0,0	-17,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	337,0	-61,5	2,4	-23,5	-3,0	2,5	-11,7	-1,3	7,8	3,6	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	337,0	-61,5	2,4	-23,5	-3,0	2,5	-11,7	-1,3	0,0	0,0	-13,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	333,5	-61,5	2,4	-23,5	-3,0	2,4	-11,7	-1,3	7,8	3,6	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	333,5	-61,5	2,4	-23,5	-3,0	2,4	-11,7	-1,3	0,0	0,0	-13,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	391,9	-62,9	2,4	-22,4	-2,7	0,0	-14,0	-1,4	7,8	3,6	-4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	391,9	-62,9	2,4	-22,4	-2,7	0,0	-14,0	-1,4	0,0	0,0	-15,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	388,4	-62,8	2,4	-22,4	-2,7	1,5	-12,5	-1,4	7,8	3,6	-2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	388,4	-62,8	2,4	-22,4	-2,7	1,5	-12,5	-1,4	0,0	0,0	-13,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	413,5	-63,3	2,4	-23,3	-3,2	0,0	-15,9	-1,4	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	413,5	-63,3	2,4	-23,3	-3,2	0,0	-15,9	-1,4	0,0	0,0	-17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	330,0	-61,4	2,4	-23,5	-3,0	0,0	-14,0	-1,3	7,8	3,6	-3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	330,0	-61,4	2,4	-23,5	-3,0	0,0	-14,0	-1,3	0,0	0,0	-15,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	340,2	-61,6	2,4	-23,5	-3,0	3,2	-11,1	-1,3	7,8	3,6	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	340,2	-61,6	2,4	-23,5	-3,0	3,2	-11,1	-1,3	0,0	0,0	-12,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	343,8	-61,7	2,4	-23,5	-3,0	3,4	-11,0	-1,3	7,8	3,6	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	343,8	-61,7	2,4	-23,5	-3,0	3,4	-11,0	-1,3	0,0	0,0	-12,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	357,2	-62,1	2,5	-22,4	-2,5	0,0	-13,1	-1,2	7,8	3,6	-2,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	357,2	-62,1	2,5	-22,4	-2,5	0,0	-13,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	326,7	-61,3	2,4	-23,6	-3,0	0,0	-14,1	-1,3	7,8	3,6	-3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	326,7	-61,3	2,4	-23,6	-3,0	0,0	-14,1	-1,3	0,0	0,0	-15,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	323,3	-61,2	2,4	-23,6	-3,0	0,0	-14,0	-1,3	7,8	3,6	-3,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	323,3	-61,2	2,4	-23,6	-3,0	0,0	-14,0	-1,3	0,0	0,0	-15,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	319,8	-61,1	2,4	-23,6	-3,0	0,1	-13,7	-1,3	7,8	3,6	-3,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	319,8	-61,1	2,4	-23,6	-3,0	0,1	-13,7	-1,3	0,0	0,0	-15,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	302,9	-60,6	2,2	-22,5	-2,4	0,5	-10,3	-1,1	7,8	3,6	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	302,9	-60,6	2,2	-22,5	-2,4	0,5	-10,3	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	306,9	-60,7	2,2	-22,2	-2,3	0,4	-10,1	-1,1	7,8	3,6	0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	306,9	-60,7	2,2	-22,2	-2,3	0,4	-10,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	310,9	-60,8	2,2	-22,0	-2,3	0,4	-10,0	-1,1	7,8	3,6	0,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	310,9	-60,8	2,2	-22,0	-2,3	0,4	-10,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	291,0	-60,3	2,1	-23,6	-2,8	0,0	-12,1	-1,1	7,8	3,6	-1,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	291,0	-60,3	2,1	-23,6	-2,8	0,0	-12,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	294,9	-60,4	2,1	-23,2	-2,6	0,0	-11,5	-1,1	7,8	3,6	-1,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	294,9	-60,4	2,1	-23,2	-2,6	0,0	-11,5	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	298,9	-60,5	2,1	-22,9	-2,5	0,5	-10,7	-1,1	7,8	3,6	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	298,9	-60,5	2,1	-22,9	-2,5	0,5	-10,7	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	287,3	-60,2	2,1	-24,2	-3,2	0,0	-12,9	-1,1	7,8	3,6	-2,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	287,3	-60,2	2,1	-24,2	-3,2	0,0	-12,9	-1,1			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	402,7	-63,1	2,4	-23,4	-3,2	0,0	-15,8	-1,4	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	402,7	-63,1	2,4	-23,4	-3,2	0,0	-15,8	-1,4	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,4	-23,4	-3,2	0,3	-15,4	-1,4	7,8	3,6	-5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	399,2	-63,0	2,4	-23,4	-3,2	0,3	-15,4	-1,4	0,0	0,0	-16,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	395,6	-62,9	2,4	-22,3	-2,7	0,0	-14,0	-1,4	7,8	3,6	-4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	395,6	-62,9	2,4	-22,3	-2,7	0,0	-14,0	-1,4	0,0	0,0	-15,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	283,2	-60,0	2,0	-24,6	-3,6	0,0	-13,7	-1,1	7,8	3,6	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	283,2	-60,0	2,0	-24,6	-3,6	0,0	-13,7	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	410,0	-63,2	2,4	-23,3	-3,2	0,0	-15,9	-1,4	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	410,0	-63,2	2,4	-23,3	-3,2	0,0	-15,9	-1,4	0,0	0,0	-17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	406,4	-63,2	2,4	-23,4	-3,2	0,0	-15,8	-1,4	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	406,4	-63,2	2,4	-23,4	-3,2	0,0	-15,8	-1,4	0,0	0,0	-17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	464,6	-64,3	2,4	-23,1	-3,2	0,0	-16,7	-1,4	7,8	3,6	-6,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	464,6	-64,3	2,4	-23,1	-3,2	0,0	-16,7	-1,4	0,0	0,0	-18,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	460,8	-64,3	2,4	-23,1	-3,2	0,0	-16,7	-1,4	7,8	3,6	-6,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	460,8	-64,3	2,4	-23,1	-3,2	0,0	-16,7	-1,4	0,0	0,0	-18,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	457,2	-64,2	2,4	-23,1	-3,2	0,0	-16,6	-1,4	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	457,2	-64,2	2,4	-23,1	-3,2	0,0	-16,6	-1,4	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	453,7	-64,1	2,4	-23,2	-3,2	0,0	-16,6	-1,4	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	453,7	-64,1	2,4	-23,2	-3,2	0,0	-16,6	-1,4	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	420,8	-63,5	2,6	-18,5	-2,3	0,0	-10,2	-1,2	7,8	3,6	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	420,8	-63,5	2,6	-18,5	-2,3	0,0	-10,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	476,0	-64,5	2,4	-23,0	-3,2	3,4	-13,4	-1,4	7,8	3,6	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	476,0	-64,5	2,4	-23,0	-3,2	3,4	-13,4	-1,4	0,0	0,0	-14,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	472,2	-64,5	2,4	-23,0	-3,2	3,6	-13,2	-1,4	7,8	3,6	-3,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	472,2	-64,5	2,4	-23,0	-3,2	3,6	-13,2	-1,4	0,0	0,0	-14,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	468,3	-64,4	2,4	-23,0	-3,2	3,8	-13,0	-1,4	7,8	3,6	-3,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	468,3	-64,4	2,4	-23,0	-3,2	3,8	-13,0	-1,4	0,0	0,0	-14,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	316,2	-61,0	2,4	-23,6	-3,0	0,1	-13,6	-1,3	7,8	3,6	-3,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	316,2	-61,0	2,4	-23,6	-3,0	0,1	-13,6	-1,3	0,0	0,0	-14,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	312,8	-60,9	2,4	-23,6	-3,0	0,0	-13,7	-1,3	7,8	3,6	-3,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	312,8	-60,9	2,4	-23,6	-3,0	0,0	-13,7	-1,3	0,0	0,0	-14,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	417,1	-63,4	2,6	-18,5	-2,3	0,0	-10,2	-1,2	7,8	3,6	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	417,1	-63,4	2,6	-18,5	-2,3	0,0	-10,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	345,8	-61,8	2,4	-24,4	-3,7	0,0	-16,0	-1,2	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	345,8	-61,8	2,4	-24,4	-3,7	0,0	-16,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	479,4	-64,6	2,4	-22,9	-3,2	3,2	-13,7	-1,4	7,8	3,6	-3,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	479,4	-64,6	2,4	-22,9	-3,2	3,2	-13,7	-1,4	0,0	0,0	-15,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	483,2	-64,7	2,4	-22,9	-3,2	3,0	-13,9	-1,4	7,8	3,6	-3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	483,2	-64,7	2,4	-22,9	-3,2	3,0	-13,9	-1,4	0,0	0,0	-15,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	449,9	-64,1	2,4	-23,2	-3,2	0,0	-16,5	-1,4	7,8	3,6	-6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	449,9	-64,1	2,4	-23,2	-3,2	0,0	-16,5	-1,4	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	385,0	-62,7	2,4	-22,4	-2,7	1,4	-12,5	-1,4	7,8	3,6	-2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	385,0	-62,7	2,4	-22,4	-2,7	1,4	-12,5	-1,4	0,0	0,0	-13,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	377,2	-62,5	2,5	-20,3	-2,2	0,0	-11,1	-1,2	7,8	3,6	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	377,2	-62,5	2,5	-20,3	-2,2	0,0	-11,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	381,1	-62,6	2,5	-20,1	-2,2	0,0	-11,0	-1,2	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	381,1	-62,6	2,5	-20,1	-2,2	0,0	-11,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	353,4	-62,0	2,4	-23,1	-2,8	0,0	-13,9	-1,2	7,8	3,6	-3,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	353,4	-62,0	2,4	-23,1	-2,8	0,0	-13,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	349,4	-61,9	2,4	-23,8	-3,2	0,0	-14,9	-1,2	7,8	3,6	-4,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	349,4	-61,9	2,4	-23,8	-3,2	0,0	-14,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	361,2	-62,1	2,5	-21,8	-2,4	0,0	-12,4	-1,2	7,8	3,6	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	361,2	-62,1	2,5	-21,8	-2,4	0,0	-12,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	365,1	-62,2	2,5	-21,3	-2,3	0,0	-11,9	-1,2	7,8	3,6	-1,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	365,1	-62,2	2,5	-21,3	-2,3	0,0	-11,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	369,2	-62,3	2,5	-20,9	-2,3	0,0	-11,5	-1,2	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	369,2	-62,3	2,5	-20,9	-2,3	0,0	-11,5	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	373,2	-62,4	2,5	-20,6	-2,2	0,0	-11,3	-1,2	7,8	3,6	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	373,2	-62,4	2,5	-20,6	-2,2	0,0	-11,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	444,6	-64,0	2,6	-18,1	-2,4	0,0	-10,3	-1,2	7,8	3,6	-0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	444,6	-64,0	2,6	-18,1	-2,4	0,0	-10,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	448,6	-64,0	2,6	-18,0	-2,4	0,0	-10,4	-1,2	7,8	3,6	-0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	448,6	-64,0	2,6	-18,0	-2,4	0,0	-10,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	452,5	-64,1	2,6	-18,0	-2,5	0,0	-10,4	-1,2	7,8	3,6	-0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	452,5	-64,1	2,6	-18,0	-2,5	0,0	-10,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	424,8	-63,6	2,6	-18,4	-2,4	0,0	-10,2	-1,2	7,8	3,6	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	424,8	-63,6	2,6	-18,4	-2,4	0,0	-10,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	428,6	-63,6	2,6	-18,3	-2,4	0,0	-10,2	-1,2	7,8	3,6	-0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	428,6	-63,6	2,6	-18,3	-2,4	0,0	-10,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	432,6	-63,7	2,6	-18,3	-2,4	0,0	-10,3	-1,2	7,8	3,6	-0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	432,6	-63,7	2,6	-18,3	-2,4	0,0	-10,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	436,6	-63,8	2,6	-18,2	-2,4	0,0	-10,3	-1,2	7,8	3,6	-0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	436,6	-63,8	2,6	-18,2	-2,4	0,0	-10,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	440,6	-63,9	2,6	-18,1	-2,4	0,0	-10,3	-1,2	7,8	3,6	-0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	440,6	-63,9	2,6	-18,1	-2,4	0,0	-10,3	-1,2			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	402,0	-63,1	2,0	-19,4	-1,0	0,1	0,7	-1,4	7,8	3,6	13,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	402,0	-63,1	2,0	-19,4	-1,0	0,1	0,7	-1,4	0,0	0,0	2,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	466,8	-64,4	2,0	-19,6	-1,2	0,5	-0,7	-1,4	7,8	3,6	12,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	466,8	-64,4	2,0	-19,6	-1,2	0,5	-0,7	-1,4	0,0	0,0	0,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	297,9	-60,5	1,7	-20,3	-0,8	0,3	2,4	-1,1	7,8	3,6	15,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	297,9	-60,5	1,7	-20,3	-0,8	0,3	2,4	-1,1			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	363,3	-62,2	2,1	-17,6	-1,0	0,0	3,3	-1,2	7,8	3,6	16,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	363,3	-62,2	2,1	-17,6	-1,0	0,0	3,3	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	329,0	-61,3	2,0	-19,7	-0,9	0,8	2,8	-1,3	7,8	3,6	15,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	329,0	-61,3	2,0	-19,7	-0,9	0,8	2,8	-1,3	0,0	0,0	4,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	434,6	-63,8	2,2	-14,7	-1,2	0,1	4,7	-1,2	7,8	3,6	17,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	434,6	-63,8	2,2	-14,7	-1,2	0,1	4,7	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	488,3	-64,8	1,9	-16,3	-0,7	0,0	-12,8	-1,4	11,0	6,0	2,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	488,3	-64,8	1,9	-16,3	-0,7	0,0	-12,8	-1,4			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	454,5	-64,1	2,0	-13,8	-0,8	0,0	-12,6	-1,3	10,8	6,0	2,9
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	454,5	-64,1	2,0	-13,8	-0,8	0,0	-12,6	-1,3	13,8	0,0	-0,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	398,3	-63,0	1,8	-15,9	-0,6	0,0	-16,7	-1,2	10,8	6,0	-1,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	398,3	-63,0	1,8	-15,9	-0,6	0,0	-16,7	-1,2	13,8	0,0	-4,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	364,9	-62,2	0,9	-10,9	-0,8	0,4	-5,6	-1,1	11,2	3,4	7,9
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	364,9	-62,2	0,9	-10,9	-0,8	0,4	-5,6	-1,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	430,9	-63,7	1,7	-20,1	-0,8	0,0	-21,9	-1,4	10,8	6,0	-6,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	430,9	-63,7	1,7	-20,1	-0,8	0,0	-21,9	-1,4	13,8	0,0	-9,5
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	291,9	-60,3	0,9	-12,6	-0,5	0,1	-1,3	-1,0	11,2	3,4	12,2
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	291,9	-60,3	0,9	-12,6	-0,5	0,1	-1,3	-1,0			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	444,2	-63,9	1,8	-4,5	-1,3	0,0	14,6	-0,9	0,0	3,6	17,3
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	444,2	-63,9	1,8	-4,5	-1,3	0,0	14,6	-0,9	0,0	0,0	13,7
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	374,5	-62,5	2,0	-5,3	-1,1	0,2	15,7	-0,8	0,0	3,6	18,6
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	374,5	-62,5	2,0	-5,3	-1,1	0,2	15,7	-0,8	0,0	0,0	14,9
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	430,8	-63,7	1,8	-8,5	-1,1	0,5	11,2	-0,8	0,0	3,6	14,0
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	430,8	-63,7	1,8	-8,5	-1,1	0,5	11,2	-0,8	0,0	0,0	10,4
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	358,3	-62,1	2,0	-9,0	-0,9	0,3	12,5	-0,7	0,0	3,6	15,5
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	358,3	-62,1	2,0	-9,0	-0,9	0,3	12,5	-0,7	0,0	0,0	11,8
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	460,9	-64,3	1,6	-17,5	-1,3	0,9	12,1	-1,3	7,8	3,6	22,2
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	460,9	-64,3	1,6	-17,5	-1,3	0,9	12,1	-1,3			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	435,6	-63,8	2,1	-17,7	-1,1	0,7	7,7	-1,4	7,8	3,6	17,7
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	435,6	-63,8	2,1	-17,7	-1,1	0,7	7,7	-1,4	0,0	0,0	6,3
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	446,4	-64,0	1,7	-17,2	-1,2	0,6	13,2	-1,3	7,8	3,6	23,3
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	446,4	-64,0	1,7	-17,2	-1,2	0,6	13,2	-1,3			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	408,8	-63,2	2,1	-17,7	-1,1	0,8	6,0	-1,4	7,8	3,6	16,0
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	408,8	-63,2	2,1	-17,7	-1,1	0,8	6,0	-1,4	0,0	0,0	4,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	353,7	-62,0	2,0	-17,2	-0,9	0,7	10,6	-1,3	7,8	3,6	20,7
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	353,7	-62,0	2,0	-17,2	-0,9	0,7	10,6	-1,3	0,0	0,0	9,3
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	402,5	-63,1	1,6	-18,0	-1,1	0,5	14,0	-1,2	7,8	3,6	24,1
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	402,5	-63,1	1,6	-18,0	-1,1	0,5	14,0	-1,2			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	468,3	-64,4	1,7	-22,6	-1,0	4,1	-2,7	-1,0	0,0	3,6	-0,1
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	468,3	-64,4	1,7	-22,6	-1,0	4,1	-2,7	-1,0	0,0	0,0	-3,7
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	460,9	-64,3	1,9	-22,0	-1,0	0,0	-13,5	-1,0	0,0	3,6	-10,9
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	460,9	-64,3	1,9	-22,0	-1,0	0,0	-13,5	-1,0	0,0	0,0	-14,6
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	433,6	-63,7	1,8	-22,0	-0,9	0,0	-13,3	-1,1	0,0	3,6	-10,7
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	433,6	-63,7	1,8	-22,0	-0,9	0,0	-13,3	-1,1	0,0	0,0	-14,4
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	432,2	-63,7	1,8	-21,7	-0,9	0,0	-9,5	-1,0	0,0	3,6	-6,9
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	432,2	-63,7	1,8	-21,7	-0,9	0,0	-9,5	-1,0	0,0	0,0	-10,5
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	459,4	-64,2	1,7	-21,6	-1,0	0,1	-9,9	-1,1	0,0	3,6	-7,4
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	459,4	-64,2	1,7	-21,6	-1,0	0,1	-9,9	-1,1	0,0	0,0	-11,0
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	404,9	-63,1	1,8	-22,3	-0,9	0,0	-12,9	-0,9	0,0	3,6	-10,2
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	404,9	-63,1	1,8	-22,3	-0,9	0,0	-12,9	-0,9	0,0	0,0	-13,8
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	388,9	-62,8	1,8	-22,4	-0,9	0,0	-12,3	-0,9	0,0	3,6	-9,6
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	388,9	-62,8	1,8	-22,4	-0,9	0,0	-12,3	-0,9	0,0	0,0	-13,2
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	279,2	-59,9	2,1	-9,2	-0,7	0,2	15,3	-0,5	0,0	3,6	18,5
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	279,2	-59,9	2,1	-9,2	-0,7	0,2	15,3	-0,5	0,0	0,0	14,9
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	293,1	-60,3	1,9	-22,3	-0,7	0,0	-7,3	-0,7	0,0	3,6	-4,3
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	293,1	-60,3	1,9	-22,3	-0,7	0,0	-7,3	-0,7	0,0	0,0	-8,0
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	295,3	-60,4	2,1	-7,5	-0,9	0,2	16,7	-0,6	0,0	3,6	19,8
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	295,3	-60,4	2,1	-7,5	-0,9	0,2	16,7	-0,6	0,0	0,0	16,2
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	486,3	-64,7	1,8	-22,0	-1,0	0,0	-14,2	-1,2	0,0	3,6	-11,8
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	486,3	-64,7	1,8	-22,0	-1,0	0,0	-14,2	-1,2	0,0	0,0	-15,4
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	480,5	-64,6	1,7	-22,3	-1,1	0,0	-6,5	-1,1	0,0	3,6	-3,9
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	480,5	-64,6	1,7	-22,3	-1,1	0,0	-6,5	-1,1	0,0	0,0	-7,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	419,0	-63,4	1,8	-16,6	-0,7	0,4	-16,8	-1,4	10,8	6,0	-1,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	419,0	-63,4	1,8	-16,6	-0,7	0,4	-16,8	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	463,5	-64,3	1,3	-16,4	-0,8	0,5	-8,2	-1,3	10,8	6,0	7,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	463,5	-64,3	1,3	-16,4	-0,8	0,5	-8,2	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	436,7	-63,8	1,8	-16,2	-0,7	0,3	-9,3	-1,4	11,0	6,0	6,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	436,7	-63,8	1,8	-16,2	-0,7	0,3	-9,3	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	475,4	-64,5	1,9	-17,2	-0,7	0,0	-21,2	-1,4	11,0	6,0	-5,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	475,4	-64,5	1,9	-17,2	-0,7	0,0	-21,2	-1,4			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	501,7	-65,0	1,9	-15,6	-0,8	0,0	-19,6	-1,5	11,0	6,0	-4,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	501,7	-65,0	1,9	-15,6	-0,8	0,0	-19,6	-1,5			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	457,0	-64,2	1,3	-16,0	-0,8	0,5	-10,3	-1,3	10,8	6,0	5,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	457,0	-64,2	1,3	-16,0	-0,8	0,5	-10,3	-1,3			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	317,2	-61,0	1,8	-22,5	-0,7	0,0	-10,7	-0,8	0,0	3,6	-7,9
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	317,2	-61,0	1,8	-22,5	-0,7	0,0	-10,7	-0,8	0,0	0,0	-11,5
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	360,1	-62,1	1,8	-22,0	-0,8	0,0	-8,2	-0,8	0,0	3,6	-5,4
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	360,1	-62,1	1,8	-22,0	-0,8	0,0	-8,2	-0,8	0,0	0,0	-9,0
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	359,5	-62,1	1,9	-17,0	-0,8	0,0	-10,5	-0,9	0,0	3,6	-7,8
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	359,5	-62,1	1,9	-17,0	-0,8	0,0	-10,5	-0,9	0,0	0,0	-11,4
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	367,7	-62,3	1,9	-21,8	-0,8	0,0	-11,4	-1,0	0,0	3,6	-8,8
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	367,7	-62,3	1,9	-21,8	-0,8	0,0	-11,4	-1,0	0,0	0,0	-12,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	393,1	-62,9	0,9	-23,7	-1,6	0,0	-10,3	-1,3	0,0	3,6	-8,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	393,1	-62,9	0,9	-23,7	-1,6	0,0	-10,3	-1,3	0,0	0,0	-11,6
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	393,1	-62,9	1,3	-24,4	-2,7	0,0	4,1	-1,3	7,8	3,6	14,2
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	393,1	-62,9	1,3	-24,4	-2,7	0,0	4,1	-1,3	0,0	0,0	2,8
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,7	-21,5	-0,8	0,0	-8,4	-1,0	0,0	3,6	-5,8
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,7	-21,5	-0,8	0,0	-8,4	-1,0	0,0	0,0	-9,4
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	419,1	-63,4	1,8	-22,0	-0,9	0,0	-12,8	-1,1	0,0	3,6	-10,3
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	419,1	-63,4	1,8	-22,0	-0,9	0,0	-12,8	-1,1	0,0	0,0	-13,9
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	243,1	-58,7	2,1	-15,7	-0,5	0,0	-5,6	-0,5	0,0	3,6	-2,4
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	243,1	-58,7	2,1	-15,7	-0,5	0,0	-5,6	-0,5	0,0	0,0	-6,1
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	256,8	-59,2	2,1	-13,8	-0,6	0,3	8,3	-0,7	0,0	3,6	11,3
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	256,8	-59,2	2,1	-13,8	-0,6	0,3	8,3	-0,7	0,0	0,0	7,7
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	290,6	-60,3	2,1	-22,0	-0,7	0,4	-6,5	-0,8	0,0	3,6	-3,7
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	290,6	-60,3	2,1	-22,0	-0,7	0,4	-6,5	-0,8	0,0	0,0	-7,3
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	319,0	-61,1	1,4	-23,5	-0,8	0,0	-16,3	-1,3	0,0	3,6	-13,9
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	319,0	-61,1	1,4	-23,5	-0,8	0,0	-16,3	-1,3	0,0	0,0	-17,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	319,0	-61,1	1,4	-24,3	-2,3	0,0	6,5	-1,3	7,8	3,6	16,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	319,0	-61,1	1,4	-24,3	-2,3	0,0	6,5	-1,3	0,0	0,0	5,3
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	318,7	-61,1	1,9	-21,6	-0,7	0,0	-6,4	-0,9	0,0	3,6	-3,7
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	318,7	-61,1	1,9	-21,6	-0,7	0,0	-6,4	-0,9	0,0	0,0	-7,3
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	347,2	-61,8	1,9	-22,0	-0,8	0,0	-9,2	-1,0	0,0	3,6	-6,5
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	347,2	-61,8	1,9	-22,0	-0,8	0,0	-9,2	-1,0	0,0	0,0	-10,1
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	333,1	-61,4	1,8	-22,4	-0,8	0,0	-10,9	-0,8	0,0	3,6	-8,1
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	333,1	-61,4	1,8	-22,4	-0,8	0,0	-10,9	-0,8	0,0	0,0	-11,7
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	259,1	-59,3	2,0	-22,7	-0,6	0,0	-5,3	-0,6	0,0	3,6	-2,3
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	259,1	-59,3	2,0	-22,7	-0,6	0,0	-5,3	-0,6	0,0	0,0	-5,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	240,7	-58,6	2,1	-13,9	-0,6	0,0	8,5	-0,5	0,0	3,6	11,6
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	240,7	-58,6	2,1	-13,9	-0,6	0,0	8,5	-0,5	0,0	0,0	8,0
IO Nr. 11 Steinwegstraße 34 1.OG LrT 43,2 dB(A) LrN 40,2 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	242,9	-58,7	0,2	-19,0	-1,1	0,0	-1,7	-1,1	0,0	0,0	-2,7
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	242,9	-58,7	0,2	-19,0	-1,1	0,0	-1,7	-1,1	0,0	0,0	-2,7
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	242,9	-58,7	0,6	-19,6	-1,9	0,0	13,2	-1,1	7,8	0,0	19,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	242,9	-58,7	0,6	-19,6	-1,9	0,0	13,2	-1,1			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	253,1	-59,1	0,1	-18,9	-1,1	0,0	-2,1	-1,3	0,0	0,0	-3,4
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	253,1	-59,1	0,1	-18,9	-1,1	0,0	-2,1	-1,3	0,0	0,0	-3,4
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	253,1	-59,1	0,6	-19,6	-2,0	0,0	12,8	-1,3	7,8	0,0	19,2
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	253,1	-59,1	0,6	-19,6	-2,0	0,0	12,8	-1,3	0,0	0,0	11,4
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	177,7	-56,0	0,0	-19,0	-0,9	0,0	1,1	-0,9	0,0	0,0	0,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	177,7	-56,0	0,0	-19,0	-0,9	0,0	1,1	-0,9	0,0	0,0	0,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	177,7	-56,0	0,4	-19,6	-1,5	0,0	16,2	-0,9	7,8	0,0	23,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	177,7	-56,0	0,4	-19,6	-1,5	0,0	16,2	-0,9			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	123,5	-52,8	0,0	-19,1	-0,6	0,0	3,5	-0,8	0,0	0,0	2,7
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	123,5	-52,8	0,0	-19,1	-0,6	0,0	3,5	-0,8	0,0	0,0	2,7
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	123,5	-52,8	0,5	-19,6	-1,1	0,0	19,7	-0,8	7,8	0,0	26,8
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	123,5	-52,8	0,5	-19,6	-1,1	0,0	19,7	-0,8			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	133,9	-53,5	0,5	-19,1	-1,1	11,6	19,1	-1,2	7,8	0,0	25,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	133,9	-53,5	0,5	-19,1	-1,1	11,6	19,1	-1,2	0,0	0,0	17,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	131,7	-53,4	0,5	-19,1	-1,1	12,9	20,6	-1,2	7,8	0,0	27,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	131,7	-53,4	0,5	-19,1	-1,1	12,9	20,6	-1,2	0,0	0,0	19,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	129,0	-53,2	0,6	-19,4	-1,1	0,0	8,7	-0,9	7,8	0,0	15,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	129,0	-53,2	0,6	-19,4	-1,1	0,0	8,7	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	131,7	-53,4	0,6	-19,4	-1,1	0,0	8,5	-0,9	7,8	0,0	15,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	131,7	-53,4	0,6	-19,4	-1,1	0,0	8,5	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	140,4	-53,9	0,4	-19,2	-1,2	7,4	14,3	-1,2	7,8	0,0	20,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	140,4	-53,9	0,4	-19,2	-1,2	7,4	14,3	-1,2	0,0	0,0	13,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	138,2	-53,8	0,4	-19,1	-1,2	9,2	16,3	-1,2	7,8	0,0	22,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	138,2	-53,8	0,4	-19,1	-1,2	9,2	16,3	-1,2	0,0	0,0	15,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	135,9	-53,7	0,5	-19,1	-1,1	10,1	17,5	-1,2	7,8	0,0	24,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	135,9	-53,7	0,5	-19,1	-1,1	10,1	17,5	-1,2	0,0	0,0	16,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	145,1	-54,2	0,4	-19,2	-1,2	2,1	8,7	-1,3	7,8	0,0	15,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	145,1	-54,2	0,4	-19,2	-1,2	2,1	8,7	-1,3	0,0	0,0	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	187,8	-56,5	0,8	-19,2	-1,4	0,0	4,4	-1,0	7,8	0,0	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	187,8	-56,5	0,8	-19,2	-1,4	0,0	4,4	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	126,5	-53,0	0,6	-19,4	-1,1	0,0	8,9	-0,9	7,8	0,0	15,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	126,5	-53,0	0,6	-19,4	-1,1	0,0	8,9	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	191,5	-56,6	0,8	-19,2	-1,5	0,0	4,4	-1,0	7,8	0,0	11,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	191,5	-56,6	0,8	-19,2	-1,5	0,0	4,4	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	184,4	-56,3	0,7	-19,2	-1,4	0,0	4,6	-1,0	7,8	0,0	11,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	184,4	-56,3	0,7	-19,2	-1,4	0,0	4,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	147,7	-54,4	0,4	-19,2	-1,2	2,1	8,5	-1,3	7,8	0,0	15,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	147,7	-54,4	0,4	-19,2	-1,2	2,1	8,5	-1,3	0,0	0,0	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	177,7	-56,0	0,7	-19,2	-1,4	0,0	5,0	-1,0	7,8	0,0	11,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	177,7	-56,0	0,7	-19,2	-1,4	0,0	5,0	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	181,0	-56,1	0,7	-19,2	-1,4	0,0	4,8	-1,0	7,8	0,0	11,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	181,0	-56,1	0,7	-19,2	-1,4	0,0	4,8	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	137,6	-53,8	0,5	-19,3	-1,2	0,0	8,1	-0,9	7,8	0,0	14,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	137,6	-53,8	0,5	-19,3	-1,2	0,0	8,1	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	201,3	-57,1	0,6	-19,2	-1,6	2,5	6,0	-1,3	7,8	0,0	12,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	201,3	-57,1	0,6	-19,2	-1,6	2,5	6,0	-1,3	0,0	0,0	4,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	198,1	-56,9	0,6	-19,2	-1,5	2,4	6,1	-1,2	7,8	0,0	12,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	198,1	-56,9	0,6	-19,2	-1,5	2,4	6,1	-1,2	0,0	0,0	4,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	204,6	-57,2	0,6	-19,2	-1,6	2,5	6,0	-1,3	7,8	0,0	12,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	204,6	-57,2	0,6	-19,2	-1,6	2,5	6,0	-1,3	0,0	0,0	4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	140,3	-53,9	0,5	-19,3	-1,2	0,0	7,9	-0,9	7,8	0,0	14,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	140,3	-53,9	0,5	-19,3	-1,2	0,0	7,9	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	124,1	-52,9	0,6	-19,4	-1,1	0,0	9,1	-0,9	7,8	0,0	16,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	124,1	-52,9	0,6	-19,4	-1,1	0,0	9,1	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	121,4	-52,7	0,6	-22,5	-1,0	0,0	6,2	-0,8	7,8	0,0	13,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	121,4	-52,7	0,6	-22,5	-1,0	0,0	6,2	-0,8			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	194,9	-56,8	0,6	-19,2	-1,5	2,3	6,1	-1,2	7,8	0,0	12,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	194,9	-56,8	0,6	-19,2	-1,5	2,3	6,1	-1,2	0,0	0,0	4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	207,7	-57,3	0,7	-19,2	-1,6	2,6	5,9	-1,3	7,8	0,0	12,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	207,7	-57,3	0,7	-19,2	-1,6	2,6	5,9	-1,3	0,0	0,0	4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	211,1	-57,5	0,7	-19,2	-1,6	2,4	5,6	-1,3	7,8	0,0	12,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	211,1	-57,5	0,7	-19,2	-1,6	2,4	5,6	-1,3	0,0	0,0	4,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	142,8	-54,1	0,4	-19,2	-1,2	4,3	11,0	-1,3	7,8	0,0	17,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	142,8	-54,1	0,4	-19,2	-1,2	4,3	11,0	-1,3	0,0	0,0	9,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	134,5	-53,6	0,5	-19,4	-1,1	0,0	8,3	-0,9	7,8	0,0	15,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	134,5	-53,6	0,5	-19,4	-1,1	0,0	8,3	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	192,0	-56,7	0,6	-19,1	-1,5	2,1	6,2	-1,2	7,8	0,0	12,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	192,0	-56,7	0,6	-19,1	-1,5	2,1	6,2	-1,2	0,0	0,0	5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	188,7	-56,5	0,6	-19,1	-1,5	2,7	6,9	-1,2	7,8	0,0	13,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	188,7	-56,5	0,6	-19,1	-1,5	2,7	6,9	-1,2	0,0	0,0	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	185,6	-56,4	0,6	-19,2	-1,5	2,4	6,8	-1,2	7,8	0,0	13,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	185,6	-56,4	0,6	-19,2	-1,5	2,4	6,8	-1,2	0,0	0,0	5,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	194,9	-56,8	0,8	-19,2	-1,5	0,0	4,2	-1,0	7,8	0,0	10,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	194,9	-56,8	0,8	-19,2	-1,5	0,0	4,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	248,5	-58,9	0,9	-19,0	-1,7	0,0	2,0	-1,3	7,8	0,0	8,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	248,5	-58,9	0,9	-19,0	-1,7	0,0	2,0	-1,3	0,0	0,0	0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	245,2	-58,8	0,8	-19,0	-1,7	0,0	2,1	-1,3	7,8	0,0	8,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	245,2	-58,8	0,8	-19,0	-1,7	0,0	2,1	-1,3	0,0	0,0	0,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	168,1	-55,5	0,6	-22,6	-1,2	0,0	2,1	-1,0	7,8	0,0	8,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	168,1	-55,5	0,6	-22,6	-1,2	0,0	2,1	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	259,1	-59,3	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,7	-1,4	7,8	0,0	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	259,1	-59,3	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,7	-1,4	0,0	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	255,5	-59,1	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,7	-1,3	7,8	0,0	8,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	255,5	-59,1	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,7	-1,3	0,0	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	252,0	-59,0	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,9	-1,3	7,8	0,0	8,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	252,0	-59,0	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,9	-1,3	0,0	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	230,9	-58,3	1,1	-18,9	-1,6	0,0	3,2	-1,1	7,8	0,0	9,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	230,9	-58,3	1,1	-18,9	-1,6	0,0	3,2	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	241,6	-58,7	0,8	-19,1	-1,7	0,0	2,2	-1,3	7,8	0,0	8,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	241,6	-58,7	0,8	-19,1	-1,7	0,0	2,2	-1,3	0,0	0,0	0,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	269,7	-59,6	1,0	-19,1	-1,8	5,1	6,3	-1,4	7,8	0,0	12,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	269,7	-59,6	1,0	-19,1	-1,8	5,1	6,3	-1,4	0,0	0,0	5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	273,3	-59,7	1,0	-19,1	-1,9	4,8	6,0	-1,4	7,8	0,0	12,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	273,3	-59,7	1,0	-19,1	-1,9	4,8	6,0	-1,4	0,0	0,0	4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	127,7	-53,1	0,5	-19,0	-1,1	10,5	18,7	-1,2	7,8	0,0	25,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	127,7	-53,1	0,5	-19,0	-1,1	10,5	18,7	-1,2	0,0	0,0	17,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	129,8	-53,3	0,5	-19,0	-1,1	10,5	18,5	-1,2	7,8	0,0	25,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	129,8	-53,3	0,5	-19,0	-1,1	10,5	18,5	-1,2	0,0	0,0	17,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	182,8	-56,2	0,7	-19,2	-1,4	2,3	6,9	-1,2	7,8	0,0	13,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	182,8	-56,2	0,7	-19,2	-1,4	2,3	6,9	-1,2	0,0	0,0	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	262,7	-59,4	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,5	-1,4	7,8	0,0	7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	262,7	-59,4	0,9	-19,0	-1,8	0,0	1,5	-1,4	0,0	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	245,1	-58,8	1,1	-18,8	-1,6	0,0	2,7	-1,1	7,8	0,0	9,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	245,1	-58,8	1,1	-18,8	-1,6	0,0	2,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	248,8	-58,9	1,1	-18,8	-1,6	0,0	2,6	-1,1	7,8	0,0	9,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	248,8	-58,9	1,1	-18,8	-1,6	0,0	2,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	252,4	-59,0	1,1	-18,8	-1,7	0,1	2,5	-1,1	7,8	0,0	9,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	252,4	-59,0	1,1	-18,8	-1,7	0,1	2,5	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	241,5	-58,6	1,1	-18,8	-1,6	0,0	2,9	-1,1	7,8	0,0	9,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	241,5	-58,6	1,1	-18,8	-1,6	0,0	2,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	198,4	-56,9	0,9	-19,2	-1,5	0,0	4,1	-1,0	7,8	0,0	10,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	198,4	-56,9	0,9	-19,2	-1,5	0,0	4,1	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	174,4	-55,8	0,7	-19,2	-1,4	0,0	5,1	-1,0	7,8	0,0	11,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	174,4	-55,8	0,7	-19,2	-1,4	0,0	5,1	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	170,9	-55,6	0,6	-19,2	-1,3	0,0	5,2	-1,0	7,8	0,0	12,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	170,9	-55,6	0,6	-19,2	-1,3	0,0	5,2	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	256,2	-59,2	1,2	-18,8	-1,7	0,1	2,5	-1,1	7,8	0,0	9,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	256,2	-59,2	1,2	-18,8	-1,7	0,1	2,5	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	234,2	-58,4	1,0	-18,8	-1,6	0,0	3,1	-1,1	7,8	0,0	9,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	234,2	-58,4	1,0	-18,8	-1,6	0,0	3,1	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	266,4	-59,5	1,0	-19,1	-1,8	5,0	6,4	-1,4	7,8	0,0	12,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	266,4	-59,5	1,0	-19,1	-1,8	5,0	6,4	-1,4	0,0	0,0	5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	238,0	-58,5	1,1	-18,8	-1,6	0,0	3,0	-1,1	7,8	0,0	9,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	238,0	-58,5	1,1	-18,8	-1,6	0,0	3,0	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	259,9	-59,3	1,2	-18,9	-1,7	0,1	2,2	-1,1	7,8	0,0	8,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	259,9	-59,3	1,2	-18,9	-1,7	0,1	2,2	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	263,6	-59,4	1,3	-18,9	-1,7	0,1	2,1	-1,1	7,8	0,0	8,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	263,6	-59,4	1,3	-18,9	-1,7	0,1	2,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	216,4	-57,7	1,5	-19,0	-2,6	0,0	-6,3	-1,3	7,8	0,0	0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	216,4	-57,7	1,5	-19,0	-2,6	0,0	-6,3	-1,3	0,0	0,0	-7,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	150,4	-54,5	1,1	-19,2	-2,3	9,0	5,6	-1,3	7,8	0,0	12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	150,4	-54,5	1,1	-19,2	-2,3	9,0	5,6	-1,3	0,0	0,0	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	148,0	-54,4	1,2	-19,2	-2,3	8,9	5,7	-1,3	7,8	0,0	12,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	148,0	-54,4	1,2	-19,2	-2,3	8,9	5,7	-1,3	0,0	0,0	4,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	194,5	-56,8	1,4	-19,2	-2,6	1,5	-4,1	-1,2	7,8	0,0	2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	194,5	-56,8	1,4	-19,2	-2,6	1,5	-4,1	-1,2	0,0	0,0	-5,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	191,5	-56,6	1,5	-19,3	-2,6	1,5	-4,0	-1,2	7,8	0,0	2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	191,5	-56,6	1,5	-19,3	-2,6	1,5	-4,0	-1,2	0,0	0,0	-5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	213,2	-57,6	1,5	-19,1	-2,6	0,0	-6,2	-1,3	7,8	0,0	0,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	213,2	-57,6	1,5	-19,1	-2,6	0,0	-6,2	-1,3	0,0	0,0	-7,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	145,8	-54,3	1,2	-19,2	-2,3	8,9	5,8	-1,3	7,8	0,0	12,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	145,8	-54,3	1,2	-19,2	-2,3	8,9	5,8	-1,3	0,0	0,0	4,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	152,6	-54,7	1,1	-19,2	-2,3	1,1	-2,4	-1,3	7,8	0,0	4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	152,6	-54,7	1,1	-19,2	-2,3	1,1	-2,4	-1,3	0,0	0,0	-3,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	155,0	-54,8	1,1	-19,2	-2,3	1,1	-2,6	-1,3	7,8	0,0	3,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	155,0	-54,8	1,1	-19,2	-2,3	1,1	-2,6	-1,3	0,0	0,0	-3,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	182,5	-56,2	1,5	-19,0	-2,3	0,0	-4,6	-1,0	7,8	0,0	2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	182,5	-56,2	1,5	-19,0	-2,3	0,0	-4,6	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	143,8	-54,1	1,2	-19,2	-2,3	1,3	-1,6	-1,3	7,8	0,0	4,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	143,8	-54,1	1,2	-19,2	-2,3	1,3	-1,6	-1,3	0,0	0,0	-2,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	141,8	-54,0	1,2	-19,2	-2,2	1,3	-1,4	-1,3	7,8	0,0	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	141,8	-54,0	1,2	-19,2	-2,2	1,3	-1,4	-1,3	0,0	0,0	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	139,8	-53,9	1,2	-19,1	-2,2	13,3	10,8	-1,2	7,8	0,0	17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	139,8	-53,9	1,2	-19,1	-2,2	13,3	10,8	-1,2	0,0	0,0	9,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	141,3	-54,0	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,8	-0,9	7,8	0,0	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	141,3	-54,0	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,8	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	144,1	-54,2	1,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,9	-1,0	7,8	0,0	4,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	144,1	-54,2	1,3	-19,3	-2,2	0,0	-1,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,3	-19,3	-2,2	0,0	-2,1	-1,0	7,8	0,0	4,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,3	-19,3	-2,2	0,0	-2,1	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	133,5	-53,5	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,3	-0,9	7,8	0,0	5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	133,5	-53,5	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,3	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,4	-0,9	7,8	0,0	5,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,4	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	138,5	-53,8	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,6	-0,9	7,8	0,0	5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	138,5	-53,8	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,6	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	131,2	-53,3	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,1	-0,9	7,8	0,0	5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	131,2	-53,3	1,3	-19,4	-2,2	0,0	-1,1	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	203,7	-57,2	1,4	-19,2	-2,6	1,7	-4,3	-1,3	7,8	0,0	2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	203,7	-57,2	1,4	-19,2	-2,6	1,7	-4,3	-1,3	0,0	0,0	-5,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	200,7	-57,0	1,4	-19,2	-2,6	1,7	-4,2	-1,3	7,8	0,0	2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	200,7	-57,0	1,4	-19,2	-2,6	1,7	-4,2	-1,3	0,0	0,0	-5,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	197,6	-56,9	1,4	-19,2	-2,6	1,6	-4,2	-1,2	7,8	0,0	2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	197,6	-56,9	1,4	-19,2	-2,6	1,6	-4,2	-1,2	0,0	0,0	-5,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	128,7	-53,2	1,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,7	-0,9	7,8	0,0	1,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	128,7	-53,2	1,3	-24,3	-2,1	0,0	-5,7	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	210,1	-57,4	1,5	-19,1	-2,6	1,8	-4,3	-1,3	7,8	0,0	2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	210,1	-57,4	1,5	-19,1	-2,6	1,8	-4,3	-1,3	0,0	0,0	-5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	206,9	-57,3	1,5	-19,1	-2,6	1,8	-4,3	-1,3	7,8	0,0	2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	206,9	-57,3	1,5	-19,1	-2,6	1,8	-4,3	-1,3	0,0	0,0	-5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	260,0	-59,3	1,6	-18,6	-2,6	0,0	-7,4	-1,4	7,8	0,0	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	260,0	-59,3	1,6	-18,6	-2,6	0,0	-7,4	-1,4	0,0	0,0	-8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	256,3	-59,2	1,6	-18,6	-2,6	0,0	-7,3	-1,4	7,8	0,0	-0,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	256,3	-59,2	1,6	-18,6	-2,6	0,0	-7,3	-1,4	0,0	0,0	-8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	253,0	-59,1	1,6	-18,6	-2,6	0,0	-7,2	-1,3	7,8	0,0	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	253,0	-59,1	1,6	-18,6	-2,6	0,0	-7,2	-1,3	0,0	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	249,7	-58,9	1,6	-18,7	-2,6	0,0	-7,2	-1,3	7,8	0,0	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	249,7	-58,9	1,6	-18,7	-2,6	0,0	-7,2	-1,3	0,0	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	238,0	-58,5	1,7	-18,3	-2,3	0,1	-5,9	-1,1	7,8	0,0	0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	238,0	-58,5	1,7	-18,3	-2,3	0,1	-5,9	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	270,7	-59,6	1,6	-18,4	-2,6	0,0	-7,5	-1,4	7,8	0,0	-1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	270,7	-59,6	1,6	-18,4	-2,6	0,0	-7,5	-1,4	0,0	0,0	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	267,1	-59,5	1,6	-18,5	-2,6	0,0	-7,5	-1,4	7,8	0,0	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	267,1	-59,5	1,6	-18,5	-2,6	0,0	-7,5	-1,4	0,0	0,0	-8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	263,4	-59,4	1,6	-18,5	-2,6	0,0	-7,4	-1,4	7,8	0,0	-1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	263,4	-59,4	1,6	-18,5	-2,6	0,0	-7,4	-1,4	0,0	0,0	-8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	137,8	-53,8	1,2	-19,1	-2,2	13,4	11,2	-1,2	7,8	0,0	17,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	137,8	-53,8	1,2	-19,1	-2,2	13,4	11,2	-1,2	0,0	0,0	9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,2	-19,0	-2,1	11,0	9,0	-1,2	7,8	0,0	15,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	136,0	-53,7	1,2	-19,0	-2,1	11,0	9,0	-1,2	0,0	0,0	7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	234,7	-58,4	1,6	-18,3	-2,3	0,1	-5,8	-1,1	7,8	0,0	0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	234,7	-58,4	1,6	-18,3	-2,3	0,1	-5,8	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	173,2	-55,8	1,4	-24,1	-2,4	0,0	-9,3	-1,0	7,8	0,0	-2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	173,2	-55,8	1,4	-24,1	-2,4	0,0	-9,3	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	274,0	-59,7	1,7	-18,4	-2,6	0,0	-7,6	-1,4	7,8	0,0	-1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	274,0	-59,7	1,7	-18,4	-2,6	0,0	-7,6	-1,4	0,0	0,0	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	277,6	-59,9	1,7	-18,3	-2,6	3,5	-4,1	-1,4	7,8	0,0	2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	277,6	-59,9	1,7	-18,3	-2,6	3,5	-4,1	-1,4	0,0	0,0	-5,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	246,2	-58,8	1,6	-18,7	-2,6	1,6	-5,4	-1,3	7,8	0,0	1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	246,2	-58,8	1,6	-18,7	-2,6	1,6	-5,4	-1,3	0,0	0,0	-6,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	188,8	-56,5	1,5	-19,3	-2,6	1,4	-3,9	-1,2	7,8	0,0	2,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	188,8	-56,5	1,5	-19,3	-2,6	1,4	-3,9	-1,2	0,0	0,0	-5,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	199,5	-57,0	1,5	-18,8	-2,3	0,0	-5,1	-1,0	7,8	0,0	1,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	199,5	-57,0	1,5	-18,8	-2,3	0,0	-5,1	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	202,9	-57,1	1,5	-18,7	-2,3	0,0	-5,2	-1,0	7,8	0,0	1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	202,9	-57,1	1,5	-18,7	-2,3	0,0	-5,2	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	179,3	-56,1	1,5	-19,0	-2,3	0,0	-4,5	-1,0	7,8	0,0	2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	179,3	-56,1	1,5	-19,0	-2,3	0,0	-4,5	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	176,0	-55,9	1,4	-23,8	-2,2	0,0	-8,9	-1,0	7,8	0,0	-2,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	176,0	-55,9	1,4	-23,8	-2,2	0,0	-8,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	185,7	-56,4	1,5	-19,0	-2,4	0,0	-4,7	-1,0	7,8	0,0	2,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	185,7	-56,4	1,5	-19,0	-2,4	0,0	-4,7	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	189,1	-56,5	1,5	-18,9	-2,4	0,0	-4,8	-1,0	7,8	0,0	2,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	189,1	-56,5	1,5	-18,9	-2,4	0,0	-4,8	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	192,6	-56,7	1,5	-18,9	-2,3	0,0	-4,9	-1,0	7,8	0,0	1,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	192,6	-56,7	1,5	-18,9	-2,3	0,0	-4,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	196,0	-56,8	1,5	-18,8	-2,3	0,0	-5,0	-1,0	7,8	0,0	1,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	196,0	-56,8	1,5	-18,8	-2,3	0,0	-5,0	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	259,8	-59,3	1,7	-17,9	-2,3	0,1	-6,2	-1,1	7,8	0,0	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	259,8	-59,3	1,7	-17,9	-2,3	0,1	-6,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	263,5	-59,4	1,7	-17,8	-2,3	0,1	-6,2	-1,1	7,8	0,0	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	263,5	-59,4	1,7	-17,8	-2,3	0,1	-6,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	267,1	-59,5	1,7	-17,7	-2,3	0,1	-6,3	-1,1	7,8	0,0	0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	267,1	-59,5	1,7	-17,7	-2,3	0,1	-6,3	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	241,7	-58,7	1,7	-18,2	-2,3	0,1	-6,0	-1,1	7,8	0,0	0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	241,7	-58,7	1,7	-18,2	-2,3	0,1	-6,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	245,1	-58,8	1,7	-18,2	-2,3	0,1	-6,0	-1,1	7,8	0,0	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	245,1	-58,8	1,7	-18,2	-2,3	0,1	-6,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	248,7	-58,9	1,7	-18,1	-2,3	0,1	-6,1	-1,1	7,8	0,0	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	248,7	-58,9	1,7	-18,1	-2,3	0,1	-6,1	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	252,3	-59,0	1,7	-18,1	-2,3	0,1	-6,2	-1,1	7,8	0,0	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	252,3	-59,0	1,7	-18,1	-2,3	0,1	-6,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	256,1	-59,2	1,7	-18,0	-2,3	0,1	-6,2	-1,1	7,8	0,0	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	256,1	-59,2	1,7	-18,0	-2,3	0,1	-6,2	-1,1			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	203,7	-57,2	1,1	-16,8	-0,7	0,8	9,2	-1,3	7,8	0,0	18,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	203,7	-57,2	1,1	-16,8	-0,7	0,8	9,2	-1,3	0,0	0,0	10,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	262,2	-59,4	1,2	-15,7	-0,8	0,0	7,4	-1,4	7,8	0,0	16,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	262,2	-59,4	1,2	-15,7	-0,8	0,0	7,4	-1,4	0,0	0,0	9,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	139,8	-53,9	1,0	-17,7	-0,6	0,0	10,9	-0,9	7,8	0,0	20,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	139,8	-53,9	1,0	-17,7	-0,6	0,0	10,9	-0,9			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	188,8	-56,5	1,1	-17,3	-0,6	0,0	8,7	-1,0	7,8	0,0	18,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	188,8	-56,5	1,1	-17,3	-0,6	0,0	8,7	-1,0			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	147,0	-54,3	0,8	-17,4	-0,6	6,9	17,4	-1,3	7,8	0,0	26,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	147,0	-54,3	0,8	-17,4	-0,6	6,9	17,4	-1,3	0,0	0,0	19,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	251,4	-59,0	1,3	-14,8	-0,8	0,0	8,7	-1,1	7,8	0,0	18,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	251,4	-59,0	1,3	-14,8	-0,8	0,0	8,7	-1,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	285,5	-60,1	1,2	-15,2	-0,6	0,0	-7,7	-1,4	11,0	0,0	1,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	285,5	-60,1	1,2	-15,2	-0,6	0,0	-7,7	-1,4			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	278,4	-59,9	1,3	-9,2	-0,8	0,1	-4,5	-1,2	10,8	0,0	5,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	278,4	-59,9	1,3	-9,2	-0,8	0,1	-4,5	-1,2	13,8	0,0	8,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	215,5	-57,7	0,8	-16,2	-0,6	0,0	-12,7	-1,1	10,8	0,0	-3,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	215,5	-57,7	0,8	-16,2	-0,6	0,0	-12,7	-1,1	13,8	0,0	0,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	218,7	-57,8	1,1	-5,2	-1,3	0,4	4,1	-1,2	11,2	0,0	14,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	218,7	-57,8	1,1	-5,2	-1,3	0,4	4,1	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	227,8	-58,1	0,8	-16,4	-0,7	0,6	-12,8	-1,3	10,8	0,0	-3,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	227,8	-58,1	0,8	-16,4	-0,7	0,6	-12,8	-1,3	13,8	0,0	-0,3
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	154,1	-54,7	0,6	-4,1	-0,8	0,3	12,3	-1,0	11,2	0,0	22,5
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	154,1	-54,7	0,6	-4,1	-0,8	0,3	12,3	-1,0			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	234,5	-58,4	1,1	-4,7	-0,7	0,0	19,6	-0,4	0,0	0,0	19,2
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	234,5	-58,4	1,1	-4,7	-0,7	0,0	19,6	-0,4	0,0	0,0	19,2
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	164,7	-55,3	1,1	-4,7	-0,5	0,0	23,0	-0,1	0,0	0,0	23,0
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	164,7	-55,3	1,1	-4,7	-0,5	0,0	23,0	-0,1	0,0	0,0	23,0
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	230,4	-58,2	1,1	-4,7	-0,7	0,1	19,6	-0,4	0,0	0,0	19,2
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	230,4	-58,2	1,1	-4,7	-0,7	0,1	19,6	-0,4	0,0	0,0	19,2
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	158,6	-55,0	1,2	-4,7	-0,5	0,0	23,1	0,0	0,0	0,0	23,1
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	158,6	-55,0	1,2	-4,7	-0,5	0,0	23,1	0,0	0,0	0,0	23,1
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	261,1	-59,3	0,8	-15,4	-0,9	1,6	19,4	-1,3	7,8	0,0	26,0
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	261,1	-59,3	0,8	-15,4	-0,9	1,6	19,4	-1,3			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	235,8	-58,4	1,3	-15,1	-0,7	1,5	16,0	-1,3	7,8	0,0	22,4
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	235,8	-58,4	1,3	-15,1	-0,7	1,5	16,0	-1,3	0,0	0,0	14,7
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	250,2	-59,0	0,9	-15,4	-0,8	1,2	20,2	-1,2	7,8	0,0	26,8
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	250,2	-59,0	0,9	-15,4	-0,8	1,2	20,2	-1,2			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	213,7	-57,6	1,3	-15,8	-0,7	1,9	14,1	-1,3	7,8	0,0	20,6
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	213,7	-57,6	1,3	-15,8	-0,7	1,9	14,1	-1,3	0,0	0,0	12,8
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	168,2	-55,5	1,1	-11,8	-0,7	3,0	24,1	-1,2	7,8	0,0	30,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	168,2	-55,5	1,1	-11,8	-0,7	3,0	24,1	-1,2	0,0	0,0	22,8
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	212,4	-57,5	1,0	-15,4	-0,7	0,8	22,2	-1,1	7,8	0,0	28,9
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	212,4	-57,5	1,0	-15,4	-0,7	0,8	22,2	-1,1			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	268,2	-59,6	1,0	-17,6	-0,7	4,3	7,1	-0,8	0,0	0,0	6,3
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	268,2	-59,6	1,0	-17,6	-0,7	4,3	7,1	-0,8	0,0	0,0	6,3
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	270,4	-59,6	1,1	-17,6	-0,7	0,0	-4,9	-0,8	0,0	0,0	-5,7
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	270,4	-59,6	1,1	-17,6	-0,7	0,0	-4,9	-0,8	0,0	0,0	-5,7
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	228,4	-58,2	1,0	-17,7	-0,6	0,0	-3,8	-0,8	0,0	0,0	-4,6
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	228,4	-58,2	1,0	-17,7	-0,6	0,0	-3,8	-0,8	0,0	0,0	-4,6
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	243,2	-58,7	1,0	-17,3	-0,6	0,0	-0,5	-0,6	0,0	0,0	-1,2
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	243,2	-58,7	1,0	-17,3	-0,6	0,0	-0,5	-0,6	0,0	0,0	-1,2
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	252,5	-59,0	0,9	-17,2	-0,6	0,0	-0,9	-0,8	0,0	0,0	-1,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	252,5	-59,0	0,9	-17,2	-0,6	0,0	-0,9	-0,8	0,0	0,0	-1,7
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	217,9	-57,8	1,0	-17,7	-0,5	0,0	-3,3	-0,6	0,0	0,0	-3,9
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	217,9	-57,8	1,0	-17,7	-0,5	0,0	-3,3	-0,6	0,0	0,0	-3,9
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	203,3	-57,2	1,0	-17,7	-0,5	0,0	-2,4	-0,6	0,0	0,0	-2,9
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	203,3	-57,2	1,0	-17,7	-0,5	0,0	-2,4	-0,6	0,0	0,0	-2,9
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	79,0	-48,9	1,7	-4,7	-0,2	0,0	30,7	0,0	0,0	0,0	30,7
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	79,0	-48,9	1,7	-4,7	-0,2	0,0	30,7	0,0	0,0	0,0	30,7
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	123,6	-52,8	1,3	-17,4	-0,3	0,0	4,8	-0,1	0,0	0,0	4,7
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	123,6	-52,8	1,3	-17,4	-0,3	0,0	4,8	-0,1	0,0	0,0	4,7
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	84,0	-49,5	1,6	-4,6	-0,3	0,0	30,4	0,0	0,0	0,0	30,4
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	84,0	-49,5	1,6	-4,6	-0,3	0,0	30,4	0,0	0,0	0,0	30,4
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	278,8	-59,9	1,0	-17,6	-0,7	0,0	-5,4	-1,0	0,0	0,0	-6,4
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	278,8	-59,9	1,0	-17,6	-0,7	0,0	-5,4	-1,0	0,0	0,0	-6,4
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,0	-17,5	-0,7	0,3	3,3	-0,8	0,0	0,0	2,4
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,0	-17,5	-0,7	0,3	3,3	-0,8	0,0	0,0	2,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	221,4	-57,9	0,9	-14,3	-0,5	1,1	-9,0	-1,3	10,8	0,0	0,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	221,4	-57,9	0,9	-14,3	-0,5	1,1	-9,0	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	263,5	-59,4	0,5	-14,0	-0,6	0,9	-1,0	-1,3	10,8	0,0	8,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	263,5	-59,4	0,5	-14,0	-0,6	0,9	-1,0	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	236,4	-58,5	1,0	-13,6	-0,5	0,8	-1,5	-1,4	11,0	0,0	8,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	236,4	-58,5	1,0	-13,6	-0,5	0,8	-1,5	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	274,4	-59,8	1,1	-17,5	-0,4	0,0	-17,2	-1,4	11,0	0,0	-7,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	274,4	-59,8	1,1	-17,5	-0,4	0,0	-17,2	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	298,7	-60,5	1,1	-13,6	-0,6	0,0	-13,7	-1,4	11,0	0,0	-4,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	298,7	-60,5	1,1	-13,6	-0,6	0,0	-13,7	-1,4			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	258,4	-59,2	0,5	-14,2	-0,6	0,9	-3,8	-1,3	10,8	0,0	5,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	258,4	-59,2	0,5	-14,2	-0,6	0,9	-3,8	-1,3			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	141,6	-54,0	1,1	-17,7	-0,4	0,0	0,7	-0,3	0,0	0,0	0,4
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	141,6	-54,0	1,1	-17,7	-0,4	0,0	0,7	-0,3	0,0	0,0	0,4
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	177,7	-56,0	1,0	-17,3	-0,4	0,0	2,3	-0,4	0,0	0,0	1,9
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	177,7	-56,0	1,0	-17,3	-0,4	0,0	2,3	-0,4	0,0	0,0	1,9
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	161,6	-55,2	1,1	-13,6	-0,4	0,0	-0,5	-0,2	0,0	0,0	-0,7
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	161,6	-55,2	1,1	-13,6	-0,4	0,0	-0,5	-0,2	0,0	0,0	-0,7
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	169,3	-55,6	1,1	-17,7	-0,4	0,0	-1,0	-0,5	0,0	0,0	-1,5
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	169,3	-55,6	1,1	-17,7	-0,4	0,0	-1,0	-0,5	0,0	0,0	-1,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	191,0	-56,6	0,0	-18,9	-0,9	2,3	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	191,0	-56,6	0,0	-18,9	-0,9	2,3	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	191,0	-56,6	0,4	-19,6	-1,6	2,8	18,3	-1,2	7,8	0,0	24,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	191,0	-56,6	0,4	-19,6	-1,6	2,8	18,3	-1,2	0,0	0,0	17,1
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	190,4	-56,6	1,0	-17,3	-0,5	0,0	1,7	-0,5	0,0	0,0	1,2
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	190,4	-56,6	1,0	-17,3	-0,5	0,0	1,7	-0,5	0,0	0,0	1,2
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	214,7	-57,6	1,0	-17,7	-0,5	0,0	-3,1	-0,7	0,0	0,0	-3,8
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	214,7	-57,6	1,0	-17,7	-0,5	0,0	-3,1	-0,7	0,0	0,0	-3,8
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	34,4	-41,7	2,1	-1,6	-0,1	0,2	26,0	0,0	0,0	0,0	26,0
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	34,4	-41,7	2,1	-1,6	-0,1	0,2	26,0	0,0	0,0	0,0	26,0
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	54,1	-45,7	2,1	-1,0	-0,2	0,3	35,2	0,0	0,0	0,0	35,2
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	54,1	-45,7	2,1	-1,0	-0,2	0,3	35,2	0,0	0,0	0,0	35,2
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	114,0	-52,1	1,8	-16,5	-0,3	0,0	6,9	-0,2	0,0	0,0	6,6
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	114,0	-52,1	1,8	-16,5	-0,3	0,0	6,9	-0,2	0,0	0,0	6,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	130,1	-53,3	0,5	-18,9	-0,4	4,4	0,1	-1,1	0,0	0,0	-1,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	130,1	-53,3	0,5	-18,9	-0,4	4,4	0,1	-1,1	0,0	0,0	-1,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	130,1	-53,3	0,5	-19,4	-1,1	8,7	28,1	-1,1	7,8	0,0	34,8
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	130,1	-53,3	0,5	-19,4	-1,1	8,7	28,1	-1,1	0,0	0,0	27,0
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	129,7	-53,3	1,3	-17,2	-0,3	0,3	5,8	-0,2	0,0	0,0	5,6
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	129,7	-53,3	1,3	-17,2	-0,3	0,3	5,8	-0,2	0,0	0,0	5,6
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	150,6	-54,5	1,1	-17,6	-0,4	0,0	2,1	-0,4	0,0	0,0	1,7
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	150,6	-54,5	1,1	-17,6	-0,4	0,0	2,1	-0,4	0,0	0,0	1,7
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	154,5	-54,8	1,1	-17,7	-0,4	0,0	0,1	-0,3	0,0	0,0	-0,2
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	154,5	-54,8	1,1	-17,7	-0,4	0,0	0,1	-0,3	0,0	0,0	-0,2
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	102,5	-51,2	1,8	-17,4	-0,3	0,0	8,3	-0,1	0,0	0,0	8,1
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	102,5	-51,2	1,8	-17,4	-0,3	0,0	8,3	-0,1	0,0	0,0	8,1
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	49,6	-44,9	2,1	-2,6	-0,1	0,1	34,0	0,0	0,0	0,0	34,0
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	49,6	-44,9	2,1	-2,6	-0,1	0,1	34,0	0,0	0,0	0,0	34,0
IO Nr. 12 Steinwegstraße 33 2.OG LrT 43,8 dB(A) LrN 41,1 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	226,8	-58,1	0,0	-18,9	-1,0	1,1	0,0	-0,9	0,0	0,0	-1,0
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	226,8	-58,1	0,0	-18,9	-1,0	1,1	0,0	-0,9	0,0	0,0	-1,0
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	226,8	-58,1	0,4	-19,6	-1,8	1,8	15,5	-0,9	7,8	0,0	22,4
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	226,8	-58,1	0,4	-19,6	-1,8	1,8	15,5	-0,9	0,0	0,0	22,4
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	266,4	-59,5	-0,2	-18,9	-1,2	0,0	-2,8	-1,2	0,0	0,0	-4,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	266,4	-59,5	-0,2	-18,9	-1,2	0,0	-2,8	-1,2	0,0	0,0	-4,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	266,4	-59,5	0,3	-19,5	-2,0	0,0	12,0	-1,2	7,8	0,0	18,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	266,4	-59,5	0,3	-19,5	-2,0	0,0	12,0	-1,2	0,0	0,0	10,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	157,5	-54,9	0,0	-19,0	-0,8	0,4	2,6	-0,6	0,0	0,0	2,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	157,5	-54,9	0,0	-19,0	-0,8	0,4	2,6	-0,6	0,0	0,0	2,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	157,5	-54,9	0,4	-19,6	-1,3	0,5	17,8	-0,6	7,8	0,0	25,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	157,5	-54,9	0,4	-19,6	-1,3	0,5	17,8	-0,6	0,0	0,0	25,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	96,3	-50,7	0,1	-18,8	-0,5	0,3	6,4	-0,1	0,0	0,0	6,2
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	96,3	-50,7	0,1	-18,8	-0,5	0,3	6,4	-0,1	0,0	0,0	6,2
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	96,3	-50,7	0,5	-19,5	-0,9	0,3	22,6	-0,1	7,8	0,0	30,3
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	96,3	-50,7	0,5	-19,5	-0,9	0,3	22,6	-0,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	163,8	-55,3	0,4	-19,2	-1,3	2,3	7,7	-1,0	7,8	0,0	14,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	163,8	-55,3	0,4	-19,2	-1,3	2,3	7,7	-1,0	0,0	0,0	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	162,1	-55,2	0,4	-19,1	-1,3	6,1	11,7	-1,0	7,8	0,0	18,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	162,1	-55,2	0,4	-19,1	-1,3	6,1	11,7	-1,0	0,0	0,0	10,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	100,8	-51,1	0,8	-18,8	-0,8	0,4	12,3	-0,3	7,8	0,0	19,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	100,8	-51,1	0,8	-18,8	-0,8	0,4	12,3	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	104,1	-51,3	0,8	-18,7	-0,8	0,4	12,2	-0,3	7,8	0,0	19,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	104,1	-51,3	0,8	-18,7	-0,8	0,4	12,2	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	168,6	-55,5	0,4	-19,2	-1,4	1,7	6,8	-1,0	7,8	0,0	13,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	168,6	-55,5	0,4	-19,2	-1,4	1,7	6,8	-1,0	0,0	0,0	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	167,0	-55,4	0,4	-19,2	-1,4	2,3	7,5	-1,0	7,8	0,0	14,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	167,0	-55,4	0,4	-19,2	-1,4	2,3	7,5	-1,0	0,0	0,0	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	165,2	-55,4	0,4	-19,2	-1,4	2,2	7,5	-1,0	7,8	0,0	14,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	165,2	-55,4	0,4	-19,2	-1,4	2,2	7,5	-1,0	0,0	0,0	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	172,4	-55,7	0,4	-19,2	-1,4	2,5	7,3	-1,1	7,8	0,0	14,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	172,4	-55,7	0,4	-19,2	-1,4	2,5	7,3	-1,1	0,0	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	167,2	-55,5	0,9	-18,5	-1,1	0,4	7,1	-0,7	7,8	0,0	14,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	167,2	-55,5	0,9	-18,5	-1,1	0,4	7,1	-0,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	97,7	-50,8	0,8	-18,9	-0,8	0,4	12,6	-0,2	7,8	0,0	20,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	97,7	-50,8	0,8	-18,9	-0,8	0,4	12,6	-0,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	171,0	-55,7	1,0	-18,4	-1,1	0,4	7,0	-0,7	7,8	0,0	14,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	171,0	-55,7	1,0	-18,4	-1,1	0,4	7,0	-0,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	163,4	-55,3	0,9	-18,5	-1,1	0,4	7,2	-0,7	7,8	0,0	14,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	163,4	-55,3	0,9	-18,5	-1,1	0,4	7,2	-0,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	174,3	-55,8	0,4	-19,2	-1,4	2,6	7,2	-1,1	7,8	0,0	13,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	174,3	-55,8	0,4	-19,2	-1,4	2,6	7,2	-1,1	0,0	0,0	6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	156,0	-54,9	0,9	-18,6	-1,1	0,4	7,6	-0,7	7,8	0,0	14,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	156,0	-54,9	0,9	-18,6	-1,1	0,4	7,6	-0,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	159,7	-55,1	0,9	-18,5	-1,1	0,4	7,4	-0,7	7,8	0,0	14,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	159,7	-55,1	0,9	-18,5	-1,1	0,4	7,4	-0,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	110,8	-51,9	0,8	-18,7	-0,9	0,4	11,7	-0,4	7,8	0,0	19,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	110,8	-51,9	0,8	-18,7	-0,9	0,4	11,7	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	220,8	-57,9	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,5	-1,1	7,8	0,0	9,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	220,8	-57,9	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,5	-1,1	0,0	0,0	1,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	218,0	-57,8	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,7	-1,1	7,8	0,0	9,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	218,0	-57,8	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,7	-1,1	0,0	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	223,7	-58,0	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,4	-1,1	7,8	0,0	9,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	223,7	-58,0	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,4	-1,1	0,0	0,0	1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	114,1	-52,1	0,8	-18,7	-0,9	0,4	11,4	-0,4	7,8	0,0	18,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	114,1	-52,1	0,8	-18,7	-0,9	0,4	11,4	-0,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	94,7	-50,5	0,8	-19,0	-0,8	0,5	12,7	-0,2	7,8	0,0	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	94,7	-50,5	0,8	-19,0	-0,8	0,5	12,7	-0,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	91,6	-50,2	0,8	-22,5	-0,7	0,9	10,0	-0,1	7,8	0,0	17,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	91,6	-50,2	0,8	-22,5	-0,7	0,9	10,0	-0,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	215,1	-57,6	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,8	-1,2	7,8	0,0	9,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	215,1	-57,6	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,8	-1,2	0,0	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	226,4	-58,1	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,3	-1,1	7,8	0,0	9,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	226,4	-58,1	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,3	-1,1	0,0	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	229,4	-58,2	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,2	-1,1	7,8	0,0	8,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	229,4	-58,2	0,3	-19,2	-1,7	0,2	2,2	-1,1	0,0	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	170,7	-55,6	0,4	-19,2	-1,4	2,4	7,4	-1,0	7,8	0,0	14,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	170,7	-55,6	0,4	-19,2	-1,4	2,4	7,4	-1,0	0,0	0,0	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	107,3	-51,6	0,8	-18,7	-0,8	0,4	11,9	-0,3	7,8	0,0	19,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	107,3	-51,6	0,8	-18,7	-0,8	0,4	11,9	-0,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	212,6	-57,5	0,3	-19,2	-1,7	1,0	3,8	-1,2	7,8	0,0	10,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	212,6	-57,5	0,3	-19,2	-1,7	1,0	3,8	-1,2	0,0	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	209,7	-57,4	0,3	-19,2	-1,6	2,4	5,2	-1,2	7,8	0,0	11,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	209,7	-57,4	0,3	-19,2	-1,6	2,4	5,2	-1,2	0,0	0,0	4,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	207,1	-57,3	0,3	-19,2	-1,6	2,3	5,3	-1,2	7,8	0,0	11,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	207,1	-57,3	0,3	-19,2	-1,6	2,3	5,3	-1,2	0,0	0,0	4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	174,7	-55,8	1,0	-18,5	-1,2	0,4	6,8	-0,8	7,8	0,0	13,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	174,7	-55,8	1,0	-18,5	-1,2	0,4	6,8	-0,8			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	263,3	-59,4	0,5	-19,1	-1,9	0,0	1,0	-1,2	7,8	0,0	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	263,3	-59,4	0,5	-19,1	-1,9	0,0	1,0	-1,2	0,0	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	260,2	-59,3	0,4	-19,1	-1,9	0,0	1,0	-1,2	7,8	0,0	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	260,2	-59,3	0,4	-19,1	-1,9	0,0	1,0	-1,2	0,0	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	145,5	-54,2	0,9	-22,9	-1,0	0,9	4,4	-0,6	7,8	0,0	11,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	145,5	-54,2	0,9	-22,9	-1,0	0,9	4,4	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	273,1	-59,7	0,5	-19,2	-1,9	0,0	0,5	-1,2	7,8	0,0	7,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	273,1	-59,7	0,5	-19,2	-1,9	0,0	0,5	-1,2	0,0	0,0	-0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	269,7	-59,6	0,5	-19,2	-1,9	0,0	0,6	-1,2	7,8	0,0	7,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	269,7	-59,6	0,5	-19,2	-1,9	0,0	0,6	-1,2	0,0	0,0	-0,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	266,4	-59,5	0,5	-19,1	-1,9	0,0	0,8	-1,2	7,8	0,0	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	266,4	-59,5	0,5	-19,1	-1,9	0,0	0,8	-1,2	0,0	0,0	-0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	213,0	-57,6	1,0	-17,5	-1,2	0,4	6,0	-0,9	7,8	0,0	12,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	213,0	-57,6	1,0	-17,5	-1,2	0,4	6,0	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	256,9	-59,2	0,4	-19,2	-1,9	0,0	1,0	-1,2	7,8	0,0	7,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	256,9	-59,2	0,4	-19,2	-1,9	0,0	1,0	-1,2	0,0	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	282,9	-60,0	0,5	-19,2	-2,0	4,7	4,9	-1,2	7,8	0,0	11,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	282,9	-60,0	0,5	-19,2	-2,0	4,7	4,9	-1,2	0,0	0,0	3,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	286,3	-60,1	0,6	-19,1	-2,0	3,5	3,6	-1,2	7,8	0,0	10,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	286,3	-60,1	0,6	-19,1	-2,0	3,5	3,6	-1,2	0,0	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	159,2	-55,0	0,5	-19,0	-1,3	9,8	15,7	-1,0	7,8	0,0	22,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	159,2	-55,0	0,5	-19,0	-1,3	9,8	15,7	-1,0	0,0	0,0	14,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	160,6	-55,1	0,4	-19,1	-1,3	9,4	15,1	-1,0	7,8	0,0	21,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	160,6	-55,1	0,4	-19,1	-1,3	9,4	15,1	-1,0	0,0	0,0	14,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	204,7	-57,2	0,3	-19,2	-1,6	2,3	5,5	-1,2	7,8	0,0	12,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	204,7	-57,2	0,3	-19,2	-1,6	2,3	5,5	-1,2	0,0	0,0	4,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	276,4	-59,8	0,5	-19,2	-2,0	0,0	0,4	-1,2	7,8	0,0	7,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	276,4	-59,8	0,5	-19,2	-2,0	0,0	0,4	-1,2	0,0	0,0	-0,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	228,0	-58,1	1,0	-17,3	-1,3	0,4	5,5	-0,9	7,8	0,0	12,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	228,0	-58,1	1,0	-17,3	-1,3	0,4	5,5	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	231,8	-58,3	1,0	-17,1	-1,3	0,4	5,4	-0,9	7,8	0,0	12,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	231,8	-58,3	1,0	-17,1	-1,3	0,4	5,4	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	235,7	-58,4	1,0	-17,1	-1,3	0,4	5,3	-0,9	7,8	0,0	12,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	235,7	-58,4	1,0	-17,1	-1,3	0,4	5,3	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	224,2	-58,0	1,0	-17,3	-1,2	0,4	5,6	-0,9	7,8	0,0	12,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	224,2	-58,0	1,0	-17,3	-1,2	0,4	5,6	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	178,5	-56,0	1,1	-18,6	-1,2	0,4	6,5	-0,8	7,8	0,0	13,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	178,5	-56,0	1,1	-18,6	-1,2	0,4	6,5	-0,8			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	152,5	-54,7	0,9	-18,6	-1,1	0,4	7,7	-0,7	7,8	0,0	14,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	152,5	-54,7	0,9	-18,6	-1,1	0,4	7,7	-0,7			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	148,7	-54,4	0,9	-20,2	-1,1	0,5	6,5	-0,6	7,8	0,0	13,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	148,7	-54,4	0,9	-20,2	-1,1	0,5	6,5	-0,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	239,6	-58,6	1,0	-17,0	-1,3	0,8	5,8	-0,9	7,8	0,0	12,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	239,6	-58,6	1,0	-17,0	-1,3	0,8	5,8	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	216,5	-57,7	1,0	-17,4	-1,2	0,4	5,8	-0,9	7,8	0,0	12,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	216,5	-57,7	1,0	-17,4	-1,2	0,4	5,8	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	279,8	-59,9	0,5	-19,2	-2,0	0,1	0,3	-1,2	7,8	0,0	6,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	279,8	-59,9	0,5	-19,2	-2,0	0,1	0,3	-1,2	0,0	0,0	-0,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	220,5	-57,9	1,0	-17,3	-1,2	0,4	5,7	-0,9	7,8	0,0	12,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	220,5	-57,9	1,0	-17,3	-1,2	0,4	5,7	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	243,5	-58,7	1,0	-17,0	-1,3	1,8	6,6	-1,0	7,8	0,0	13,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	243,5	-58,7	1,0	-17,0	-1,3	1,8	6,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	247,3	-58,9	1,1	-17,0	-1,3	2,8	7,4	-1,0	7,8	0,0	14,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	247,3	-58,9	1,1	-17,0	-1,3	2,8	7,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	235,7	-58,4	1,1	-19,1	-2,8	0,2	-7,6	-1,1	7,8	0,0	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	235,7	-58,4	1,1	-19,1	-2,8	0,2	-7,6	-1,1	0,0	0,0	-8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	178,8	-56,0	1,1	-19,3	-2,6	1,2	-4,1	-1,1	7,8	0,0	2,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	178,8	-56,0	1,1	-19,3	-2,6	1,2	-4,1	-1,1	0,0	0,0	-5,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	177,0	-55,9	1,1	-19,3	-2,6	1,2	-4,0	-1,1	7,8	0,0	2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	177,0	-55,9	1,1	-19,3	-2,6	1,2	-4,0	-1,1	0,0	0,0	-5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	216,6	-57,7	1,1	-19,3	-2,8	1,8	-5,4	-1,3	7,8	0,0	1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	216,6	-57,7	1,1	-19,3	-2,8	1,8	-5,4	-1,3	0,0	0,0	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	214,0	-57,6	1,1	-19,3	-2,8	1,7	-5,4	-1,2	7,8	0,0	1,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	214,0	-57,6	1,1	-19,3	-2,8	1,7	-5,4	-1,2	0,0	0,0	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	232,9	-58,3	1,1	-19,2	-2,9	0,2	-7,5	-1,1	7,8	0,0	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	232,9	-58,3	1,1	-19,2	-2,9	0,2	-7,5	-1,1	0,0	0,0	-8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	175,2	-55,9	1,1	-19,3	-2,6	1,2	-3,9	-1,1	7,8	0,0	2,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	175,2	-55,9	1,1	-19,3	-2,6	1,2	-3,9	-1,1	0,0	0,0	-5,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	180,5	-56,1	1,1	-19,3	-2,6	1,3	-4,2	-1,1	7,8	0,0	2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	180,5	-56,1	1,1	-19,3	-2,6	1,3	-4,2	-1,1	0,0	0,0	-5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	182,4	-56,2	1,1	-19,3	-2,6	1,3	-4,2	-1,1	7,8	0,0	2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	182,4	-56,2	1,1	-19,3	-2,6	1,3	-4,2	-1,1	0,0	0,0	-5,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	159,4	-55,0	1,5	-17,6	-1,7	0,5	-0,9	-0,7	7,8	0,0	6,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	159,4	-55,0	1,5	-17,6	-1,7	0,5	-0,9	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	173,7	-55,8	1,1	-19,2	-2,5	1,5	-3,4	-1,1	7,8	0,0	3,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	173,7	-55,8	1,1	-19,2	-2,5	1,5	-3,4	-1,1	0,0	0,0	-4,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	172,2	-55,7	1,1	-19,2	-2,5	1,5	-3,3	-1,1	7,8	0,0	3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	172,2	-55,7	1,1	-19,2	-2,5	1,5	-3,3	-1,1	0,0	0,0	-4,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	170,7	-55,6	1,1	-19,2	-2,5	1,4	-3,3	-1,0	7,8	0,0	3,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	170,7	-55,6	1,1	-19,2	-2,5	1,4	-3,3	-1,0	0,0	0,0	-4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	112,6	-52,0	1,6	-18,3	-1,5	0,5	2,7	-0,4	7,8	0,0	10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	112,6	-52,0	1,6	-18,3	-1,5	0,5	2,7	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	115,9	-52,3	1,6	-18,3	-1,6	0,5	2,5	-0,4	7,8	0,0	9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	115,9	-52,3	1,6	-18,3	-1,6	0,5	2,5	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	119,1	-52,5	1,6	-18,2	-1,6	0,5	2,3	-0,4	7,8	0,0	9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	119,1	-52,5	1,6	-18,2	-1,6	0,5	2,3	-0,4			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	103,4	-51,3	1,6	-18,7	-1,6	0,5	3,0	-0,3	7,8	0,0	10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	103,4	-51,3	1,6	-18,7	-1,6	0,5	3,0	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	106,3	-51,5	1,6	-18,7	-1,6	0,5	2,8	-0,3	7,8	0,0	10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	106,3	-51,5	1,6	-18,7	-1,6	0,5	2,8	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	109,4	-51,8	1,6	-18,7	-1,6	0,5	2,6	-0,4	7,8	0,0	10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	109,4	-51,8	1,6	-18,7	-1,6	0,5	2,6	-0,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	100,6	-51,0	1,6	-23,0	-1,4	1,2	-0,2	-0,3	7,8	0,0	7,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	100,6	-51,0	1,6	-23,0	-1,4	1,2	-0,2	-0,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	224,6	-58,0	1,1	-19,2	-2,8	0,2	-7,2	-1,3	7,8	0,0	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	224,6	-58,0	1,1	-19,2	-2,8	0,2	-7,2	-1,3	0,0	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	221,9	-57,9	1,1	-19,2	-2,8	1,9	-5,4	-1,3	7,8	0,0	1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	221,9	-57,9	1,1	-19,2	-2,8	1,9	-5,4	-1,3	0,0	0,0	-6,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	219,3	-57,8	1,1	-19,2	-2,8	1,8	-5,4	-1,3	7,8	0,0	1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	219,3	-57,8	1,1	-19,2	-2,8	1,8	-5,4	-1,3	0,0	0,0	-6,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	97,6	-50,8	1,5	-23,6	-1,6	1,3	-0,6	-0,2	7,8	0,0	6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	97,6	-50,8	1,5	-23,6	-1,6	1,3	-0,6	-0,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	230,2	-58,2	1,1	-19,2	-2,8	0,2	-7,4	-1,1	7,8	0,0	-0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	230,2	-58,2	1,1	-19,2	-2,8	0,2	-7,4	-1,1	0,0	0,0	-8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	227,4	-58,1	1,1	-19,2	-2,8	0,2	-7,4	-1,3	7,8	0,0	-0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	227,4	-58,1	1,1	-19,2	-2,8	0,2	-7,4	-1,3	0,0	0,0	-8,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,3	-18,9	-2,9	0,0	-8,7	-1,2	7,8	0,0	-2,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,3	-18,9	-2,9	0,0	-8,7	-1,2	0,0	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,3	-18,9	-2,9	0,0	-8,6	-1,2	7,8	0,0	-2,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	271,8	-59,7	1,3	-18,9	-2,9	0,0	-8,6	-1,2	0,0	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	268,8	-59,6	1,3	-18,9	-2,8	0,0	-8,5	-1,2	7,8	0,0	-1,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	268,8	-59,6	1,3	-18,9	-2,8	0,0	-8,5	-1,2	0,0	0,0	-9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	265,8	-59,5	1,3	-19,0	-2,9	1,8	-6,7	-1,2	7,8	0,0	-0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	265,8	-59,5	1,3	-19,0	-2,9	1,8	-6,7	-1,2	0,0	0,0	-7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	219,1	-57,8	1,4	-15,9	-1,6	0,2	-2,3	-0,9	7,8	0,0	4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	219,1	-57,8	1,4	-15,9	-1,6	0,2	-2,3	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	285,1	-60,1	1,4	-18,8	-2,8	0,1	-8,8	-1,2	7,8	0,0	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	285,1	-60,1	1,4	-18,8	-2,8	0,1	-8,8	-1,2	0,0	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	281,8	-60,0	1,3	-18,8	-2,8	0,1	-8,7	-1,2	7,8	0,0	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	281,8	-60,0	1,3	-18,8	-2,8	0,1	-8,7	-1,2	0,0	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	278,4	-59,9	1,3	-18,8	-2,8	0,0	-8,7	-1,2	7,8	0,0	-2,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	278,4	-59,9	1,3	-18,8	-2,8	0,0	-8,7	-1,2	0,0	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	169,2	-55,6	1,1	-19,1	-2,5	1,4	-3,1	-1,0	7,8	0,0	3,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	169,2	-55,6	1,1	-19,1	-2,5	1,4	-3,1	-1,0	0,0	0,0	-4,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	167,9	-55,5	1,2	-19,1	-2,4	8,3	3,9	-1,0	7,8	0,0	10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	167,9	-55,5	1,2	-19,1	-2,4	8,3	3,9	-1,0	0,0	0,0	2,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	215,6	-57,7	1,4	-15,9	-1,6	0,2	-2,1	-0,9	7,8	0,0	4,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	215,6	-57,7	1,4	-15,9	-1,6	0,2	-2,1	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	149,1	-54,5	1,5	-23,9	-2,0	1,6	-5,8	-0,6	7,8	0,0	1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	149,1	-54,5	1,5	-23,9	-2,0	1,6	-5,8	-0,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	288,1	-60,2	1,4	-18,7	-2,8	0,1	-8,8	-1,2	7,8	0,0	-2,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	288,1	-60,2	1,4	-18,7	-2,8	0,1	-8,8	-1,2	0,0	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	291,5	-60,3	1,4	-18,7	-2,8	5,0	-3,9	-1,2	7,8	0,0	2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	291,5	-60,3	1,4	-18,7	-2,8	5,0	-3,9	-1,2	0,0	0,0	-5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	262,5	-59,4	1,3	-19,0	-2,9	1,9	-6,6	-1,2	7,8	0,0	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	262,5	-59,4	1,3	-19,0	-2,9	1,9	-6,6	-1,2	0,0	0,0	-7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	211,7	-57,5	1,2	-19,3	-2,8	1,8	-5,1	-1,2	7,8	0,0	1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	211,7	-57,5	1,2	-19,3	-2,8	1,8	-5,1	-1,2	0,0	0,0	-6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	177,9	-56,0	1,4	-17,1	-1,6	0,5	-1,3	-0,8	7,8	0,0	5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	177,9	-56,0	1,4	-17,1	-1,6	0,5	-1,3	-0,8			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	181,6	-56,2	1,4	-17,0	-1,6	0,5	-1,4	-0,8	7,8	0,0	5,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	181,6	-56,2	1,4	-17,0	-1,6	0,5	-1,4	-0,8			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	156,0	-54,9	1,5	-22,5	-1,6	1,2	-4,7	-0,7	7,8	0,0	2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	156,0	-54,9	1,5	-22,5	-1,6	1,2	-4,7	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	152,3	-54,6	1,5	-23,0	-1,7	1,3	-5,1	-0,7	7,8	0,0	2,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	152,3	-54,6	1,5	-23,0	-1,7	1,3	-5,1	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	163,0	-55,2	1,5	-17,6	-1,7	0,5	-1,0	-0,7	7,8	0,0	6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	163,0	-55,2	1,5	-17,6	-1,7	0,5	-1,0	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	166,7	-55,4	1,5	-17,5	-1,7	0,5	-1,1	-0,7	7,8	0,0	6,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	166,7	-55,4	1,5	-17,5	-1,7	0,5	-1,1	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	170,5	-55,6	1,5	-17,3	-1,6	0,5	-1,1	-0,7	7,8	0,0	5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	170,5	-55,6	1,5	-17,3	-1,6	0,5	-1,1	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	174,2	-55,8	1,5	-17,2	-1,6	0,5	-1,2	-0,7	7,8	0,0	5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	174,2	-55,8	1,5	-17,2	-1,6	0,5	-1,2	-0,7			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	242,0	-58,7	1,3	-15,0	-1,7	1,5	-1,1	-0,9	7,8	0,0	5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	242,0	-58,7	1,3	-15,0	-1,7	1,5	-1,1	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	245,9	-58,8	1,4	-14,9	-1,7	1,5	-1,1	-0,9	7,8	0,0	5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	245,9	-58,8	1,4	-14,9	-1,7	1,5	-1,1	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	249,7	-58,9	1,4	-14,8	-1,8	1,7	-0,9	-0,9	7,8	0,0	5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	249,7	-58,9	1,4	-14,8	-1,8	1,7	-0,9	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	223,0	-58,0	1,4	-15,6	-1,6	0,2	-2,2	-0,9	7,8	0,0	4,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	223,0	-58,0	1,4	-15,6	-1,6	0,2	-2,2	-0,9			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	226,6	-58,1	1,4	-15,5	-1,7	0,2	-2,2	-0,9	7,8	0,0	4,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	226,6	-58,1	1,4	-15,5	-1,7	0,2	-2,2	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	230,4	-58,2	1,4	-15,4	-1,7	0,2	-2,3	-0,9	7,8	0,0	4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	230,4	-58,2	1,4	-15,4	-1,7	0,2	-2,3	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	234,2	-58,4	1,4	-15,4	-1,7	0,2	-2,4	-0,9	7,8	0,0	4,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	234,2	-58,4	1,4	-15,4	-1,7	0,2	-2,4	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	238,1	-58,5	1,4	-15,2	-1,7	1,5	-1,1	-0,9	7,8	0,0	5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	238,1	-58,5	1,4	-15,2	-1,7	1,5	-1,1	-0,9			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	225,1	-58,0	0,8	-17,3	-0,8	1,0	7,7	-1,3	7,8	0,0	17,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	225,1	-58,0	0,8	-17,3	-0,8	1,0	7,7	-1,3	0,0	0,0	9,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	277,8	-59,9	1,0	-16,2	-0,9	0,0	6,0	-1,2	7,8	0,0	15,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	277,8	-59,9	1,0	-16,2	-0,9	0,0	6,0	-1,2	0,0	0,0	7,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	109,9	-51,8	1,3	-17,0	-0,4	0,4	14,5	-0,4	7,8	0,0	24,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	109,9	-51,8	1,3	-17,0	-0,4	0,4	14,5	-0,4			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	165,5	-55,4	1,1	-15,5	-0,5	0,4	12,0	-0,7	7,8	0,0	22,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	165,5	-55,4	1,1	-15,5	-0,5	0,4	12,0	-0,7			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	177,1	-56,0	0,7	-17,5	-0,7	5,8	14,4	-1,1	7,8	0,0	24,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	177,1	-56,0	0,7	-17,5	-0,7	5,8	14,4	-1,1	0,0	0,0	16,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	232,7	-58,3	1,0	-11,6	-0,8	0,3	12,5	-0,9	7,8	0,0	22,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	232,7	-58,3	1,0	-11,6	-0,8	0,3	12,5	-0,9			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	303,1	-60,6	1,0	-15,3	-0,6	1,5	-7,1	-1,3	11,0	0,0	2,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	303,1	-60,6	1,0	-15,3	-0,6	1,5	-7,1	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	257,8	-59,2	1,0	-7,4	-1,0	0,1	-2,4	-1,0	10,8	0,0	7,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	257,8	-59,2	1,0	-7,4	-1,0	0,1	-2,4	-1,0	13,8	0,0	10,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	196,6	-56,9	0,7	-14,5	-0,5	0,1	-10,1	-0,9	10,8	0,0	-0,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	196,6	-56,9	0,7	-14,5	-0,5	0,1	-10,1	-0,9	13,8	0,0	2,9
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	188,1	-56,5	0,6	-4,3	-1,4	0,4	5,8	-0,9	11,2	0,0	16,2
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	188,1	-56,5	0,6	-4,3	-1,4	0,4	5,8	-0,9			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	244,8	-58,8	0,6	-16,9	-0,8	0,9	-14,0	-1,2	10,8	0,0	-4,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	244,8	-58,8	0,6	-16,9	-0,8	0,9	-14,0	-1,2	13,8	0,0	-1,4
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	115,9	-52,3	0,6	-2,5	-0,6	0,0	16,2	-0,3	11,2	0,0	27,2
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	115,9	-52,3	0,6	-2,5	-0,6	0,0	16,2	-0,3			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	240,5	-58,6	1,0	-4,5	-0,8	0,0	19,6	-0,3	0,0	0,0	19,3
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	240,5	-58,6	1,0	-4,5	-0,8	0,0	19,6	-0,3	0,0	0,0	19,3
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	175,3	-55,9	1,1	-4,1	-0,6	0,0	23,1	0,0	0,0	0,0	23,1
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	175,3	-55,9	1,1	-4,1	-0,6	0,0	23,1	0,0	0,0	0,0	23,1
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	221,1	-57,9	1,0	-4,4	-0,7	0,1	20,2	-0,2	0,0	0,0	20,1
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	221,1	-57,9	1,0	-4,4	-0,7	0,1	20,2	-0,2	0,0	0,0	20,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	148,2	-54,4	1,1	-3,9	-0,5	0,0	24,5	0,0	0,0	0,0	24,5
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	148,2	-54,4	1,1	-3,9	-0,5	0,0	24,5	0,0	0,0	0,0	24,5
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	264,6	-59,4	0,5	-13,8	-0,9	1,9	20,8	-1,1	7,8	0,0	27,6
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	264,6	-59,4	0,5	-13,8	-0,9	1,9	20,8	-1,1			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	256,6	-59,2	1,0	-15,1	-0,8	2,5	15,8	-1,3	7,8	0,0	22,3
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	256,6	-59,2	1,0	-15,1	-0,8	2,5	15,8	-1,3	0,0	0,0	14,6
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	245,7	-58,8	0,6	-13,3	-0,8	1,3	22,3	-0,9	7,8	0,0	29,1
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	245,7	-58,8	0,6	-13,3	-0,8	1,3	22,3	-0,9			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	236,4	-58,5	1,0	-15,8	-0,7	2,9	13,9	-1,3	7,8	0,0	20,4
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	236,4	-58,5	1,0	-15,8	-0,7	2,9	13,9	-1,3	0,0	0,0	12,6
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	198,4	-56,9	1,0	-15,5	-0,6	5,8	21,6	-1,2	7,8	0,0	28,2
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	198,4	-56,9	1,0	-15,5	-0,6	5,8	21,6	-1,2	0,0	0,0	20,4
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	184,3	-56,3	1,0	-11,4	-0,5	0,4	27,2	-0,4	7,8	0,0	34,6
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	184,3	-56,3	1,0	-11,4	-0,5	0,4	27,2	-0,4			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	259,7	-59,3	0,8	-17,5	-0,6	4,5	7,5	-0,6	0,0	0,0	6,9
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	259,7	-59,3	0,8	-17,5	-0,6	4,5	7,5	-0,6	0,0	0,0	6,9
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	255,3	-59,1	0,9	-16,8	-0,6	0,3	-3,5	-0,6	0,0	0,0	-4,0
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	255,3	-59,1	0,9	-16,8	-0,6	0,3	-3,5	-0,6	0,0	0,0	-4,0
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	243,6	-58,7	1,0	-17,6	-0,6	0,0	-4,4	-0,6	0,0	0,0	-5,0
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	243,6	-58,7	1,0	-17,6	-0,6	0,0	-4,4	-0,6	0,0	0,0	-5,0
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	227,0	-58,1	0,9	-16,6	-0,5	0,2	1,0	-0,4	0,0	0,0	0,6
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	227,0	-58,1	0,9	-16,6	-0,5	0,2	1,0	-0,4	0,0	0,0	0,6
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	265,9	-59,5	0,9	-17,2	-0,6	0,0	-1,3	-0,7	0,0	0,0	-2,0
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	265,9	-59,5	0,9	-17,2	-0,6	0,0	-1,3	-0,7	0,0	0,0	-2,0
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	200,5	-57,0	1,0	-17,0	-0,5	0,3	-1,6	-0,3	0,0	0,0	-1,9
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	200,5	-57,0	1,0	-17,0	-0,5	0,3	-1,6	-0,3	0,0	0,0	-1,9
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	185,0	-56,3	1,0	-17,4	-0,4	0,3	-1,0	-0,3	0,0	0,0	-1,2
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	185,0	-56,3	1,0	-17,4	-0,4	0,3	-1,0	-0,3	0,0	0,0	-1,2
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	65,7	-47,3	1,7	-0,8	-0,2	0,0	36,1	0,0	0,0	0,0	36,1
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	65,7	-47,3	1,7	-0,8	-0,2	0,0	36,1	0,0	0,0	0,0	36,1
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	96,0	-50,6	1,3	-17,0	-0,2	0,2	7,7	0,0	0,0	0,0	7,7
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	96,0	-50,6	1,3	-17,0	-0,2	0,2	7,7	0,0	0,0	0,0	7,7
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	108,2	-51,7	1,6	-1,7	-0,4	0,0	31,0	0,0	0,0	0,0	31,0
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	108,2	-51,7	1,6	-1,7	-0,4	0,0	31,0	0,0	0,0	0,0	31,0
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	290,3	-60,3	0,9	-17,5	-0,7	0,0	-5,8	-0,8	0,0	0,0	-6,6
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	290,3	-60,3	0,9	-17,5	-0,7	0,0	-5,8	-0,8	0,0	0,0	-6,6
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	276,3	-59,8	0,9	-17,5	-0,7	0,0	2,8	-0,7	0,0	0,0	2,0
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	276,3	-59,8	0,9	-17,5	-0,7	0,0	2,8	-0,7	0,0	0,0	2,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	242,8	-58,7	0,6	-14,4	-0,5	1,2	-10,1	-1,3	10,8	0,0	-0,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	242,8	-58,7	0,6	-14,4	-0,5	1,2	-10,1	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	267,3	-59,5	0,2	-12,8	-0,7	1,1	-0,1	-1,1	10,8	0,0	9,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	267,3	-59,5	0,2	-12,8	-0,7	1,1	-0,1	-1,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	257,2	-59,2	0,7	-13,7	-0,5	1,0	-2,5	-1,3	11,0	0,0	7,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	257,2	-59,2	0,7	-13,7	-0,5	1,0	-2,5	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	292,5	-60,3	0,9	-17,7	-0,4	0,1	-18,1	-1,3	11,0	0,0	-8,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	292,5	-60,3	0,9	-17,7	-0,4	0,1	-18,1	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	314,8	-61,0	0,9	-13,7	-0,6	0,0	-14,4	-1,3	11,0	0,0	-4,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	314,8	-61,0	0,9	-13,7	-0,6	0,0	-14,4	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	258,9	-59,3	0,2	-12,9	-0,6	1,0	-2,6	-1,1	10,8	0,0	7,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	258,9	-59,3	0,2	-12,9	-0,6	1,0	-2,6	-1,1			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	117,5	-52,4	1,2	-17,3	-0,3	0,2	3,0	-0,1	0,0	0,0	3,0
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	117,5	-52,4	1,2	-17,3	-0,3	0,2	3,0	-0,1	0,0	0,0	3,0
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	157,4	-54,9	1,1	-16,7	-0,4	0,2	4,2	-0,1	0,0	0,0	4,1
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	157,4	-54,9	1,1	-16,7	-0,4	0,2	4,2	-0,1	0,0	0,0	4,1
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	184,4	-56,3	1,1	-13,6	-0,5	0,0	-1,7	-0,2	0,0	0,0	-1,9
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	184,4	-56,3	1,1	-13,6	-0,5	0,0	-1,7	-0,2	0,0	0,0	-1,9
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	191,6	-56,6	1,1	-17,7	-0,5	0,1	-2,0	-0,4	0,0	0,0	-2,4
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	191,6	-56,6	1,1	-17,7	-0,5	0,1	-2,0	-0,4	0,0	0,0	-2,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	210,4	-57,5	-0,2	-18,9	-1,0	0,2	-0,4	-1,1	0,0	0,0	-1,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	210,4	-57,5	-0,2	-18,9	-1,0	0,2	-0,4	-1,1	0,0	0,0	-1,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	210,4	-57,5	0,3	-19,6	-1,7	0,2	14,6	-1,1	7,8	0,0	21,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	210,4	-57,5	0,3	-19,6	-1,7	0,2	14,6	-1,1	0,0	0,0	13,5
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	209,9	-57,4	0,9	-17,2	-0,5	0,1	1,0	-0,4	0,0	0,0	0,5
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	209,9	-57,4	0,9	-17,2	-0,5	0,1	1,0	-0,4	0,0	0,0	0,5
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	231,3	-58,3	1,0	-17,7	-0,6	0,0	-3,8	-0,6	0,0	0,0	-4,3
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	231,3	-58,3	1,0	-17,7	-0,6	0,0	-3,8	-0,6	0,0	0,0	-4,3
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	53,3	-45,5	2,1	-1,3	-0,2	0,0	22,4	0,0	0,0	0,0	22,4
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	53,3	-45,5	2,1	-1,3	-0,2	0,0	22,4	0,0	0,0	0,0	22,4
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	85,6	-49,6	2,1	-0,8	-0,3	0,0	31,0	-0,1	0,0	0,0	31,0
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	85,6	-49,6	2,1	-0,8	-0,3	0,0	31,0	-0,1	0,0	0,0	31,0
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,7	-16,9	-0,4	0,3	4,3	-0,2	0,0	0,0	4,1
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,7	-16,9	-0,4	0,3	4,3	-0,2	0,0	0,0	4,1
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	158,8	-55,0	0,5	-18,9	-0,4	1,1	-5,1	-0,9	0,0	0,0	-6,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	158,8	-55,0	0,5	-18,9	-0,4	1,1	-5,1	-0,9	0,0	0,0	-6,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	158,8	-55,0	0,4	-19,4	-1,3	5,0	22,4	-0,9	7,8	0,0	29,3
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	158,8	-55,0	0,4	-19,4	-1,3	5,0	22,4	-0,9	0,0	0,0	21,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	158,4	-55,0	1,2	-17,2	-0,4	0,1	3,8	-0,2	0,0	0,0	3,6
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	158,4	-55,0	1,2	-17,2	-0,4	0,1	3,8	-0,2	0,0	0,0	3,6
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	174,8	-55,8	1,1	-17,6	-0,4	0,1	0,9	-0,3	0,0	0,0	0,5
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	174,8	-55,8	1,1	-17,6	-0,4	0,1	0,9	-0,3	0,0	0,0	0,5
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	132,0	-53,4	1,1	-17,1	-0,3	0,2	2,4	-0,1	0,0	0,0	2,3
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	132,0	-53,4	1,1	-17,1	-0,3	0,2	2,4	-0,1	0,0	0,0	2,3
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	69,8	-47,9	1,8	-16,4	-0,2	0,1	12,8	0,0	0,0	0,0	12,8
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	69,8	-47,9	1,8	-16,4	-0,2	0,1	12,8	0,0	0,0	0,0	12,8
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	38,8	-42,8	2,1	-2,2	-0,1	0,2	36,8	0,0	0,0	0,0	36,8
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	38,8	-42,8	2,1	-2,2	-0,1	0,2	36,8	0,0	0,0	0,0	36,8
IO Nr. 13 Jesinghauser Straße 51 1.OG LrT 48,5 dB(A) LrN 33,6 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	251,2	-59,0	1,5	-4,7	-1,3	0,0	13,5	-1,3	0,0	3,6	15,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	251,2	-59,0	1,5	-4,7	-1,3	0,0	13,5	-1,3	0,0	0,0	12,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	251,2	-59,0	1,7	-4,7	-2,0	0,0	28,9	-1,3	7,8	3,6	39,0
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	251,2	-59,0	1,7	-4,7	-2,0	0,0	28,9	-1,3			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	365,2	-62,2	0,2	-18,9	-1,5	1,9	-3,7	-1,7	0,0	3,6	-1,7
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	365,2	-62,2	0,2	-18,9	-1,5	1,9	-3,7	-1,7	0,0	0,0	-5,3
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	365,2	-62,2	0,6	-19,6	-2,6	2,4	11,4	-1,7	7,8	3,6	21,1
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	365,2	-62,2	0,6	-19,6	-2,6	2,4	11,4	-1,7	0,0	0,0	9,7
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	184,1	-56,3	1,2	-8,5	-0,8	0,1	12,6	-1,1	0,0	3,6	15,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	184,1	-56,3	1,2	-8,5	-0,8	0,1	12,6	-1,1	0,0	0,0	11,5
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	184,1	-56,3	1,4	-9,1	-1,4	0,1	27,6	-1,1	7,8	3,6	37,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	184,1	-56,3	1,4	-9,1	-1,4	0,1	27,6	-1,1			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	126,2	-53,0	1,2	-11,0	-0,4	0,1	12,8	-0,9	0,0	3,6	15,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	126,2	-53,0	1,2	-11,0	-0,4	0,1	12,8	-0,9	0,0	0,0	11,9
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	126,2	-53,0	1,4	-12,5	-0,7	0,1	28,0	-0,9	7,8	3,6	38,6
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	126,2	-53,0	1,4	-12,5	-0,7	0,1	28,0	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	290,3	-60,2	1,0	-19,2	-2,2	3,3	3,5	-1,6	7,8	3,6	13,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	290,3	-60,2	1,0	-19,2	-2,2	3,3	3,5	-1,6	0,0	0,0	1,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	289,1	-60,2	1,0	-19,2	-2,1	3,0	3,3	-1,6	7,8	3,6	13,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	289,1	-60,2	1,0	-19,2	-2,1	3,0	3,3	-1,6	0,0	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	120,9	-52,6	1,2	-15,6	-0,6	4,0	18,1	-0,9	7,8	3,6	28,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	120,9	-52,6	1,2	-15,6	-0,6	4,0	18,1	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	124,1	-52,9	1,2	-14,5	-0,6	4,0	19,1	-0,9	7,8	3,6	29,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	124,1	-52,9	1,2	-14,5	-0,6	4,0	19,1	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	293,7	-60,3	0,8	-19,3	-2,2	3,4	3,3	-1,6	7,8	3,6	13,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	293,7	-60,3	0,8	-19,3	-2,2	3,4	3,3	-1,6	0,0	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	292,5	-60,3	0,9	-19,3	-2,2	3,5	3,4	-1,6	7,8	3,6	13,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	292,5	-60,3	0,9	-19,3	-2,2	3,5	3,4	-1,6			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	292,5	-60,3	0,9	-19,3	-2,2	3,5	3,4	-1,6	0,0	0,0	1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	291,3	-60,3	0,9	-19,2	-2,2	3,3	3,4	-1,6	7,8	3,6	13,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	291,3	-60,3	0,9	-19,2	-2,2	3,3	3,4	-1,6	0,0	0,0	1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	296,3	-60,4	0,7	-19,3	-2,2	3,5	3,2	-1,6	7,8	3,6	12,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	296,3	-60,4	0,7	-19,3	-2,2	3,5	3,2	-1,6	0,0	0,0	1,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	187,6	-56,5	1,3	-9,4	-1,1	2,5	17,6	-1,2	7,8	3,6	27,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	187,6	-56,5	1,3	-9,4	-1,1	2,5	17,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	117,6	-52,4	1,2	-17,1	-0,5	3,5	16,5	-0,9	7,8	3,6	27,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	117,6	-52,4	1,2	-17,1	-0,5	3,5	16,5	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	191,2	-56,6	1,3	-6,9	-1,3	2,3	19,6	-1,2	7,8	3,6	29,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	191,2	-56,6	1,3	-6,9	-1,3	2,3	19,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	183,9	-56,3	1,2	-10,6	-1,0	2,2	16,4	-1,2	7,8	3,6	26,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	183,9	-56,3	1,2	-10,6	-1,0	2,2	16,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	297,7	-60,5	0,5	-19,2	-2,2	2,0	1,5	-1,6	7,8	3,6	11,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	297,7	-60,5	0,5	-19,2	-2,2	2,0	1,5	-1,6	0,0	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	176,5	-55,9	1,2	-13,8	-0,9	1,8	13,2	-1,1	7,8	3,6	23,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	176,5	-55,9	1,2	-13,8	-0,9	1,8	13,2	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	180,2	-56,1	1,2	-12,0	-0,9	1,9	14,9	-1,2	7,8	3,6	25,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	180,2	-56,1	1,2	-12,0	-0,9	1,9	14,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	130,6	-53,3	1,2	-14,0	-0,6	5,5	20,6	-1,0	7,8	3,6	31,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	130,6	-53,3	1,2	-14,0	-0,6	5,5	20,6	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	332,9	-61,4	0,5	-19,2	-2,3	0,0	-1,7	-1,7	7,8	3,6	8,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	332,9	-61,4	0,5	-19,2	-2,3	0,0	-1,7	-1,7	0,0	0,0	-3,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	330,8	-61,4	0,4	-19,3	-2,3	0,1	-1,6	-1,7	7,8	3,6	8,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	330,8	-61,4	0,4	-19,3	-2,3	0,1	-1,6	-1,7	0,0	0,0	-3,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	335,1	-61,5	0,5	-19,2	-2,3	0,0	-1,8	-1,7	7,8	3,6	8,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	335,1	-61,5	0,5	-19,2	-2,3	0,0	-1,8	-1,7	0,0	0,0	-3,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	134,1	-53,5	1,2	-13,7	-0,6	5,6	20,7	-1,0	7,8	3,6	31,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	134,1	-53,5	1,2	-13,7	-0,6	5,6	20,7	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	114,5	-52,2	1,2	-19,6	-0,5	3,7	14,4	-0,8	7,8	3,6	25,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	114,5	-52,2	1,2	-19,6	-0,5	3,7	14,4	-0,8			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	111,4	-51,9	1,2	-23,2	-0,7	4,7	11,9	-0,8	7,8	3,6	22,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	111,4	-51,9	1,2	-23,2	-0,7	4,7	11,9	-0,8			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	328,7	-61,3	0,4	-19,2	-2,3	0,3	-1,3	-1,7	7,8	3,6	8,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	328,7	-61,3	0,4	-19,2	-2,3	0,3	-1,3	-1,7	0,0	0,0	-2,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	337,1	-61,5	0,5	-19,3	-2,4	0,0	-1,9	-1,7	7,8	3,6	7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	337,1	-61,5	0,5	-19,3	-2,4	0,0	-1,9	-1,7	0,0	0,0	-3,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	339,3	-61,6	0,5	-19,3	-2,4	0,5	-1,5	-1,7	7,8	3,6	8,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	339,3	-61,6	0,5	-19,3	-2,4	0,5	-1,5	-1,7	0,0	0,0	-3,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	295,0	-60,4	0,8	-19,3	-2,2	3,5	3,2	-1,6	7,8	3,6	13,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	295,0	-60,4	0,8	-19,3	-2,2	3,5	3,2	-1,6	0,0	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,2	-14,1	-0,6	5,2	20,3	-0,9	7,8	3,6	30,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,2	-14,1	-0,6	5,2	20,3	-0,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	327,0	-61,3	0,4	-19,2	-2,3	2,8	1,2	-1,6	7,8	3,6	11,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	327,0	-61,3	0,4	-19,2	-2,3	2,8	1,2	-1,6	0,0	0,0	-0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	324,7	-61,2	0,4	-19,2	-2,3	2,7	1,2	-1,6	7,8	3,6	10,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	324,7	-61,2	0,4	-19,2	-2,3	2,7	1,2	-1,6	0,0	0,0	-0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	322,8	-61,2	0,4	-19,2	-2,3	2,6	1,1	-1,6	7,8	3,6	10,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	322,8	-61,2	0,4	-19,2	-2,3	2,6	1,1	-1,6	0,0	0,0	-0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	195,0	-56,8	1,3	-6,3	-1,4	2,5	20,1	-1,2	7,8	3,6	30,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	195,0	-56,8	1,3	-6,3	-1,4	2,5	20,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	365,2	-62,2	0,6	-19,2	-2,5	3,1	0,5	-1,7	7,8	3,6	10,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	365,2	-62,2	0,6	-19,2	-2,5	3,1	0,5	-1,7	0,0	0,0	-1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	362,8	-62,2	0,6	-19,2	-2,5	3,0	0,6	-1,7	7,8	3,6	10,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	362,8	-62,2	0,6	-19,2	-2,5	3,0	0,6	-1,7	0,0	0,0	-1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	165,9	-55,4	1,2	-22,8	-1,0	4,9	7,8	-1,1	7,8	3,6	18,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	165,9	-55,4	1,2	-22,8	-1,0	4,9	7,8	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	372,9	-62,4	0,7	-19,3	-2,5	0,5	-2,2	-1,7	7,8	3,6	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	372,9	-62,4	0,7	-19,3	-2,5	0,5	-2,2	-1,7	0,0	0,0	-3,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	370,1	-62,4	0,6	-19,3	-2,5	3,2	0,4	-1,7	7,8	3,6	10,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	370,1	-62,4	0,6	-19,3	-2,5	3,2	0,4	-1,7	0,0	0,0	-1,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	367,6	-62,3	0,6	-19,3	-2,5	2,8	0,1	-1,7	7,8	3,6	9,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	367,6	-62,3	0,6	-19,3	-2,5	2,8	0,1	-1,7	0,0	0,0	-1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,9	-58,3	1,5	-4,8	-1,9	2,2	19,5	-1,3	7,8	3,6	29,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,9	-58,3	1,5	-4,8	-1,9	2,2	19,5	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	360,2	-62,1	0,6	-19,3	-2,5	3,4	0,9	-1,7	7,8	3,6	10,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	360,2	-62,1	0,6	-19,3	-2,5	3,4	0,9	-1,7	0,0	0,0	-0,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	380,8	-62,6	0,7	-19,3	-2,6	0,6	-2,4	-1,7	7,8	3,6	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	380,8	-62,6	0,7	-19,3	-2,6	0,6	-2,4	-1,7	0,0	0,0	-4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	383,5	-62,7	0,7	-19,3	-2,6	0,6	-2,4	-1,7	7,8	3,6	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	383,5	-62,7	0,7	-19,3	-2,6	0,6	-2,4	-1,7	0,0	0,0	-4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	286,9	-60,1	1,0	-19,1	-2,1	2,3	2,7	-1,6	7,8	3,6	12,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	286,9	-60,1	1,0	-19,1	-2,1	2,3	2,7	-1,6	0,0	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	287,9	-60,2	1,0	-19,2	-2,1	1,0	1,4	-1,6	7,8	3,6	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	287,9	-60,2	1,0	-19,2	-2,1	1,0	1,4	-1,6	0,0	0,0	-0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	321,2	-61,1	0,4	-19,2	-2,3	2,9	1,5	-1,6	7,8	3,6	11,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	321,2	-61,1	0,4	-19,2	-2,3	2,9	1,5	-1,6	0,0	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	375,6	-62,5	0,7	-19,3	-2,6	1,0	-1,8	-1,7	7,8	3,6	7,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	375,6	-62,5	0,7	-19,3	-2,6	1,0	-1,8	-1,7	0,0	0,0	-3,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	247,9	-58,9	1,6	-4,7	-2,0	1,8	18,5	-1,2	7,8	3,6	28,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	247,9	-58,9	1,6	-4,7	-2,0	1,8	18,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	251,8	-59,0	1,6	-4,7	-2,1	2,0	18,6	-1,2	7,8	3,6	28,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	251,8	-59,0	1,6	-4,7	-2,1	2,0	18,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	255,7	-59,1	1,6	-4,7	-2,1	2,1	18,6	-1,2	7,8	3,6	28,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	255,7	-59,1	1,6	-4,7	-2,1	2,1	18,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	244,1	-58,7	1,6	-4,7	-2,0	2,3	19,2	-1,3	7,8	3,6	29,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	244,1	-58,7	1,6	-4,7	-2,0	2,3	19,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	198,7	-57,0	1,4	-5,7	-1,5	2,4	20,4	-1,2	7,8	3,6	30,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	198,7	-57,0	1,4	-5,7	-1,5	2,4	20,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	173,0	-55,8	1,2	-15,9	-0,8	2,9	12,3	-1,1	7,8	3,6	22,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	173,0	-55,8	1,2	-15,9	-0,8	2,9	12,3	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	169,3	-55,6	1,2	-19,3	-0,8	3,8	10,1	-1,1	7,8	3,6	20,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	169,3	-55,6	1,2	-19,3	-0,8	3,8	10,1	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	259,5	-59,3	1,6	-4,7	-2,1	2,2	18,5	-1,2	7,8	3,6	28,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	259,5	-59,3	1,6	-4,7	-2,1	2,2	18,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	236,5	-58,5	1,6	-4,8	-1,9	2,1	19,2	-1,3	7,8	3,6	29,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	236,5	-58,5	1,6	-4,8	-1,9	2,1	19,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	378,3	-62,5	0,7	-19,3	-2,6	0,6	-2,4	-1,7	7,8	3,6	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	378,3	-62,5	0,7	-19,3	-2,6	0,6	-2,4	-1,7	0,0	0,0	-4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	240,4	-58,6	1,6	-4,8	-2,0	2,3	19,3	-1,3	7,8	3,6	29,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	240,4	-58,6	1,6	-4,8	-2,0	2,3	19,3	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	263,4	-59,4	1,6	-4,7	-2,1	2,2	18,4	-1,2	7,8	3,6	28,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	263,4	-59,4	1,6	-4,7	-2,1	2,2	18,4	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	267,3	-59,5	1,7	-4,7	-2,2	2,3	18,3	-1,2	7,8	3,6	28,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	267,3	-59,5	1,7	-4,7	-2,2	2,3	18,3	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	347,0	-61,8	1,2	-19,3	-3,7	1,9	-10,1	-1,7	7,8	3,6	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	347,0	-61,8	1,2	-19,3	-3,7	1,9	-10,1	-1,7	0,0	0,0	-11,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	303,7	-60,6	1,5	-19,3	-3,6	1,6	-8,9	-1,6	7,8	3,6	0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	303,7	-60,6	1,5	-19,3	-3,6	1,6	-8,9	-1,6	0,0	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	302,4	-60,6	1,6	-19,3	-3,6	1,6	-8,9	-1,6	7,8	3,6	0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	302,4	-60,6	1,6	-19,3	-3,6	1,6	-8,9	-1,6	0,0	0,0	-10,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	332,8	-61,4	1,1	-19,3	-3,6	2,2	-9,5	-1,7	7,8	3,6	0,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	332,8	-61,4	1,1	-19,3	-3,6	2,2	-9,5	-1,7	0,0	0,0	-11,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	330,8	-61,4	1,1	-19,3	-3,6	2,2	-9,5	-1,7	7,8	3,6	0,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	330,8	-61,4	1,1	-19,3	-3,6	2,2	-9,5	-1,7	0,0	0,0	-11,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	344,8	-61,7	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-12,0	-1,7	7,8	3,6	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	344,8	-61,7	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-12,0	-1,7	0,0	0,0	-13,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	301,1	-60,6	1,6	-19,3	-3,6	1,6	-8,8	-1,6	7,8	3,6	1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	301,1	-60,6	1,6	-19,3	-3,6	1,6	-8,8	-1,6	0,0	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	304,9	-60,7	1,5	-19,3	-3,6	1,6	-9,0	-1,6	7,8	3,6	0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	304,9	-60,7	1,5	-19,3	-3,6	1,6	-9,0	-1,6	0,0	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	306,3	-60,7	1,4	-19,3	-3,6	1,6	-9,1	-1,6	7,8	3,6	0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	306,3	-60,7	1,4	-19,3	-3,6	1,6	-9,1	-1,6	0,0	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	173,0	-55,8	1,3	-13,7	-1,3	2,7	4,8	-1,1	7,8	3,6	15,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	173,0	-55,8	1,3	-13,7	-1,3	2,7	4,8	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	300,0	-60,5	1,6	-19,3	-3,5	1,5	-8,7	-1,6	7,8	3,6	1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	300,0	-60,5	1,6	-19,3	-3,5	1,5	-8,7	-1,6	0,0	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	299,0	-60,5	1,7	-19,3	-3,5	1,5	-8,6	-1,6	7,8	3,6	1,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	299,0	-60,5	1,7	-19,3	-3,5	1,5	-8,6	-1,6	0,0	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	297,9	-60,5	1,7	-19,3	-3,5	1,5	-8,6	-1,6	7,8	3,6	1,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	297,9	-60,5	1,7	-19,3	-3,5	1,5	-8,6	-1,6	0,0	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	122,8	-52,8	1,3	-19,3	-0,9	9,1	9,9	-0,9	7,8	3,6	20,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	122,8	-52,8	1,3	-19,3	-0,9	9,1	9,9	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	126,3	-53,0	1,3	-19,2	-0,9	9,9	10,7	-0,9	7,8	3,6	21,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	126,3	-53,0	1,3	-19,2	-0,9	9,9	10,7	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	129,9	-53,3	1,3	-18,9	-1,0	10,0	10,7	-0,9	7,8	3,6	21,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	129,9	-53,3	1,3	-18,9	-1,0	10,0	10,7	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	112,6	-52,0	1,3	-20,0	-0,9	3,2	4,2	-0,8	7,8	3,6	14,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	112,6	-52,0	1,3	-20,0	-0,9	3,2	4,2	-0,8			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	116,0	-52,3	1,3	-19,7	-0,9	5,1	6,1	-0,9	7,8	3,6	16,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	116,0	-52,3	1,3	-19,7	-0,9	5,1	6,1	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	119,4	-52,5	1,3	-19,4	-0,9	10,4	11,3	-0,9	7,8	3,6	21,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	119,4	-52,5	1,3	-19,4	-0,9	10,4	11,3	-0,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	109,4	-51,8	1,4	-20,3	-0,9	1,9	2,8	-0,8	7,8	3,6	13,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	109,4	-51,8	1,4	-20,3	-0,9	1,9	2,8	-0,8			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	338,6	-61,6	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-11,9	-1,7	7,8	3,6	-2,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	338,6	-61,6	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-11,9	-1,7	0,0	0,0	-13,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	336,7	-61,5	1,1	-19,3	-3,6	1,7	-10,1	-1,7	7,8	3,6	-0,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	336,7	-61,5	1,1	-19,3	-3,6	1,7	-10,1	-1,7	0,0	0,0	-11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	334,8	-61,5	1,1	-19,3	-3,6	2,0	-9,7	-1,7	7,8	3,6	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	334,8	-61,5	1,1	-19,3	-3,6	2,0	-9,7	-1,7	0,0	0,0	-11,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	106,1	-51,5	1,3	-20,5	-0,9	2,2	3,0	-0,8	7,8	3,6	13,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	106,1	-51,5	1,3	-20,5	-0,9	2,2	3,0	-0,8			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	342,8	-61,7	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-11,9	-1,7	7,8	3,6	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	342,8	-61,7	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-11,9	-1,7	0,0	0,0	-13,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-11,9	-1,7	7,8	3,6	-2,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,2	-19,3	-3,7	0,0	-11,9	-1,7	0,0	0,0	-13,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	377,3	-62,5	1,4	-19,2	-3,8	2,2	-10,4	-1,7	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	377,3	-62,5	1,4	-19,2	-3,8	2,2	-10,4	-1,7	0,0	0,0	-12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	374,6	-62,5	1,4	-19,3	-3,8	2,2	-10,4	-1,7	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	374,6	-62,5	1,4	-19,3	-3,8	2,2	-10,4	-1,7	0,0	0,0	-12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	372,3	-62,4	1,4	-19,2	-3,7	2,4	-10,1	-1,7	7,8	3,6	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	372,3	-62,4	1,4	-19,2	-3,7	2,4	-10,1	-1,7	0,0	0,0	-11,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	369,9	-62,4	1,3	-19,3	-3,7	2,4	-10,1	-1,7	7,8	3,6	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	369,9	-62,4	1,3	-19,3	-3,7	2,4	-10,1	-1,7	0,0	0,0	-11,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	234,1	-58,4	1,6	-5,3	-3,2	2,3	8,6	-1,1	7,8	3,6	18,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	234,1	-58,4	1,6	-5,3	-3,2	2,3	8,6	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	385,3	-62,7	1,4	-19,2	-3,7	2,3	-10,4	-1,7	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	385,3	-62,7	1,4	-19,2	-3,7	2,3	-10,4	-1,7	0,0	0,0	-12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	382,6	-62,6	1,4	-19,2	-3,7	2,3	-10,4	-1,7	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	382,6	-62,6	1,4	-19,2	-3,7	2,3	-10,4	-1,7	0,0	0,0	-12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	379,9	-62,6	1,4	-19,2	-3,7	2,2	-10,4	-1,7	7,8	3,6	-0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	379,9	-62,6	1,4	-19,2	-3,7	2,2	-10,4	-1,7	0,0	0,0	-12,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	296,7	-60,4	1,7	-19,2	-3,5	1,5	-8,5	-1,6	7,8	3,6	1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	296,7	-60,4	1,7	-19,2	-3,5	1,5	-8,5	-1,6	0,0	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	295,7	-60,4	1,7	-19,2	-3,5	0,0	-9,8	-1,9	7,8	3,6	-0,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	295,7	-60,4	1,7	-19,2	-3,5	0,0	-9,8	-1,9	0,0	0,0	-11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	230,4	-58,2	1,6	-5,5	-3,1	2,4	8,7	-1,1	7,8	3,6	19,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	230,4	-58,2	1,6	-5,5	-3,1	2,4	8,7	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	162,3	-55,2	1,3	-15,0	-1,2	1,0	2,4	-1,1	7,8	3,6	12,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	162,3	-55,2	1,3	-15,0	-1,2	1,0	2,4	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	387,7	-62,8	1,4	-19,1	-3,7	0,5	-12,2	-1,7	7,8	3,6	-2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	387,7	-62,8	1,4	-19,1	-3,7	0,5	-12,2	-1,7	0,0	0,0	-13,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	390,4	-62,8	1,5	-19,1	-3,7	0,5	-12,2	-1,7	7,8	3,6	-2,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	390,4	-62,8	1,5	-19,1	-3,7	0,5	-12,2	-1,7	0,0	0,0	-13,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	367,5	-62,3	1,3	-19,3	-3,7	2,4	-10,0	-1,7	7,8	3,6	-0,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	367,5	-62,3	1,3	-19,3	-3,7	2,4	-10,0	-1,7	0,0	0,0	-11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	329,3	-61,3	1,2	-19,3	-3,6	2,1	-9,5	-1,7	7,8	3,6	0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	329,3	-61,3	1,2	-19,3	-3,6	2,1	-9,5	-1,7	0,0	0,0	-11,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	191,9	-56,7	1,4	-11,3	-1,6	4,7	8,0	-1,2	7,8	3,6	18,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	191,9	-56,7	1,4	-11,3	-1,6	4,7	8,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	195,7	-56,8	1,4	-10,8	-1,7	4,6	8,2	-1,2	7,8	3,6	18,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	195,7	-56,8	1,4	-10,8	-1,7	4,6	8,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	169,5	-55,6	1,3	-14,1	-1,3	2,0	3,8	-1,1	7,8	3,6	14,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	169,5	-55,6	1,3	-14,1	-1,3	2,0	3,8	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	165,7	-55,4	1,3	-14,5	-1,2	1,4	3,0	-1,1	7,8	3,6	13,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	165,7	-55,4	1,3	-14,5	-1,2	1,4	3,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	176,8	-55,9	1,3	-13,2	-1,4	3,5	5,8	-1,1	7,8	3,6	16,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	176,8	-55,9	1,3	-13,2	-1,4	3,5	5,8	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	180,6	-56,1	1,3	-12,6	-1,4	4,2	6,9	-1,2	7,8	3,6	17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	180,6	-56,1	1,3	-12,6	-1,4	4,2	6,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	184,3	-56,3	1,4	-12,2	-1,5	3,3	6,2	-1,2	7,8	3,6	16,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	184,3	-56,3	1,4	-12,2	-1,5	3,3	6,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	188,1	-56,5	1,4	-11,8	-1,5	4,2	7,2	-1,2	7,8	3,6	17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	188,1	-56,5	1,4	-11,8	-1,5	4,2	7,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	257,3	-59,2	1,7	-4,8	-3,6	1,9	7,5	-1,2	7,8	3,6	17,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	257,3	-59,2	1,7	-4,8	-3,6	1,9	7,5	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	261,3	-59,3	1,7	-4,8	-3,7	0,7	6,1	-1,2	7,8	3,6	16,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	261,3	-59,3	1,7	-4,8	-3,7	0,7	6,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	265,2	-59,5	1,8	-4,7	-3,7	0,6	6,0	-1,2	7,8	3,6	16,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	265,2	-59,5	1,8	-4,7	-3,7	0,6	6,0	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	238,0	-58,5	1,6	-5,2	-3,3	0,0	6,2	-1,1	7,8	3,6	16,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	238,0	-58,5	1,6	-5,2	-3,3	0,0	6,2	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	241,7	-58,7	1,7	-5,1	-3,4	2,0	8,0	-1,1	7,8	3,6	18,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	241,7	-58,7	1,7	-5,1	-3,4	2,0	8,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	245,6	-58,8	1,7	-5,0	-3,4	0,0	6,0	-1,1	7,8	3,6	16,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	245,6	-58,8	1,7	-5,0	-3,4	0,0	6,0	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	249,5	-58,9	1,7	-4,9	-3,5	0,0	5,9	-1,2	7,8	3,6	16,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	249,5	-58,9	1,7	-4,9	-3,5	0,0	5,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	253,4	-59,1	1,7	-4,9	-3,6	0,0	5,7	-1,2	7,8	3,6	16,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	253,4	-59,1	1,7	-4,9	-3,6	0,0	5,7	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	340,2	-61,6	0,7	-17,3	-1,1	0,9	3,6	-1,7	7,8	3,6	16,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	340,2	-61,6	0,7	-17,3	-1,1	0,9	3,6	-1,7	0,0	0,0	4,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	380,5	-62,6	1,1	-16,9	-1,1	1,6	4,0	-1,7	7,8	3,6	16,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	380,5	-62,6	1,1	-16,9	-1,1	1,6	4,0	-1,7	0,0	0,0	5,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	116,2	-52,3	0,9	-17,1	-0,3	6,7	19,8	-0,9	7,8	3,6	33,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	116,2	-52,3	0,9	-17,1	-0,3	6,7	19,8	-0,9			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	176,7	-55,9	0,8	-11,2	-0,6	3,3	18,4	-1,2	7,8	3,6	31,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m, m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	176,7	-55,9	0,8	-11,2	-0,6	3,3	18,4	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	303,4	-60,6	1,2	-17,5	-1,1	2,2	6,2	-1,6	7,8	3,6	18,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	303,4	-60,6	1,2	-17,5	-1,1	2,2	6,2	-1,6	0,0	0,0	7,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	246,1	-58,8	1,2	-4,7	-1,3	1,1	19,4	-1,1	7,8	3,6	32,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	246,1	-58,8	1,2	-4,7	-1,3	1,1	19,4	-1,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	408,1	-63,2	1,0	-15,5	-0,7	3,5	-8,0	-1,7	11,0	6,0	7,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	408,1	-63,2	1,0	-15,5	-0,7	3,5	-8,0	-1,7			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	256,9	-59,2	1,0	-11,2	-0,7	6,6	0,4	-1,2	10,8	6,0	16,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	256,9	-59,2	1,0	-11,2	-0,7	6,6	0,4	-1,2	13,8	0,0	13,0
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	215,2	-57,6	0,9	-5,1	-1,2	2,1	0,1	-1,3	10,8	6,0	15,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	215,2	-57,6	0,9	-5,1	-1,2	2,1	0,1	-1,3	13,8	0,0	12,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	153,6	-54,7	-0,3	-6,9	-0,7	1,5	5,9	-1,0	11,2	3,4	19,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	153,6	-54,7	-0,3	-6,9	-0,7	1,5	5,9	-1,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	352,0	-61,9	0,7	-17,1	-1,1	1,2	-17,2	-1,7	10,8	6,0	-2,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	352,0	-61,9	0,7	-17,1	-1,1	1,2	-17,2	-1,7	13,8	0,0	-5,1
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	89,7	-50,1	-0,7	-2,4	-0,4	0,2	17,7	-0,3	11,2	3,4	31,9
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	89,7	-50,1	-0,7	-2,4	-0,4	0,2	17,7	-0,3			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	326,6	-61,3	1,1	-3,9	-1,1	0,0	17,4	-0,8	0,0	3,6	20,2
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	326,6	-61,3	1,1	-3,9	-1,1	0,0	17,4	-0,8	0,0	0,0	16,5
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	277,0	-59,8	1,0	-3,1	-0,9	0,0	19,5	-0,7	0,0	3,6	22,4
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	277,0	-59,8	1,0	-3,1	-0,9	0,0	19,5	-0,7	0,0	0,0	18,8
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	269,1	-59,6	1,2	-3,4	-0,9	0,0	19,5	-0,6	0,0	3,6	22,5
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	269,1	-59,6	1,2	-3,4	-0,9	0,0	19,5	-0,6	0,0	0,0	18,9
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	206,7	-57,3	1,3	-2,1	-0,7	0,0	23,4	-0,3	0,0	3,6	26,7
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	206,7	-57,3	1,3	-2,1	-0,7	0,0	23,4	-0,3	0,0	0,0	23,1
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	324,5	-61,2	0,8	-10,0	-1,3	2,8	23,8	-1,2	7,8	3,6	33,9
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	324,5	-61,2	0,8	-10,0	-1,3	2,8	23,8	-1,2			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	368,8	-62,3	1,2	-15,2	-1,1	2,6	12,7	-1,7	7,8	3,6	22,4
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	368,8	-62,3	1,2	-15,2	-1,1	2,6	12,7	-1,7	0,0	0,0	11,0
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	287,5	-60,2	0,7	-10,3	-1,2	3,7	26,0	-1,2	7,8	3,6	36,2
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	287,5	-60,2	0,7	-10,3	-1,2	3,7	26,0	-1,2			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	353,4	-62,0	1,1	-15,4	-1,0	3,1	10,9	-1,7	7,8	3,6	20,6
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	353,4	-62,0	1,1	-15,4	-1,0	3,1	10,9	-1,7	0,0	0,0	9,2
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	324,3	-61,2	1,4	-16,0	-1,0	3,9	15,1	-1,7	7,8	3,6	24,8
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	324,3	-61,2	1,4	-16,0	-1,0	3,9	15,1	-1,7	0,0	0,0	13,4
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	199,0	-57,0	0,5	-13,1	-1,0	5,1	28,6	-1,1	7,8	3,6	38,9
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	199,0	-57,0	0,5	-13,1	-1,0	5,1	28,6	-1,1			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	303,6	-60,6	1,3	-17,1	-0,7	2,9	5,2	-1,0	0,0	3,6	7,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	303,6	-60,6	1,3	-17,1	-0,7	2,9	5,2	-1,0	0,0	0,0	4,2
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	278,9	-59,9	1,4	-0,8	-0,9	0,0	11,7	-0,9	0,0	3,6	14,4
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	278,9	-59,9	1,4	-0,8	-0,9	0,0	11,7	-0,9	0,0	0,0	10,8
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	347,5	-61,8	1,0	-17,6	-0,8	0,3	-7,2	-1,3	0,0	3,6	-4,9
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	347,5	-61,8	1,0	-17,6	-0,8	0,3	-7,2	-1,3	0,0	0,0	-8,5
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	251,4	-59,0	1,3	-0,8	-0,8	0,0	15,8	-0,8	0,0	3,6	18,6
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	251,4	-59,0	1,3	-0,8	-0,8	0,0	15,8	-0,8	0,0	0,0	14,9
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	364,7	-62,2	0,9	-17,2	-0,8	0,4	-3,9	-1,3	0,0	3,6	-1,5
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	364,7	-62,2	0,9	-17,2	-0,8	0,4	-3,9	-1,3	0,0	0,0	-5,1
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	225,6	-58,1	1,4	-1,8	-0,7	0,0	12,5	-0,8	0,0	3,6	15,4
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	225,6	-58,1	1,4	-1,8	-0,7	0,0	12,5	-0,8	0,0	0,0	11,7
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	210,5	-57,5	1,4	-1,8	-0,7	0,0	13,4	-0,7	0,0	3,6	16,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	210,5	-57,5	1,4	-1,8	-0,7	0,0	13,4	-0,7	0,0	0,0	12,7
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	148,5	-54,4	1,1	-1,0	-0,5	0,0	28,0	0,0	0,0	3,6	31,6
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	148,5	-54,4	1,1	-1,0	-0,5	0,0	28,0	0,0	0,0	0,0	28,0
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	126,1	-53,0	1,3	-1,9	-0,4	0,0	20,2	-0,1	0,0	3,6	23,7
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	126,1	-53,0	1,3	-1,9	-0,4	0,0	20,2	-0,1	0,0	0,0	20,1
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	234,0	-58,4	1,3	-2,2	-0,8	0,0	23,1	-0,6	0,0	3,6	26,1
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	234,0	-58,4	1,3	-2,2	-0,8	0,0	23,1	-0,6	0,0	0,0	22,5
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	384,3	-62,7	1,1	-17,6	-0,9	0,4	-7,9	-1,1	0,0	3,6	-5,4
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	384,3	-62,7	1,1	-17,6	-0,9	0,4	-7,9	-1,1	0,0	0,0	-9,0
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	354,9	-62,0	1,1	-17,4	-0,9	0,4	1,1	-1,1	0,0	3,6	3,7
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	354,9	-62,0	1,1	-17,4	-0,9	0,4	1,1	-1,1	0,0	0,0	0,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	356,6	-62,0	0,8	-14,4	-0,7	1,1	-13,5	-1,7	10,8	6,0	1,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	356,6	-62,0	0,8	-14,4	-0,7	1,1	-13,5	-1,7			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	329,0	-61,3	0,5	-10,1	-1,2	2,2	1,6	-1,3	10,8	6,0	17,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	329,0	-61,3	0,5	-10,1	-1,2	2,2	1,6	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	369,3	-62,3	0,8	-13,9	-0,7	1,0	-5,8	-1,7	11,0	6,0	9,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	369,3	-62,3	0,8	-13,9	-0,7	1,0	-5,8	-1,7			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	399,4	-63,0	0,9	-17,8	-0,5	3,8	-17,2	-1,7	11,0	6,0	-2,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	399,4	-63,0	0,9	-17,8	-0,5	3,8	-17,2	-1,7			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	417,3	-63,4	1,0	-14,1	-0,7	1,2	-16,1	-1,7	11,0	6,0	-0,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	417,3	-63,4	1,0	-14,1	-0,7	1,2	-16,1	-1,7			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	312,3	-60,9	0,6	-9,0	-1,0	1,7	0,3	-1,3	10,8	6,0	15,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	312,3	-60,9	0,6	-9,0	-1,0	1,7	0,3	-1,3			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	146,0	-54,3	1,4	-2,0	-0,5	0,0	16,3	-0,2	0,0	3,6	19,7
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	146,0	-54,3	1,4	-2,0	-0,5	0,0	16,3	-0,2	0,0	0,0	16,1
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	184,0	-56,3	1,4	-1,1	-0,6	0,0	18,3	-0,5	0,0	3,6	21,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	184,0	-56,3	1,4	-1,1	-0,6	0,0	18,3	-0,5	0,0	0,0	17,8
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	303,0	-60,6	1,0	-13,6	-0,8	0,0	-6,6	-1,0	0,0	3,6	-4,0
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	303,0	-60,6	1,0	-13,6	-0,8	0,0	-6,6	-1,0	0,0	0,0	-7,6
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	309,1	-60,8	0,9	-17,6	-0,7	0,0	-6,6	-1,2	0,0	3,6	-4,1
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	309,1	-60,8	0,9	-17,6	-0,7	0,0	-6,6	-1,2	0,0	0,0	-7,8
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	322,9	-61,2	0,0	-18,9	-1,4	0,0	-4,4	-1,6	0,0	3,6	-2,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	322,9	-61,2	0,0	-18,9	-1,4	0,0	-4,4	-1,6	0,0	0,0	-6,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	322,9	-61,2	0,5	-19,6	-2,4	0,0	10,2	-1,6	7,8	3,6	20,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	322,9	-61,2	0,5	-19,6	-2,4	0,0	10,2	-1,6	0,0	0,0	8,6
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	322,6	-61,2	0,8	-17,2	-0,7	0,0	-3,2	-1,2	0,0	3,6	-0,7
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	322,6	-61,2	0,8	-17,2	-0,7	0,0	-3,2	-1,2	0,0	0,0	-4,4
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	338,1	-61,6	1,0	-17,6	-0,8	0,0	-7,2	-1,2	0,0	3,6	-4,9
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	338,1	-61,6	1,0	-17,6	-0,8	0,0	-7,2	-1,2	0,0	0,0	-8,5
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	178,9	-56,0	1,8	-2,6	-0,6	0,0	9,8	-0,5	0,0	3,6	12,9
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	178,9	-56,0	1,8	-2,6	-0,6	0,0	9,8	-0,5	0,0	0,0	9,3
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	220,2	-57,8	1,9	-1,5	-0,7	0,0	21,4	-1,0	0,0	3,6	24,0
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	220,2	-57,8	1,9	-1,5	-0,7	0,0	21,4	-1,0	0,0	0,0	20,4
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	275,4	-59,8	1,8	-17,3	-0,7	0,0	-2,0	-1,3	0,0	3,6	0,3
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	275,4	-59,8	1,8	-17,3	-0,7	0,0	-2,0	-1,3	0,0	0,0	-3,3
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,9	-18,9	-0,8	1,7	-9,4	-1,6	0,0	3,6	-7,4
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,9	-18,9	-0,8	1,7	-9,4	-1,6	0,0	0,0	-11,0
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,9	-19,5	-2,1	2,3	14,3	-1,6	7,8	3,6	24,1
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	284,1	-60,1	0,9	-19,5	-2,1	2,3	14,3	-1,6	0,0	0,0	12,7
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	283,8	-60,1	1,3	-17,1	-0,7	0,0	-1,6	-1,0	0,0	3,6	1,0
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	283,8	-60,1	1,3	-17,1	-0,7	0,0	-1,6	-1,0	0,0	0,0	-2,6
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	295,1	-60,4	1,0	-17,5	-0,7	0,0	-4,1	-1,1	0,0	3,6	-1,7
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	295,1	-60,4	1,0	-17,5	-0,7	0,0	-4,1	-1,1	0,0	0,0	-5,3
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	159,8	-55,1	1,4	-1,9	-0,5	0,0	15,8	-0,3	0,0	3,6	19,1
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	159,8	-55,1	1,4	-1,9	-0,5	0,0	15,8	-0,3	0,0	0,0	15,5
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	101,5	-51,1	1,1	-2,9	-0,3	0,0	22,1	0,0	0,0	3,6	25,6
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	101,5	-51,1	1,1	-2,9	-0,3	0,0	22,1	0,0	0,0	0,0	22,0
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	127,1	-53,1	1,1	-2,5	-0,4	0,2	24,9	-0,1	0,0	3,6	28,4
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	127,1	-53,1	1,1	-2,5	-0,4	0,2	24,9	-0,1	0,0	0,0	24,7
IO Nr. 14 Jesinghauser Straße 49a 1.OG LrT 39,3 dB(A) LrN 30,2 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,7	-20,3	-0,6	0,5	-1,6	-1,3	0,0	3,6	0,7
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,7	-20,3	-0,6	0,5	-1,6	-1,3	0,0	0,0	-2,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,9	-22,8	-1,5	1,3	11,9	-1,3	7,8	3,6	21,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	275,1	-59,8	1,9	-22,8	-1,5	1,3	11,9	-1,3			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	389,9	-62,8	0,4	-19,7	-1,6	0,0	-6,8	-1,7	0,0	3,6	-4,8
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	389,9	-62,8	0,4	-19,7	-1,6	0,0	-6,8	-1,7	0,0	0,0	-8,5
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	389,9	-62,8	0,8	-20,3	-2,7	0,0	7,7	-1,7	7,8	3,6	17,4
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	389,9	-62,8	0,8	-20,3	-2,7	0,0	7,7	-1,7	0,0	0,0	6,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	208,6	-57,4	1,4	-23,0	-0,7	2,1	-0,6	-1,2	0,0	3,6	1,7
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	208,6	-57,4	1,4	-23,0	-0,7	2,1	-0,6	-1,2	0,0	0,0	-1,9
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	208,6	-57,4	1,7	-24,4	-1,5	3,1	14,3	-1,2	7,8	3,6	24,5
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	208,6	-57,4	1,7	-24,4	-1,5	3,1	14,3	-1,2			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	151,2	-54,6	1,2	-19,6	-0,4	0,0	2,6	-1,0	0,0	3,6	5,1
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	151,2	-54,6	1,2	-19,6	-0,4	0,0	2,6	-1,0	0,0	0,0	1,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	151,2	-54,6	1,4	-21,9	-0,8	0,1	17,0	-1,0	7,8	3,6	27,4
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	151,2	-54,6	1,4	-21,9	-0,8	0,1	17,0	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	310,6	-60,8	1,5	-19,3	-2,3	3,0	2,8	-1,7	7,8	3,6	12,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	310,6	-60,8	1,5	-19,3	-2,3	3,0	2,8	-1,7	0,0	0,0	1,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,5	-19,4	-2,3	1,8	1,5	-1,7	7,8	3,6	11,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,5	-19,4	-2,3	1,8	1,5	-1,7	0,0	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	145,6	-54,3	1,2	-23,9	-1,1	4,7	8,6	-1,1	7,8	3,6	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	145,6	-54,3	1,2	-23,9	-1,1	4,7	8,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	148,9	-54,4	1,2	-24,0	-1,1	5,3	8,9	-1,1	7,8	3,6	19,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	148,9	-54,4	1,2	-24,0	-1,1	5,3	8,9	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	314,6	-60,9	1,4	-19,3	-2,3	3,6	3,2	-1,7	7,8	3,6	13,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	314,6	-60,9	1,4	-19,3	-2,3	3,6	3,2	-1,7	0,0	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	313,3	-60,9	1,4	-19,3	-2,3	3,6	3,3	-1,7	7,8	3,6	13,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	313,3	-60,9	1,4	-19,3	-2,3	3,6	3,3	-1,7	0,0	0,0	1,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	311,9	-60,9	1,5	-19,3	-2,3	3,5	3,4	-1,7	7,8	3,6	13,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	311,9	-60,9	1,5	-19,3	-2,3	3,5	3,4	-1,7	0,0	0,0	1,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	317,5	-61,0	1,4	-19,3	-2,4	2,1	1,6	-1,7	7,8	3,6	11,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	317,5	-61,0	1,4	-19,3	-2,4	2,1	1,6	-1,7	0,0	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	211,7	-57,5	1,6	-24,1	-1,5	5,1	4,4	-1,3	7,8	3,6	14,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	211,7	-57,5	1,6	-24,1	-1,5	5,1	4,4	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	142,4	-54,1	1,2	-23,1	-0,9	3,5	8,4	-1,1	7,8	3,6	18,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	142,4	-54,1	1,2	-23,1	-0,9	3,5	8,4	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	215,2	-57,7	1,6	-23,6	-1,5	4,9	4,6	-1,3	7,8	3,6	14,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	215,2	-57,7	1,6	-23,6	-1,5	4,9	4,6	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	208,0	-57,4	1,5	-24,1	-1,5	5,0	4,4	-1,3	7,8	3,6	14,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	208,0	-57,4	1,5	-24,1	-1,5	5,0	4,4	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	319,0	-61,1	1,3	-19,4	-2,4	2,1	1,5	-1,7	7,8	3,6	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	319,0	-61,1	1,3	-19,4	-2,4	2,1	1,5	-1,7	0,0	0,0	-0,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	200,8	-57,0	1,5	-24,3	-1,5	4,8	4,4	-1,3	7,8	3,6	14,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	200,8	-57,0	1,5	-24,3	-1,5	4,8	4,4	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	204,4	-57,2	1,5	-24,2	-1,5	4,9	4,4	-1,3	7,8	3,6	14,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	204,4	-57,2	1,5	-24,2	-1,5	4,9	4,4	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	155,4	-54,8	1,2	-24,0	-1,1	5,6	8,6	-1,1	7,8	3,6	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	155,4	-54,8	1,2	-24,0	-1,1	5,6	8,6	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	356,2	-62,0	0,6	-19,3	-2,5	0,0	-2,3	-1,7	7,8	3,6	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	356,2	-62,0	0,6	-19,3	-2,5	0,0	-2,3	-1,7	0,0	0,0	-4,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	354,0	-62,0	0,7	-19,3	-2,5	0,0	-2,3	-1,7	7,8	3,6	7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	354,0	-62,0	0,7	-19,3	-2,5	0,0	-2,3	-1,7	0,0	0,0	-4,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	358,4	-62,1	0,6	-19,3	-2,5	0,0	-2,4	-1,7	7,8	3,6	7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	358,4	-62,1	0,6	-19,3	-2,5	0,0	-2,4	-1,7	0,0	0,0	-4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	158,8	-55,0	1,2	-24,0	-1,2	5,6	8,4	-1,1	7,8	3,6	18,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	158,8	-55,0	1,2	-24,0	-1,2	5,6	8,4	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	139,4	-53,9	1,2	-23,2	-0,9	2,7	7,8	-1,1	7,8	3,6	18,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	139,4	-53,9	1,2	-23,2	-0,9	2,7	7,8	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	136,2	-53,7	1,2	-24,1	-1,0	2,4	6,7	-1,0	7,8	3,6	17,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	136,2	-53,7	1,2	-24,1	-1,0	2,4	6,7	-1,0			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	351,8	-61,9	0,7	-19,3	-2,5	0,0	-2,2	-1,7	7,8	3,6	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	351,8	-61,9	0,7	-19,3	-2,5	0,0	-2,2	-1,7	0,0	0,0	-3,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	360,6	-62,1	0,6	-19,3	-2,5	0,0	-2,5	-1,7	7,8	3,6	7,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	360,6	-62,1	0,6	-19,3	-2,5	0,0	-2,5	-1,7	0,0	0,0	-4,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	362,9	-62,2	0,6	-19,3	-2,5	0,3	-2,2	-1,7	7,8	3,6	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	362,9	-62,2	0,6	-19,3	-2,5	0,3	-2,2	-1,7	0,0	0,0	-3,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	316,1	-61,0	1,4	-19,3	-2,3	2,5	2,1	-1,7	7,8	3,6	11,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	316,1	-61,0	1,4	-19,3	-2,3	2,5	2,1	-1,7	0,0	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	152,2	-54,6	1,2	-24,0	-1,1	5,5	8,7	-1,1	7,8	3,6	19,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	152,2	-54,6	1,2	-24,0	-1,1	5,5	8,7	-1,1			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	350,0	-61,9	0,7	-19,3	-2,5	3,3	1,1	-1,7	7,8	3,6	10,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	350,0	-61,9	0,7	-19,3	-2,5	3,3	1,1	-1,7	0,0	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	347,7	-61,8	0,7	-19,3	-2,5	3,2	1,1	-1,7	7,8	3,6	10,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	347,7	-61,8	0,7	-19,3	-2,5	3,2	1,1	-1,7	0,0	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	345,7	-61,8	0,8	-19,3	-2,4	3,0	1,1	-1,7	7,8	3,6	10,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	345,7	-61,8	0,8	-19,3	-2,4	3,0	1,1	-1,7	0,0	0,0	-0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	219,0	-57,8	1,6	-23,5	-1,5	4,6	4,3	-1,3	7,8	3,6	14,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	219,0	-57,8	1,6	-23,5	-1,5	4,6	4,3	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	389,4	-62,8	0,8	-19,3	-2,6	0,9	-2,2	-1,7	7,8	3,6	7,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	389,4	-62,8	0,8	-19,3	-2,6	0,9	-2,2	-1,7	0,0	0,0	-3,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr dB
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	387,0	-62,7	0,8	-19,2	-2,6	0,0	-3,0	-1,7	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	387,0	-62,7	0,8	-19,2	-2,6	0,0	-3,0	-1,7	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	190,4	-56,6	1,4	-24,6	-1,5	4,0	3,6	-1,2	7,8	3,6	13,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	190,4	-56,6	1,4	-24,6	-1,5	4,0	3,6	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	397,3	-63,0	0,8	-19,3	-2,7	0,0	-3,3	-1,7	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	397,3	-63,0	0,8	-19,3	-2,7	0,0	-3,3	-1,7	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	394,5	-62,9	0,8	-19,3	-2,7	0,0	-3,3	-1,7	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	394,5	-62,9	0,8	-19,3	-2,7	0,0	-3,3	-1,7	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	391,9	-62,9	0,8	-19,2	-2,6	0,0	-3,1	-1,7	7,8	3,6	6,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	391,9	-62,9	0,8	-19,2	-2,6	0,0	-3,1	-1,7	0,0	0,0	-4,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	256,6	-59,2	1,7	-23,6	-1,7	3,1	1,1	-1,4	7,8	3,6	11,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	256,6	-59,2	1,7	-23,6	-1,7	3,1	1,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	384,4	-62,7	0,8	-19,2	-2,6	2,8	-0,1	-1,7	7,8	3,6	9,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	384,4	-62,7	0,8	-19,2	-2,6	2,8	-0,1	-1,7	0,0	0,0	-1,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	405,3	-63,1	0,9	-19,8	-2,6	0,0	-3,9	-1,7	7,8	3,6	5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	405,3	-63,1	0,9	-19,8	-2,6	0,0	-3,9	-1,7	0,0	0,0	-5,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	408,1	-63,2	0,9	-20,8	-2,6	0,0	-4,9	-1,7	7,8	3,6	4,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	408,1	-63,2	0,9	-20,8	-2,6	0,0	-4,9	-1,7	0,0	0,0	-6,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	306,6	-60,7	1,5	-19,5	-2,3	1,8	1,5	-1,7	7,8	3,6	11,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	306,6	-60,7	1,5	-19,5	-2,3	1,8	1,5	-1,7	0,0	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	307,9	-60,8	1,5	-19,5	-2,3	0,6	0,3	-1,7	7,8	3,6	10,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	307,9	-60,8	1,5	-19,5	-2,3	0,6	0,3	-1,7	0,0	0,0	-1,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	343,9	-61,7	1,0	-19,3	-2,5	3,2	1,5	-1,7	7,8	3,6	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	343,9	-61,7	1,0	-19,3	-2,5	3,2	1,5	-1,7	0,0	0,0	-0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	400,0	-63,0	0,8	-19,3	-2,7	0,0	-3,4	-1,7	7,8	3,6	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	400,0	-63,0	0,8	-19,3	-2,7	0,0	-3,4	-1,7	0,0	0,0	-5,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	271,4	-59,7	1,7	-23,6	-1,8	3,6	1,0	-1,4	7,8	3,6	11,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	271,4	-59,7	1,7	-23,6	-1,8	3,6	1,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	275,2	-59,8	1,7	-23,6	-1,8	3,7	1,0	-1,4	7,8	3,6	11,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	275,2	-59,8	1,7	-23,6	-1,8	3,7	1,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	279,1	-59,9	1,7	-23,6	-1,8	3,9	1,1	-1,4	7,8	3,6	11,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	279,1	-59,9	1,7	-23,6	-1,8	3,9	1,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	267,6	-59,5	1,7	-23,6	-1,7	3,4	1,0	-1,4	7,8	3,6	11,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	267,6	-59,5	1,7	-23,6	-1,7	3,4	1,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	222,7	-57,9	1,6	-23,6	-1,5	4,6	4,0	-1,3	7,8	3,6	14,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	222,7	-57,9	1,6	-23,6	-1,5	4,6	4,0	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	197,4	-56,9	1,5	-24,3	-1,5	4,6	4,1	-1,2	7,8	3,6	14,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	197,4	-56,9	1,5	-24,3	-1,5	4,6	4,1	-1,2			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	193,7	-56,7	1,5	-24,5	-1,5	4,3	3,8	-1,2	7,8	3,6	14,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	193,7	-56,7	1,5	-24,5	-1,5	4,3	3,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	282,8	-60,0	1,7	-23,6	-1,8	4,5	1,5	-1,4	7,8	3,6	11,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	282,8	-60,0	1,7	-23,6	-1,8	4,5	1,5	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	260,1	-59,3	1,7	-23,6	-1,7	3,2	1,1	-1,4	7,8	3,6	11,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	260,1	-59,3	1,7	-23,6	-1,7	3,2	1,1	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	402,8	-63,1	0,9	-19,2	-2,7	0,0	-3,3	-1,7	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	402,8	-63,1	0,9	-19,2	-2,7	0,0	-3,3	-1,7	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	264,0	-59,4	1,7	-23,6	-1,7	3,3	1,0	-1,4	7,8	3,6	11,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	264,0	-59,4	1,7	-23,6	-1,7	3,3	1,0	-1,4			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	286,8	-60,1	1,7	-23,5	-1,8	4,4	1,6	-1,3	7,8	3,6	11,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	286,8	-60,1	1,7	-23,5	-1,8	4,4	1,6	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	290,6	-60,3	1,7	-23,1	-1,6	4,4	2,0	-1,3	7,8	3,6	12,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	290,6	-60,3	1,7	-23,1	-1,6	4,4	2,0	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	370,4	-62,4	1,4	-19,3	-3,8	2,1	-10,5	-1,7	7,8	3,6	-0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	370,4	-62,4	1,4	-19,3	-3,8	2,1	-10,5	-1,7	0,0	0,0	-12,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	324,6	-61,2	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,1	-1,7	7,8	3,6	0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	324,6	-61,2	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,1	-1,7	0,0	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	323,1	-61,2	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,0	-1,7	7,8	3,6	0,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	323,1	-61,2	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,0	-1,7	0,0	0,0	-10,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	355,6	-62,0	1,8	-19,4	-3,8	2,2	-9,8	-1,7	7,8	3,6	-0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	355,6	-62,0	1,8	-19,4	-3,8	2,2	-9,8	-1,7	0,0	0,0	-11,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	353,5	-62,0	1,8	-19,4	-3,8	2,4	-9,5	-1,7	7,8	3,6	0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	353,5	-62,0	1,8	-19,4	-3,8	2,4	-9,5	-1,7	0,0	0,0	-11,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	368,2	-62,3	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,5	-1,7	7,8	3,6	-2,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	368,2	-62,3	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,5	-1,7	0,0	0,0	-14,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	321,7	-61,1	2,1	-19,4	-3,7	1,6	-8,9	-1,7	7,8	3,6	0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	321,7	-61,1	2,1	-19,4	-3,7	1,6	-8,9	-1,7	0,0	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	326,0	-61,3	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,1	-1,7	7,8	3,6	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	326,0	-61,3	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,1	-1,7	0,0	0,0	-10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	327,5	-61,3	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,2	-1,7	7,8	3,6	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	327,5	-61,3	2,1	-19,4	-3,7	1,7	-9,2	-1,7	0,0	0,0	-10,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	197,0	-56,9	1,6	-24,4	-2,8	4,7	-6,4	-1,2	7,8	3,6	3,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	197,0	-56,9	1,6	-24,4	-2,8	4,7	-6,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	320,4	-61,1	2,1	-19,3	-3,7	1,6	-8,9	-1,7	7,8	3,6	0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	320,4	-61,1	2,1	-19,3	-3,7	1,6	-8,9	-1,7	0,0	0,0	-10,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	319,2	-61,1	2,1	-19,3	-3,7	1,6	-8,8	-1,7	7,8	3,6	0,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	319,2	-61,1	2,1	-19,3	-3,7	1,6	-8,8	-1,7	0,0	0,0	-10,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	317,9	-61,0	2,2	-19,3	-3,7	1,6	-8,7	-1,7	7,8	3,6	1,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	317,9	-61,0	2,2	-19,3	-3,7	1,6	-8,7	-1,7	0,0	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	147,4	-54,4	1,3	-24,6	-2,4	6,0	-1,5	-1,1	7,8	3,6	8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	147,4	-54,4	1,3	-24,6	-2,4	6,0	-1,5	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	150,9	-54,6	1,3	-24,6	-2,4	6,4	-1,4	-1,1	7,8	3,6	8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	150,9	-54,6	1,3	-24,6	-2,4	6,4	-1,4	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	154,4	-54,8	1,3	-24,6	-2,5	6,5	-1,5	-1,1	7,8	3,6	8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	154,4	-54,8	1,3	-24,6	-2,5	6,5	-1,5	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	137,3	-53,7	1,4	-24,6	-2,3	4,8	-1,9	-1,1	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	137,3	-53,7	1,4	-24,6	-2,3	4,8	-1,9	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	140,7	-54,0	1,4	-24,6	-2,3	5,3	-1,6	-1,1	7,8	3,6	8,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	140,7	-54,0	1,4	-24,6	-2,3	5,3	-1,6	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	144,1	-54,2	1,4	-24,6	-2,4	5,7	-1,5	-1,1	7,8	3,6	8,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	144,1	-54,2	1,4	-24,6	-2,4	5,7	-1,5	-1,1			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	134,1	-53,5	1,4	-24,6	-2,3	3,0	-3,4	-1,0	7,8	3,6	6,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	134,1	-53,5	1,4	-24,6	-2,3	3,0	-3,4	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	361,7	-62,2	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,4	-1,7	7,8	3,6	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	361,7	-62,2	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,4	-1,7	0,0	0,0	-14,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	359,7	-62,1	1,4	-19,3	-3,8	2,0	-10,3	-1,7	7,8	3,6	-0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	359,7	-62,1	1,4	-19,3	-3,8	2,0	-10,3	-1,7	0,0	0,0	-12,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	357,7	-62,1	1,4	-19,3	-3,8	2,4	-9,9	-1,7	7,8	3,6	-0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	357,7	-62,1	1,4	-19,3	-3,8	2,4	-9,9	-1,7	0,0	0,0	-11,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	130,8	-53,3	1,3	-24,5	-2,2	2,3	-3,9	-1,0	7,8	3,6	6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	130,8	-53,3	1,3	-24,5	-2,2	2,3	-3,9	-1,0			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	366,1	-62,3	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,4	-1,7	7,8	3,6	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	366,1	-62,3	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,4	-1,7	0,0	0,0	-14,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	363,9	-62,2	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,4	-1,7	7,8	3,6	-2,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	363,9	-62,2	1,4	-19,3	-3,8	0,0	-12,4	-1,7	0,0	0,0	-14,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	401,5	-63,1	1,6	-19,2	-3,9	0,0	-13,1	-1,7	7,8	3,6	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	401,5	-63,1	1,6	-19,2	-3,9	0,0	-13,1	-1,7	0,0	0,0	-14,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	398,8	-63,0	1,5	-19,2	-3,9	2,0	-11,1	-1,7	7,8	3,6	-1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	398,8	-63,0	1,5	-19,2	-3,9	2,0	-11,1	-1,7	0,0	0,0	-12,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	396,5	-63,0	1,5	-19,2	-3,8	2,0	-11,0	-1,7	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	396,5	-63,0	1,5	-19,2	-3,8	2,0	-11,0	-1,7	0,0	0,0	-12,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	394,0	-62,9	1,5	-19,2	-3,9	2,0	-11,0	-1,7	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	394,0	-62,9	1,5	-19,2	-3,9	2,0	-11,0	-1,7	0,0	0,0	-12,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	257,3	-59,2	1,8	-24,2	-3,2	1,9	-11,4	-1,4	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	257,3	-59,2	1,8	-24,2	-3,2	1,9	-11,4	-1,4			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	409,7	-63,2	1,6	-19,1	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	7,8	3,6	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	409,7	-63,2	1,6	-19,1	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	0,0	0,0	-14,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	406,9	-63,2	1,6	-19,2	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	7,8	3,6	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	406,9	-63,2	1,6	-19,2	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	0,0	0,0	-14,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	404,2	-63,1	1,6	-19,2	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	7,8	3,6	-3,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	404,2	-63,1	1,6	-19,2	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	0,0	0,0	-14,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	316,5	-61,0	2,2	-19,2	-3,6	0,5	-9,7	-1,7	7,8	3,6	0,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	316,5	-61,0	2,2	-19,2	-3,6	0,5	-9,7	-1,7	0,0	0,0	-11,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	315,3	-61,0	2,2	-19,1	-3,6	0,0	-10,0	-1,7	7,8	3,6	-0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	315,3	-61,0	2,2	-19,1	-3,6	0,0	-10,0	-1,7	0,0	0,0	-11,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	253,7	-59,1	1,7	-24,2	-3,1	3,6	-9,6	-1,3	7,8	3,6	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	253,7	-59,1	1,7	-24,2	-3,1	3,6	-9,6	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	186,4	-56,4	1,5	-24,5	-2,7	3,5	-7,1	-1,2	7,8	3,6	3,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	186,4	-56,4	1,5	-24,5	-2,7	3,5	-7,1	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	412,1	-63,3	1,6	-19,1	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	7,8	3,6	-3,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	412,1	-63,3	1,6	-19,1	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	0,0	0,0	-14,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	414,9	-63,4	1,6	-19,1	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	7,8	3,6	-3,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	414,9	-63,4	1,6	-19,1	-3,8	0,0	-13,1	-1,7	0,0	0,0	-14,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	391,5	-62,8	1,5	-19,2	-3,8	1,9	-11,0	-1,7	7,8	3,6	-1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	391,5	-62,8	1,5	-19,2	-3,8	1,9	-11,0	-1,7	0,0	0,0	-12,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,8	-19,4	-3,8	2,3	-9,5	-1,7	7,8	3,6	0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,8	-61,9	1,8	-19,4	-3,8	2,3	-9,5	-1,7	0,0	0,0	-11,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	215,6	-57,7	1,6	-24,1	-2,8	5,9	-5,5	-1,3	7,8	3,6	4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	215,6	-57,7	1,6	-24,1	-2,8	5,9	-5,5	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	219,4	-57,8	1,7	-24,2	-2,9	5,9	-5,8	-1,3	7,8	3,6	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	219,4	-57,8	1,7	-24,2	-2,9	5,9	-5,8	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	193,5	-56,7	1,6	-24,4	-2,8	4,0	-6,8	-1,2	7,8	3,6	3,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	193,5	-56,7	1,6	-24,4	-2,8	4,0	-6,8	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	189,8	-56,6	1,5	-24,5	-2,8	3,8	-6,9	-1,2	7,8	3,6	3,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	189,8	-56,6	1,5	-24,5	-2,8	3,8	-6,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	200,7	-57,0	1,6	-24,4	-2,8	5,0	-6,2	-1,3	7,8	3,6	4,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	200,7	-57,0	1,6	-24,4	-2,8	5,0	-6,2	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	204,4	-57,2	1,6	-24,4	-2,9	5,4	-6,0	-1,3	7,8	3,6	4,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	204,4	-57,2	1,6	-24,4	-2,9	5,4	-6,0	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	208,1	-57,4	1,6	-24,4	-2,9	5,9	-5,7	-1,3	7,8	3,6	4,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	208,1	-57,4	1,6	-24,4	-2,9	5,9	-5,7	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	211,8	-57,5	1,6	-24,0	-2,8	2,4	-8,8	-1,3	7,8	3,6	1,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	211,8	-57,5	1,6	-24,0	-2,8	2,4	-8,8	-1,3			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	280,4	-59,9	1,8	-24,2	-3,3	3,8	-10,4	-1,2	7,8	3,6	-0,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	280,4	-59,9	1,8	-24,2	-3,3	3,8	-10,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	284,3	-60,1	1,8	-24,2	-3,3	4,1	-10,2	-1,2	7,8	3,6	0,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	284,3	-60,1	1,8	-24,2	-3,3	4,1	-10,2	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	288,2	-60,2	1,8	-24,2	-3,4	3,7	-10,7	-1,2	7,8	3,6	-0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	288,2	-60,2	1,8	-24,2	-3,4	3,7	-10,7	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	261,3	-59,3	1,8	-24,2	-3,2	3,0	-10,5	-1,4	7,8	3,6	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	261,3	-59,3	1,8	-24,2	-3,2	3,0	-10,5	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	264,9	-59,5	1,8	-24,2	-3,2	3,0	-10,6	-1,4	7,8	3,6	-0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	264,9	-59,5	1,8	-24,2	-3,2	3,0	-10,6	-1,4			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	268,8	-59,6	1,8	-24,2	-3,3	2,0	-11,8	-1,2	7,8	3,6	-1,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	268,8	-59,6	1,8	-24,2	-3,3	2,0	-11,8	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	272,7	-59,7	1,8	-24,2	-3,3	2,0	-11,9	-1,2	7,8	3,6	-1,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	272,7	-59,7	1,8	-24,2	-3,3	2,0	-11,9	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	276,5	-59,8	1,8	-24,2	-3,3	3,5	-10,5	-1,2	7,8	3,6	-0,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	276,5	-59,8	1,8	-24,2	-3,3	3,5	-10,5	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	363,1	-62,2	1,1	-17,3	-1,2	1,0	3,4	-1,7	7,8	3,6	16,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	363,1	-62,2	1,1	-17,3	-1,2	1,0	3,4	-1,7	0,0	0,0	4,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	404,8	-63,1	1,2	-16,8	-1,2	0,9	3,0	-1,7	7,8	3,6	15,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	404,8	-63,1	1,2	-16,8	-1,2	0,9	3,0	-1,7	0,0	0,0	4,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	140,9	-54,0	0,8	-23,5	-0,6	5,4	10,1	-1,1	7,8	3,6	23,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	140,9	-54,0	0,8	-23,5	-0,6	5,4	10,1	-1,1			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	200,8	-57,0	1,1	-23,0	-0,8	3,9	6,1	-1,3	7,8	3,6	19,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	200,8	-57,0	1,1	-23,0	-0,8	3,9	6,1	-1,3			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	323,8	-61,2	1,7	-17,6	-1,1	1,3	5,1	-1,7	7,8	3,6	17,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	323,8	-61,2	1,7	-17,6	-1,1	1,3	5,1	-1,7	0,0	0,0	6,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	269,2	-59,6	1,3	-22,8	-1,0	2,0	1,9	-1,2	7,8	3,6	15,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	269,2	-59,6	1,3	-22,8	-1,0	2,0	1,9	-1,2			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	432,2	-63,7	1,1	-15,5	-0,7	3,5	-8,3	-1,8	11,0	6,0	6,9
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	432,2	-63,7	1,1	-15,5	-0,7	3,5	-8,3	-1,8			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	279,0	-59,9	1,1	-22,1	-0,9	1,5	-16,3	-1,2	10,8	6,0	-0,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	279,0	-59,9	1,1	-22,1	-0,9	1,5	-16,3	-1,2	13,8	0,0	-3,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	239,2	-58,6	1,1	-20,7	-0,7	1,7	-16,2	-1,4	10,8	6,0	-0,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	239,2	-58,6	1,1	-20,7	-0,7	1,7	-16,2	-1,4	13,8	0,0	-3,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	174,2	-55,8	-0,1	-20,9	-0,6	8,7	-1,7	-1,1	11,2	3,4	11,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	174,2	-55,8	-0,1	-20,9	-0,6	8,7	-1,7	-1,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	376,4	-62,5	0,9	-17,0	-1,1	1,2	-17,5	-1,7	10,8	6,0	-2,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	376,4	-62,5	0,9	-17,0	-1,1	1,2	-17,5	-1,7	13,8	0,0	-5,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	117,3	-52,4	-0,5	-5,6	-0,6	2,3	14,3	-0,8	11,2	3,4	28,0
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	117,3	-52,4	-0,5	-5,6	-0,6	2,3	14,3	-0,8			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	351,5	-61,9	1,2	-5,8	-1,0	0,0	15,0	-0,9	0,0	3,6	17,6
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	351,5	-61,9	1,2	-5,8	-1,0	0,0	15,0	-0,9	0,0	0,0	14,0
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	301,6	-60,6	1,1	-3,3	-1,0	0,0	18,7	-0,9	0,0	3,6	21,4
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	301,6	-60,6	1,1	-3,3	-1,0	0,0	18,7	-0,9	0,0	0,0	17,8
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	293,9	-60,4	1,2	-14,9	-0,5	3,5	11,1	-0,7	0,0	3,6	14,0
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	293,9	-60,4	1,2	-14,9	-0,5	3,5	11,1	-0,7	0,0	0,0	10,4
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	231,9	-58,3	1,3	-9,3	-0,6	0,7	16,0	-0,5	0,0	3,6	19,1
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	231,9	-58,3	1,3	-9,3	-0,6	0,7	16,0	-0,5	0,0	0,0	15,5
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	349,5	-61,9	1,0	-18,9	-1,2	3,2	14,9	-1,6	7,8	3,6	24,7
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	349,5	-61,9	1,0	-18,9	-1,2	3,2	14,9	-1,6			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	392,2	-62,9	1,5	-15,1	-1,1	2,6	12,5	-1,7	7,8	3,6	22,1
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	392,2	-62,9	1,5	-15,1	-1,1	2,6	12,5	-1,7	0,0	0,0	10,7
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	314,2	-60,9	0,9	-19,7	-1,1	3,5	15,8	-1,6	7,8	3,6	25,6
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	314,2	-60,9	0,9	-19,7	-1,1	3,5	15,8	-1,6			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	376,1	-62,5	1,6	-15,3	-1,1	3,3	11,0	-1,7	7,8	3,6	20,7
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	376,1	-62,5	1,6	-15,3	-1,1	3,3	11,0	-1,7	0,0	0,0	9,3
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	345,0	-61,7	2,0	-16,5	-1,1	2,7	13,4	-1,7	7,8	3,6	23,1
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	345,0	-61,7	2,0	-16,5	-1,1	2,7	13,4	-1,7	0,0	0,0	11,7
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	234,3	-58,4	0,7	-20,7	-0,9	6,0	20,7	-1,3	7,8	3,6	30,8
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	234,3	-58,4	0,7	-20,7	-0,9	6,0	20,7	-1,3			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	327,9	-61,3	1,3	-23,8	-0,8	1,3	-3,8	-1,1	0,0	3,6	-1,3
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	327,9	-61,3	1,3	-23,8	-0,8	1,3	-3,8	-1,1	0,0	0,0	-4,9
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	302,4	-60,6	1,3	-17,7	-0,4	0,5	-5,1	-1,1	0,0	3,6	-2,6
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	302,4	-60,6	1,3	-17,7	-0,4	0,5	-5,1	-1,1	0,0	0,0	-6,2
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	371,6	-62,4	1,2	-17,6	-0,9	0,0	-8,1	-1,3	0,0	3,6	-5,8
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	371,6	-62,4	1,2	-17,6	-0,9	0,0	-8,1	-1,3	0,0	0,0	-9,4
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	275,3	-59,8	1,2	-17,8	-0,3	0,5	-1,2	-1,0	0,0	3,6	1,4
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	275,3	-59,8	1,2	-17,8	-0,3	0,5	-1,2	-1,0	0,0	0,0	-2,2
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	389,4	-62,8	1,1	-17,9	-0,9	0,0	-5,4	-1,3	0,0	3,6	-3,1
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	389,4	-62,8	1,1	-17,9	-0,9	0,0	-5,4	-1,3	0,0	0,0	-6,8
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	249,6	-58,9	1,2	-17,6	-0,3	0,3	-3,6	-1,0	0,0	3,6	-1,0
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	249,6	-58,9	1,2	-17,6	-0,3	0,3	-3,6	-1,0	0,0	0,0	-4,6
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	234,6	-58,4	1,2	-19,4	-0,3	0,0	-4,9	-0,9	0,0	3,6	-2,2
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	234,6	-58,4	1,2	-19,4	-0,3	0,0	-4,9	-0,9	0,0	0,0	-5,8
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	173,3	-55,8	1,4	-2,2	-0,6	0,0	25,7	-0,2	0,0	3,6	29,1
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	173,3	-55,8	1,4	-2,2	-0,6	0,0	25,7	-0,2	0,0	0,0	25,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	151,0	-54,6	1,4	-13,7	-0,3	0,0	6,9	-0,2	0,0	3,6	10,2
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	151,0	-54,6	1,4	-13,7	-0,3	0,0	6,9	-0,2	0,0	0,0	6,6
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	256,1	-59,2	1,8	-2,2	-0,9	0,0	22,7	-0,7	0,0	3,6	25,6
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	256,1	-59,2	1,8	-2,2	-0,9	0,0	22,7	-0,7	0,0	0,0	21,9
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	409,0	-63,2	1,3	-22,2	-0,9	0,0	-13,3	-1,2	0,0	3,6	-10,8
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	409,0	-63,2	1,3	-22,2	-0,9	0,0	-13,3	-1,2	0,0	0,0	-14,5
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	379,9	-62,6	1,3	-22,9	-0,9	0,2	-5,0	-1,2	0,0	3,6	-2,6
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	379,9	-62,6	1,3	-22,9	-0,9	0,2	-5,0	-1,2	0,0	0,0	-6,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	379,7	-62,6	1,1	-14,3	-0,7	1,4	-13,4	-1,8	10,8	6,0	1,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	379,7	-62,6	1,1	-14,3	-0,7	1,4	-13,4	-1,8			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	352,1	-61,9	0,7	-17,8	-0,8	2,1	-6,1	-1,6	10,8	6,0	9,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	352,1	-61,9	0,7	-17,8	-0,8	2,1	-6,1	-1,6			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,1	-13,8	-0,7	1,2	-5,8	-1,8	11,0	6,0	9,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,1	-13,8	-0,7	1,2	-5,8	-1,8			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	423,4	-63,5	1,1	-17,7	-0,6	4,3	-17,0	-1,8	11,0	6,0	-1,8
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	423,4	-63,5	1,1	-17,7	-0,6	4,3	-17,0	-1,8			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	441,6	-63,9	1,1	-13,9	-0,8	0,0	-17,6	-1,8	11,0	6,0	-2,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	441,6	-63,9	1,1	-13,9	-0,8	0,0	-17,6	-1,8			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	336,5	-61,5	0,7	-18,2	-0,7	2,2	-8,7	-1,6	10,8	6,0	6,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	336,5	-61,5	0,7	-18,2	-0,7	2,2	-8,7	-1,6			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	170,7	-55,6	1,4	-17,5	-0,3	2,5	2,1	-0,7	0,0	3,6	5,1
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	170,7	-55,6	1,4	-17,5	-0,3	2,5	2,1	-0,7	0,0	0,0	1,4
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	208,5	-57,4	1,3	-18,8	-0,3	3,0	2,8	-0,7	0,0	3,6	5,6
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	208,5	-57,4	1,3	-18,8	-0,3	3,0	2,8	-0,7	0,0	0,0	2,0
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	325,3	-61,2	1,7	-13,6	-0,9	0,0	-6,5	-1,1	0,0	3,6	-4,0
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	325,3	-61,2	1,7	-13,6	-0,9	0,0	-6,5	-1,1	0,0	0,0	-7,7
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	331,6	-61,4	1,6	-17,7	-0,8	0,0	-6,7	-1,3	0,0	3,6	-4,4
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	331,6	-61,4	1,6	-17,7	-0,8	0,0	-6,7	-1,3	0,0	0,0	-8,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	345,9	-61,8	0,2	-18,9	-1,5	0,2	-4,7	-1,7	0,0	3,6	-2,8
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	345,9	-61,8	0,2	-18,9	-1,5	0,2	-4,7	-1,7	0,0	0,0	-6,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	345,9	-61,8	0,7	-19,6	-2,5	0,3	9,9	-1,7	7,8	3,6	19,6
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	345,9	-61,8	0,7	-19,6	-2,5	0,3	9,9	-1,7	0,0	0,0	8,2
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	345,5	-61,8	1,0	-17,2	-0,8	0,0	-3,7	-1,2	0,0	3,6	-1,3
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	345,5	-61,8	1,0	-17,2	-0,8	0,0	-3,7	-1,2	0,0	0,0	-5,0
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	362,0	-62,2	1,1	-17,6	-0,9	0,0	-7,8	-1,3	0,0	3,6	-5,5
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	362,0	-62,2	1,1	-17,6	-0,9	0,0	-7,8	-1,3	0,0	0,0	-9,1
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	199,0	-57,0	2,1	-3,1	-0,6	0,0	8,6	-0,7	0,0	3,6	11,6
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	199,0	-57,0	2,1	-3,1	-0,6	0,0	8,6	-0,7	0,0	0,0	8,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	239,9	-58,6	2,2	-4,5	-0,7	0,0	18,0	-0,9	0,0	3,6	20,7
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	239,9	-58,6	2,2	-4,5	-0,7	0,0	18,0	-0,9	0,0	0,0	17,1
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	294,5	-60,4	2,2	-20,2	-0,7	0,0	-5,2	-1,2	0,0	3,6	-2,8
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	294,5	-60,4	2,2	-20,2	-0,7	0,0	-5,2	-1,2	0,0	0,0	-6,4
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	304,8	-60,7	1,5	-19,0	-0,8	1,7	-9,7	-1,6	0,0	3,6	-7,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	304,8	-60,7	1,5	-19,0	-0,8	1,7	-9,7	-1,6	0,0	0,0	-11,3
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	304,8	-60,7	1,5	-19,6	-2,3	2,3	14,0	-1,6	7,8	3,6	23,7
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	304,8	-60,7	1,5	-19,6	-2,3	2,3	14,0	-1,6	0,0	0,0	12,3
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	304,5	-60,7	1,8	-17,2	-0,7	0,0	-1,8	-1,1	0,0	3,6	0,7
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	304,5	-60,7	1,8	-17,2	-0,7	0,0	-1,8	-1,1	0,0	0,0	-2,9
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	317,1	-61,0	1,8	-17,6	-0,8	0,0	-4,2	-1,2	0,0	3,6	-1,8
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	317,1	-61,0	1,8	-17,6	-0,8	0,0	-4,2	-1,2	0,0	0,0	-5,4
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	184,3	-56,3	1,3	-18,2	-0,3	3,3	1,7	-0,7	0,0	3,6	4,6
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	184,3	-56,3	1,3	-18,2	-0,3	3,3	1,7	-0,7	0,0	0,0	1,0
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	125,9	-53,0	1,2	-5,9	-0,4	0,0	17,3	-0,1	0,0	3,6	20,8
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	125,9	-53,0	1,2	-5,9	-0,4	0,0	17,3	-0,1	0,0	0,0	17,2
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	150,3	-54,5	1,6	-3,3	-0,5	0,2	23,1	-0,3	0,0	3,6	26,4
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	150,3	-54,5	1,6	-3,3	-0,5	0,2	23,1	-0,3	0,0	0,0	22,8
IO Nr. 15 Barmer Straße 70 2.OG LrT 38,9 dB(A) LrN 22,7 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	411,8	-63,3	1,1	-8,9	-1,4	0,0	4,5	-1,6	0,0	3,6	6,5
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	411,8	-63,3	1,1	-8,9	-1,4	0,0	4,5	-1,6	0,0	0,0	2,8
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	411,8	-63,3	1,4	-9,9	-2,3	0,0	18,7	-1,6	7,8	3,6	28,4
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	411,8	-63,3	1,4	-9,9	-2,3	0,0	18,7	-1,6	0,0	0,0	28,4
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	605,8	-66,6	0,2	-18,7	-2,1	3,0	-7,5	-2,1	0,0	3,6	-5,9
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	605,8	-66,6	0,2	-18,7	-2,1	3,0	-7,5	-2,1	0,0	0,0	-9,6
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	605,8	-66,6	0,6	-19,6	-3,7	3,8	7,3	-2,1	7,8	3,6	16,6
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	605,8	-66,6	0,6	-19,6	-3,7	3,8	7,3	-2,1	0,0	0,0	5,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	399,7	-63,0	1,1	-6,9	-1,4	0,0	6,7	-1,9	0,0	3,6	8,4
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	399,7	-63,0	1,1	-6,9	-1,4	0,0	6,7	-1,9	0,0	0,0	4,8
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	399,7	-63,0	1,4	-7,7	-2,2	0,0	21,2	-1,9	7,8	3,6	30,7
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	399,7	-63,0	1,4	-7,7	-2,2	0,0	21,2	-1,9	0,0	0,0	30,7
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	400,3	-63,0	0,8	-14,4	-0,7	0,2	-1,2	-1,9	0,0	3,6	0,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	400,3	-63,0	0,8	-14,4	-0,7	0,2	-1,2	-1,9	0,0	0,0	-3,1
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	400,3	-63,0	1,1	-17,4	-1,4	0,4	12,4	-1,9	7,8	3,6	21,9
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	400,3	-63,0	1,1	-17,4	-1,4	0,4	12,4	-1,9	0,0	0,0	21,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	601,9	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,8	-2,1	7,8	3,6	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	601,9	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,8	-2,1	0,0	0,0	-4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	602,1	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	602,1	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	391,8	-62,9	0,9	-20,1	-1,4	4,5	2,9	-1,9	7,8	3,6	12,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	391,8	-62,9	0,9	-20,1	-1,4	4,5	2,9	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	391,4	-62,8	0,9	-19,8	-1,4	4,6	3,2	-1,9	7,8	3,6	12,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	391,4	-62,8	0,9	-19,8	-1,4	4,6	3,2	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	600,7	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	600,7	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	601,1	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	601,1	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	601,4	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	601,4	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	600,2	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	600,2	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	392,1	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	392,1	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	392,2	-62,9	0,9	-20,2	-1,4	4,3	2,5	-1,9	7,8	3,6	12,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	392,2	-62,9	0,9	-20,2	-1,4	4,3	2,5	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	392,2	-62,9	1,1	-10,9	-1,9	4,0	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	392,2	-62,9	1,1	-10,9	-1,9	4,0	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	391,8	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	391,8	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	599,9	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	599,9	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	391,2	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	391,2	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	391,5	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	391,5	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	390,6	-62,8	0,9	-19,2	-1,4	4,8	4,0	-1,9	7,8	3,6	13,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	390,6	-62,8	0,9	-19,2	-1,4	4,8	4,0	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	605,9	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	0,1	-8,2	-2,1	7,8	3,6	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	605,9	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	0,1	-8,2	-2,1	0,0	0,0	-10,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	605,7	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	0,0	-8,2	-2,1	7,8	3,6	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	605,7	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	0,0	-8,2	-2,1	0,0	0,0	-10,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	606,2	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	606,2	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	390,5	-62,8	0,9	-18,9	-1,4	4,8	4,4	-1,9	7,8	3,6	13,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	390,5	-62,8	0,9	-18,9	-1,4	4,8	4,4	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	392,7	-62,9	0,9	-20,3	-1,4	4,2	2,3	-1,9	7,8	3,6	11,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	392,7	-62,9	0,9	-20,3	-1,4	4,2	2,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	393,2	-62,9	0,9	-20,5	-1,4	4,2	2,2	-1,9	7,8	3,6	11,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	393,2	-62,9	0,9	-20,5	-1,4	4,2	2,2	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	605,4	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	0,0	-8,2	-2,1	7,8	3,6	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	605,4	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	0,0	-8,2	-2,1	0,0	0,0	-10,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	606,5	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	606,5	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	606,8	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	606,8	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	600,5	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	600,5	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,3	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	391,2	-62,8	0,9	-19,5	-1,4	4,7	3,6	-1,9	7,8	3,6	13,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	391,2	-62,8	0,9	-19,5	-1,4	4,7	3,6	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	605,5	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	3,0	-5,2	-2,1	7,8	3,6	4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	605,5	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	3,0	-5,2	-2,1	0,0	0,0	-7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	605,1	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	4,9	-3,3	-2,1	7,8	3,6	6,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	605,1	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	4,9	-3,3	-2,1	0,0	0,0	-5,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	604,9	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,3	-2,1	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	604,9	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	5,0	-3,3	-2,1	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	392,8	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	392,8	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	611,9	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	3,6	-4,7	-2,1	7,8	3,6	4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	611,9	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	3,6	-4,7	-2,1	0,0	0,0	-6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	611,2	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	5,1	-3,2	-2,1	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	611,2	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	5,1	-3,2	-2,1	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	390,6	-62,8	1,1	-11,1	-1,9	4,0	10,1	-1,9	7,8	3,6	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	390,6	-62,8	1,1	-11,1	-1,9	4,0	10,1	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	614,0	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	3,1	-5,3	-2,1	7,8	3,6	4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	614,0	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	3,1	-5,3	-2,1	0,0	0,0	-7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	613,0	-66,7	0,5	-19,2	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	613,0	-66,7	0,5	-19,2	-3,6	5,0	-3,2	-2,1	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	612,4	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	4,2	-4,1	-2,1	7,8	3,6	5,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	612,4	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	4,2	-4,1	-2,1	0,0	0,0	-6,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	399,3	-63,0	1,1	-14,8	-1,7	3,4	5,8	-1,9	7,8	3,6	15,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	399,3	-63,0	1,1	-14,8	-1,7	3,4	5,8	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	610,7	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	5,1	-3,2	-2,1	7,8	3,6	6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	610,7	-66,7	0,5	-19,3	-3,6	5,1	-3,2	-2,1	0,0	0,0	-5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	616,2	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	0,0	-8,3	-2,1	7,8	3,6	1,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	616,2	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	0,0	-8,3	-2,1	0,0	0,0	-10,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	617,0	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	0,0	-8,3	-2,1	7,8	3,6	1,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	617,0	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	0,0	-8,3	-2,1	0,0	0,0	-10,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	602,9	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	602,9	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	602,6	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	602,6	-66,6	0,4	-19,3	-3,6	5,4	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-4,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	605,1	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	4,2	-4,0	-2,1	7,8	3,6	5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	605,1	-66,6	0,5	-19,3	-3,6	4,2	-4,0	-2,1	0,0	0,0	-6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	614,6	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	3,1	-5,3	-2,1	7,8	3,6	4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	614,6	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	3,1	-5,3	-2,1	0,0	0,0	-7,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	403,3	-63,1	1,2	-14,7	-1,7	3,4	5,9	-1,6	7,8	3,6	15,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	403,3	-63,1	1,2	-14,7	-1,7	3,4	5,9	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	404,3	-63,1	1,2	-14,7	-1,7	3,4	5,9	-1,6	7,8	3,6	15,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	404,3	-63,1	1,2	-14,7	-1,7	3,4	5,9	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	405,5	-63,2	1,2	-13,8	-1,7	3,0	6,3	-1,6	7,8	3,6	16,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	405,5	-63,2	1,2	-13,8	-1,7	3,0	6,3	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	402,2	-63,1	1,2	-14,8	-1,7	3,4	5,9	-1,6	7,8	3,6	15,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	402,2	-63,1	1,2	-14,8	-1,7	3,4	5,9	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	393,3	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	393,3	-62,9	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	391,1	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	391,1	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	391,0	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9	7,8	3,6	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	391,0	-62,8	1,1	-10,8	-1,9	3,9	10,3	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	406,4	-63,2	1,2	-8,6	-2,3	1,4	9,3	-1,6	7,8	3,6	19,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	406,4	-63,2	1,2	-8,6	-2,3	1,4	9,3	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	400,4	-63,0	1,2	-14,8	-1,7	3,4	5,9	-1,9	7,8	3,6	15,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	400,4	-63,0	1,2	-14,8	-1,7	3,4	5,9	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	615,5	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	3,2	-5,1	-2,1	7,8	3,6	4,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	615,5	-66,8	0,5	-19,2	-3,6	3,2	-5,1	-2,1	0,0	0,0	-7,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	401,3	-63,1	1,2	-14,7	-1,7	3,4	5,9	-1,9	7,8	3,6	15,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	401,3	-63,1	1,2	-14,7	-1,7	3,4	5,9	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	407,7	-63,2	1,2	-4,8	-2,9	1,3	12,4	-1,6	7,8	3,6	22,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	407,7	-63,2	1,2	-4,8	-2,9	1,3	12,4	-1,6			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	408,9	-63,2	1,2	-4,7	-2,9	2,2	13,4	-1,6	7,8	3,6	23,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	408,9	-63,2	1,2	-4,7	-2,9	2,2	13,4	-1,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	615,8	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	615,8	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	609,5	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	7,8	3,6	-6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	609,5	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	0,0	0,0	-17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	609,7	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	7,8	3,6	-6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	609,7	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	0,0	0,0	-17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	614,2	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,2	-2,1	7,8	3,6	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	614,2	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,2	-2,1	0,0	0,0	-20,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	614,0	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	614,0	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	615,6	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	615,6	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	609,9	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	7,8	3,6	-6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	609,9	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	0,0	0,0	-17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	609,3	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	7,8	3,6	-6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	609,3	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	0,0	0,0	-17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	609,0	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	7,8	3,6	-6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	609,0	-66,7	1,0	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	0,0	0,0	-17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	382,4	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	382,4	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	610,4	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	7,8	3,6	-6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	610,4	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,8	-15,4	-2,1	0,0	0,0	-17,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	610,8	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,9	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-6,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	610,8	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,9	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	611,2	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,9	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-6,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	611,2	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,9	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	382,2	-62,6	1,0	-22,9	-2,8	7,7	-7,1	-1,9	7,8	3,6	2,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	382,2	-62,6	1,0	-22,9	-2,8	7,7	-7,1	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	381,9	-62,6	1,0	-22,8	-2,7	7,9	-6,6	-1,9	7,8	3,6	2,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	381,9	-62,6	1,0	-22,8	-2,7	7,9	-6,6	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	381,6	-62,6	1,0	-22,6	-2,6	8,1	-6,2	-1,9	7,8	3,6	3,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	381,6	-62,6	1,0	-22,6	-2,6	8,1	-6,2	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	383,4	-62,7	1,0	-23,2	-2,9	9,5	-5,7	-1,9	7,8	3,6	3,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	383,4	-62,7	1,0	-23,2	-2,9	9,5	-5,7	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	383,1	-62,7	1,0	-23,1	-2,8	7,0	-8,1	-1,9	7,8	3,6	1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	383,1	-62,7	1,0	-23,1	-2,8	7,0	-8,1	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,0	-23,0	-2,8	7,3	-7,6	-1,9	7,8	3,6	1,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,0	-23,0	-2,8	7,3	-7,6	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,1	-23,3	-2,9	9,4	-5,9	-1,9	7,8	3,6	3,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,1	-23,3	-2,9	9,4	-5,9	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	614,6	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,3	-2,1	7,8	3,6	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	614,6	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,3	-2,1	0,0	0,0	-20,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	614,6	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,2	-2,1	7,8	3,6	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	614,6	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,2	-2,1	0,0	0,0	-20,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	614,4	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,2	-2,1	7,8	3,6	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	614,4	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,0	-18,2	-2,1	0,0	0,0	-20,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	384,5	-62,7	1,0	-23,3	-3,0	6,5	-8,9	-1,9	7,8	3,6	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	384,5	-62,7	1,0	-23,3	-3,0	6,5	-8,9	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	615,3	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	615,3	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	614,9	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,1	-18,2	-2,1	7,8	3,6	-8,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	614,9	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	0,1	-18,2	-2,1	0,0	0,0	-20,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	622,0	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	622,0	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	621,2	-66,9	1,2	-19,3	-4,9	2,5	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	621,2	-66,9	1,2	-19,3	-4,9	2,5	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	620,9	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	620,9	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	620,2	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	620,2	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	391,8	-62,9	1,4	-17,5	-2,7	5,0	-5,2	-1,9	7,8	3,6	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	391,8	-62,9	1,4	-17,5	-2,7	5,0	-5,2	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	624,4	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	0,0	-18,3	-2,1	7,8	3,6	-9,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	624,4	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	0,0	-18,3	-2,1	0,0	0,0	-20,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	623,6	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	623,6	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	622,8	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	622,8	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	611,5	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,9	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-6,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	611,5	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	2,9	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	611,9	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	10,3	-8,0	-2,1	7,8	3,6	1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	611,9	-66,7	1,1	-19,2	-4,8	10,3	-8,0	-2,1	0,0	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	390,7	-62,8	1,4	-17,5	-2,7	5,0	-5,1	-1,9	7,8	3,6	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	390,7	-62,8	1,4	-17,5	-2,7	5,0	-5,1	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	381,7	-62,6	1,2	-15,3	-2,3	6,4	-1,1	-1,9	7,8	3,6	8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	381,7	-62,6	1,2	-15,3	-2,3	6,4	-1,1	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	625,1	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	0,0	-18,3	-2,1	7,8	3,6	-9,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	625,1	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	0,0	-18,3	-2,1	0,0	0,0	-20,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	626,0	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	7,6	-10,7	-2,1	7,8	3,6	-1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	626,0	-66,9	1,2	-19,2	-4,9	7,6	-10,7	-2,1	0,0	0,0	-12,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	619,7	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	7,8	3,6	-6,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	619,7	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,4	-15,9	-2,1	0,0	0,0	-18,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	614,2	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,3	-16,0	-2,1	7,8	3,6	-6,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	614,2	-66,8	1,2	-19,3	-4,9	2,3	-16,0	-2,1	0,0	0,0	-18,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,4	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	383,9	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,4	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	384,5	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	384,5	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	382,2	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	382,2	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	382,1	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	382,1	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	382,7	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	382,7	-62,6	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	383,1	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	383,1	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	383,2	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	383,2	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,3	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	383,5	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,4	-1,0	-1,9	7,8	3,6	8,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	383,5	-62,7	1,2	-15,0	-2,3	6,4	-1,0	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	398,0	-63,0	1,3	-6,5	-3,7	0,9	0,5	-1,6	7,8	3,6	10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	398,0	-63,0	1,3	-6,5	-3,7	0,9	0,5	-1,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	399,2	-63,0	1,3	-5,0	-4,5	1,0	1,3	-1,6	7,8	3,6	11,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	399,2	-63,0	1,3	-5,0	-4,5	1,0	1,3	-1,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	400,5	-63,0	1,3	-5,0	-4,5	2,1	2,4	-1,6	7,8	3,6	12,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	400,5	-63,0	1,3	-5,0	-4,5	2,1	2,4	-1,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,4	-17,4	-2,7	5,0	-5,1	-1,9	7,8	3,6	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	392,7	-62,9	1,4	-17,4	-2,7	5,0	-5,1	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	393,6	-62,9	1,4	-17,5	-2,7	5,1	-5,2	-1,6	7,8	3,6	4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	393,6	-62,9	1,4	-17,5	-2,7	5,1	-5,2	-1,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	394,7	-62,9	1,4	-17,4	-2,7	5,0	-5,2	-1,6	7,8	3,6	4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	394,7	-62,9	1,4	-17,4	-2,7	5,0	-5,2	-1,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	395,9	-62,9	1,4	-17,4	-2,7	5,0	-5,2	-1,6	7,8	3,6	4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	395,9	-62,9	1,4	-17,4	-2,7	5,0	-5,2	-1,6			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	396,9	-63,0	1,3	-15,4	-2,4	3,6	-4,3	-1,6	7,8	3,6	5,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li	R'w	Lw'	I oder S	Lw	KI	KT	s	Adiv	Agnd	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	Cmet	dLw	ZR	Lr
				dB(A)	dB	dB(A)	m,m²	dB(A)	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB	dB	dB	dB
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	396,9	-63,0	1,3	-15,4	-2,4	3,6	-4,3	-1,6			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	617,5	-66,8	0,7	-17,1	-1,7	0,8	-2,0	-2,1	7,8	3,6	10,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	617,5	-66,8	0,7	-17,1	-1,7	0,8	-2,0	-2,1	0,0	0,0	-1,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	625,5	-66,9	0,7	-16,9	-1,7	1,4	-1,3	-2,1	7,8	3,6	11,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	625,5	-66,9	0,7	-16,9	-1,7	1,4	-1,3	-2,1	0,0	0,0	-0,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	379,8	-62,6	0,4	-20,3	-0,8	6,7	5,4	-1,9	7,8	3,6	17,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	379,8	-62,6	0,4	-20,3	-0,8	6,7	5,4	-1,9			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	379,7	-62,6	0,7	-13,2	-1,1	6,2	12,0	-1,9	7,8	3,6	24,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	379,7	-62,6	0,7	-13,2	-1,1	6,2	12,0	-1,9			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	613,3	-66,7	0,6	-16,9	-1,6	2,5	-0,1	-2,1	7,8	3,6	12,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	613,3	-66,7	0,6	-16,9	-1,6	2,5	-0,1	-2,1	0,0	0,0	0,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	392,2	-62,9	0,9	-8,9	-1,8	2,0	11,4	-1,6	7,8	3,6	24,2
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	392,2	-62,9	0,9	-8,9	-1,8	2,0	11,4	-1,6			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	652,6	-67,3	0,9	-15,3	-0,9	2,4	-13,2	-2,1	11,0	6,0	1,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	652,6	-67,3	0,9	-15,3	-0,9	2,4	-13,2	-2,1			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	370,0	-62,4	0,5	-8,8	-0,9	1,2	-6,4	-1,6	10,8	6,0	8,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	370,0	-62,4	0,5	-8,8	-0,9	1,2	-6,4	-1,6	13,8	0,0	5,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	394,2	-62,9	0,7	-12,4	-0,7	3,3	-11,0	-2,0	10,8	6,0	3,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	394,2	-62,9	0,7	-12,4	-0,7	3,3	-11,0	-2,0	13,8	0,0	0,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	317,4	-61,0	0,1	-0,4	-1,9	0,1	3,8	-1,9	11,2	3,4	16,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	317,4	-61,0	0,1	-0,4	-1,9	0,1	3,8	-1,9			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	611,7	-66,7	0,5	-17,0	-1,4	1,6	-22,1	-2,1	10,8	6,0	-7,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	611,7	-66,7	0,5	-17,0	-1,4	1,6	-22,1	-2,1	13,8	0,0	-10,4
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	351,4	-61,9	-0,5	-2,7	-1,6	0,6	5,0	-1,9	11,2	3,4	17,7
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	351,4	-61,9	-0,5	-2,7	-1,6	0,6	5,0	-1,9			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	553,3	-65,9	0,8	-3,3	-1,8	0,0	12,3	-1,5	0,0	3,6	14,4
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	553,3	-65,9	0,8	-3,3	-1,8	0,0	12,3	-1,5	0,0	0,0	10,7
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	544,0	-65,7	0,8	-3,2	-1,8	0,0	12,6	-1,6	0,0	3,6	14,7
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	544,0	-65,7	0,8	-3,2	-1,8	0,0	12,6	-1,6	0,0	0,0	11,1
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	456,1	-64,2	0,8	-3,1	-1,5	0,0	14,2	-1,3	0,0	3,6	16,5
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	456,1	-64,2	0,8	-3,1	-1,5	0,0	14,2	-1,3	0,0	0,0	12,9
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	445,5	-64,0	0,8	-2,2	-1,5	0,0	15,3	-1,4	0,0	3,6	17,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	445,5	-64,0	0,8	-2,2	-1,5	0,0	15,3	-1,4	0,0	0,0	14,0
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	508,9	-65,1	0,9	-10,0	-1,8	1,5	18,1	-1,7	7,8	3,6	27,8
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	508,9	-65,1	0,9	-10,0	-1,8	1,5	18,1	-1,7			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	632,5	-67,0	1,1	-15,1	-1,6	3,1	7,9	-2,1	7,8	3,6	17,2
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	632,5	-67,0	1,1	-15,1	-1,6	3,1	7,9	-2,1	0,0	0,0	5,8
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	483,5	-64,7	0,8	-10,7	-1,8	2,3	19,3	-1,7	7,8	3,6	29,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	483,5	-64,7	0,8	-10,7	-1,8	2,3	19,3	-1,7			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	633,2	-67,0	1,1	-14,7	-1,7	3,2	6,0	-2,1	7,8	3,6	15,3
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	633,2	-67,0	1,1	-14,7	-1,7	3,2	6,0	-2,1	0,0	0,0	3,9
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	626,5	-66,9	1,1	-15,0	-1,6	3,4	8,8	-2,1	7,8	3,6	18,1
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	626,5	-66,9	1,1	-15,0	-1,6	3,4	8,8	-2,1	0,0	0,0	6,7
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	459,7	-64,2	0,7	-11,6	-1,7	2,8	19,9	-1,7	7,8	3,6	29,7
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	459,7	-64,2	0,7	-11,6	-1,7	2,8	19,9	-1,7			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	464,9	-64,3	1,0	-14,5	-1,0	0,1	0,9	-1,4	0,0	3,6	3,1
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	464,9	-64,3	1,0	-14,5	-1,0	0,1	0,9	-1,4	0,0	0,0	-0,5
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	419,4	-63,4	1,0	-0,8	-1,3	0,0	7,3	-1,3	0,0	3,6	9,6
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	419,4	-63,4	1,0	-0,8	-1,3	0,0	7,3	-1,3	0,0	0,0	6,0
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	601,4	-66,6	1,1	-17,4	-1,3	0,0	-12,5	-1,8	0,0	3,6	-10,7
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	601,4	-66,6	1,1	-17,4	-1,3	0,0	-12,5	-1,8	0,0	0,0	-14,3
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	411,6	-63,3	1,0	-4,1	-1,3	0,0	7,3	-1,3	0,0	3,6	9,6
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	411,6	-63,3	1,0	-4,1	-1,3	0,0	7,3	-1,3	0,0	0,0	6,0
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	605,6	-66,6	1,0	-17,0	-1,3	0,1	-8,8	-1,8	0,0	3,6	-6,9
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	605,6	-66,6	1,0	-17,0	-1,3	0,1	-8,8	-1,8	0,0	0,0	-10,5
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	405,5	-63,2	1,0	-6,6	-1,2	0,0	1,8	-1,5	0,0	3,6	3,9
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	405,5	-63,2	1,0	-6,6	-1,2	0,0	1,8	-1,5	0,0	0,0	0,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	402,7	-63,1	1,0	-4,8	-1,2	0,0	3,9	-1,5	0,0	3,6	6,0
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	402,7	-63,1	1,0	-4,8	-1,2	0,0	3,9	-1,5	0,0	0,0	2,4
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	446,9	-64,0	0,7	-2,2	-1,5	0,0	15,8	-1,4	0,0	3,6	18,1
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	446,9	-64,0	0,7	-2,2	-1,5	0,0	15,8	-1,4	0,0	0,0	14,4
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	399,9	-63,0	0,8	-5,2	-1,2	0,0	5,5	-1,4	0,0	3,6	7,7
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	399,9	-63,0	0,8	-5,2	-1,2	0,0	5,5	-1,4	0,0	0,0	4,0
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	543,6	-65,7	0,7	-3,3	-1,8	0,0	13,1	-1,6	0,0	3,6	15,2
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	543,6	-65,7	0,7	-3,3	-1,8	0,0	13,1	-1,6	0,0	0,0	11,6
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	611,0	-66,7	1,1	-17,2	-1,3	0,0	-12,4	-1,8	0,0	3,6	-10,6
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	611,0	-66,7	1,1	-17,2	-1,3	0,0	-12,4	-1,8	0,0	0,0	-14,2
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	560,2	-66,0	1,1	-15,8	-1,2	0,1	-2,0	-1,5	0,0	3,6	0,1
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	560,2	-66,0	1,1	-15,8	-1,2	0,1	-2,0	-1,5	0,0	0,0	-3,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	628,9	-67,0	0,9	-13,8	-1,0	2,5	-16,7	-2,1	10,8	6,0	-2,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	628,9	-67,0	0,9	-13,8	-1,0	2,5	-16,7	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	507,4	-65,1	0,7	-8,8	-1,4	0,9	-2,1	-1,7	10,8	6,0	13,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	507,4	-65,1	0,7	-8,8	-1,4	0,9	-2,1	-1,7			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	633,9	-67,0	0,9	-13,3	-1,0	1,8	-9,3	-2,1	11,0	6,0	5,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	633,9	-67,0	0,9	-13,3	-1,0	1,8	-9,3	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	650,3	-67,3	0,9	-16,6	-0,9	4,7	-19,6	-2,1	11,0	6,0	-4,8

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	650,3	-67,3	0,9	-16,6	-0,9	4,7	-19,6	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	655,4	-67,3	0,9	-14,4	-0,9	0,0	-21,9	-2,1	11,0	6,0	-7,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	655,4	-67,3	0,9	-14,4	-0,9	0,0	-21,9	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	496,6	-64,9	0,7	-9,8	-1,4	1,4	-5,1	-1,7	10,8	6,0	10,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	496,6	-64,9	0,7	-9,8	-1,4	1,4	-5,1	-1,7			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	398,5	-63,0	0,8	-3,2	-1,2	0,0	5,1	-1,5	0,0	3,6	7,3
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	398,5	-63,0	0,8	-3,2	-1,2	0,0	5,1	-1,5	0,0	0,0	3,6
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	399,4	-63,0	1,0	-1,5	-1,3	0,0	10,2	-1,5	0,0	3,6	12,3
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	399,4	-63,0	1,0	-1,5	-1,3	0,0	10,2	-1,5	0,0	0,0	8,7
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	593,9	-66,5	1,2	-16,3	-1,4	0,4	-15,1	-1,8	0,0	3,6	-13,2
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	593,9	-66,5	1,2	-16,3	-1,4	0,4	-15,1	-1,8	0,0	0,0	-16,8
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	596,8	-66,5	1,2	-17,4	-1,3	0,3	-12,2	-1,8	0,0	3,6	-10,4
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	596,8	-66,5	1,2	-17,4	-1,3	0,3	-12,2	-1,8	0,0	0,0	-14,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	597,8	-66,5	0,2	-18,8	-2,1	2,5	-7,9	-2,1	0,0	3,6	-6,4
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	597,8	-66,5	0,2	-18,8	-2,1	2,5	-7,9	-2,1	0,0	0,0	-10,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	597,8	-66,5	0,6	-19,6	-3,7	3,2	6,8	-2,1	7,8	3,6	16,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	597,8	-66,5	0,6	-19,6	-3,7	3,2	6,8	-2,1	0,0	0,0	4,7
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	597,6	-66,5	1,0	-17,0	-1,3	0,0	-8,7	-1,8	0,0	3,6	-6,8
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	597,6	-66,5	1,0	-17,0	-1,3	0,0	-8,7	-1,8	0,0	0,0	-10,5
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	599,6	-66,5	1,1	-17,4	-1,3	0,0	-12,4	-1,8	0,0	3,6	-10,6
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	599,6	-66,5	1,1	-17,4	-1,3	0,0	-12,4	-1,8	0,0	0,0	-14,2
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	502,5	-65,0	1,0	-9,5	-1,4	0,0	-7,7	-1,6	0,0	3,6	-5,7
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	502,5	-65,0	1,0	-9,5	-1,4	0,0	-7,7	-1,6	0,0	0,0	-9,3
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	547,9	-65,8	1,0	-16,2	-1,2	0,1	-2,5	-1,7	0,0	3,6	-0,6
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	547,9	-65,8	1,0	-16,2	-1,2	0,1	-2,5	-1,7	0,0	0,0	-4,2
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	596,5	-66,5	1,0	-17,3	-1,3	0,4	-9,7	-1,8	0,0	3,6	-7,9
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	596,5	-66,5	1,0	-17,3	-1,3	0,4	-9,7	-1,8	0,0	0,0	-11,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	593,0	-66,5	0,6	-19,0	-1,5	3,5	-15,1	-2,1	0,0	3,6	-13,6
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	593,0	-66,5	0,6	-19,0	-1,5	3,5	-15,1	-2,1	0,0	0,0	-17,2
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	593,0	-66,5	0,5	-19,6	-3,7	4,6	8,2	-2,1	7,8	3,6	17,5
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	593,0	-66,5	0,5	-19,6	-3,7	4,6	8,2	-2,1	0,0	0,0	6,1
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	592,8	-66,5	0,9	-17,0	-1,3	0,5	-8,3	-1,8	0,0	3,6	-6,4
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	592,8	-66,5	0,9	-17,0	-1,3	0,5	-8,3	-1,8	0,0	0,0	-10,0
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	591,1	-66,4	1,0	-17,4	-1,3	0,5	-10,1	-1,8	0,0	3,6	-8,3
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	591,1	-66,4	1,0	-17,4	-1,3	0,5	-10,1	-1,8	0,0	0,0	-11,9
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	398,4	-63,0	1,1	-2,4	-1,2	0,0	6,3	-1,5	0,0	3,6	8,4
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	398,4	-63,0	1,1	-2,4	-1,2	0,0	6,3	-1,5	0,0	0,0	4,8
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	404,6	-63,1	0,8	-7,7	-1,2	0,0	4,1	-1,5	0,0	3,6	6,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	404,6	-63,1	0,8	-7,7	-1,2	0,0	4,1	-1,5	0,0	0,0	2,6
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	452,0	-64,1	0,9	-16,8	-1,0	0,1	-1,4	-1,6	0,0	3,6	0,6
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	452,0	-64,1	0,9	-16,8	-1,0	0,1	-1,4	-1,6	0,0	0,0	-3,0
IO Nr. 16 Barmer Straße 80 2.OG LrT 41,3 dB(A) LrN 23,4 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	368,1	-62,3	1,1	-5,4	-1,6	0,0	8,8	-1,9	0,0	3,6	10,5
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	368,1	-62,3	1,1	-5,4	-1,6	0,0	8,8	-1,9	0,0	0,0	6,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	368,1	-62,3	1,3	-5,6	-2,6	0,0	23,7	-1,9	7,8	3,6	33,2
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	368,1	-62,3	1,3	-5,6	-2,6	0,0	23,7	-1,9			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	566,3	-66,1	0,1	-18,7	-2,0	2,7	-7,1	-2,0	0,0	3,6	-5,5
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	566,3	-66,1	0,1	-18,7	-2,0	2,7	-7,1	-2,0	0,0	0,0	-9,1
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	566,3	-66,1	0,6	-19,5	-3,6	3,5	7,8	-2,0	7,8	3,6	17,1
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	566,3	-66,1	0,6	-19,5	-3,6	3,5	7,8	-2,0	0,0	0,0	5,7
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	374,7	-62,5	1,1	-8,3	-1,3	0,1	6,0	-1,9	0,0	3,6	7,8
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	374,7	-62,5	1,1	-8,3	-1,3	0,1	6,0	-1,9	0,0	0,0	4,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	374,7	-62,5	1,3	-9,4	-2,0	0,1	20,4	-1,9	7,8	3,6	30,0
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	374,7	-62,5	1,3	-9,4	-2,0	0,1	20,4	-1,9			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	393,2	-62,9	1,0	-9,8	-1,1	0,1	3,3	-2,2	0,0	3,6	4,7
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	393,2	-62,9	1,0	-9,8	-1,1	0,1	3,3	-2,2	0,0	0,0	1,1
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	393,2	-62,9	1,2	-11,3	-1,8	0,2	18,2	-2,2	7,8	3,6	27,4
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	393,2	-62,9	1,2	-11,3	-1,8	0,2	18,2	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	589,8	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	4,9	-2,9	-2,1	7,8	3,6	6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	589,8	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	4,9	-2,9	-2,1	0,0	0,0	-5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	590,8	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	3,8	-4,0	-2,1	7,8	3,6	5,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	590,8	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	3,8	-4,0	-2,1	0,0	0,0	-6,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	385,7	-62,7	1,0	-14,7	-1,6	4,6	8,4	-2,2	7,8	3,6	17,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	385,7	-62,7	1,0	-14,7	-1,6	4,6	8,4	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	384,2	-62,7	1,1	-14,4	-1,6	4,6	8,7	-2,2	7,8	3,6	17,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	384,2	-62,7	1,1	-14,4	-1,6	4,6	8,7	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	586,5	-66,4	0,6	-19,2	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	586,5	-66,4	0,6	-19,2	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	587,7	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	4,5	-3,3	-2,1	7,8	3,6	6,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	587,7	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	4,5	-3,3	-2,1	0,0	0,0	-5,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	588,6	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	588,6	-66,4	0,6	-19,3	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	584,7	-66,3	0,6	-19,3	-3,5	2,5	-5,3	-2,1	7,8	3,6	4,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	584,7	-66,3	0,6	-19,3	-3,5	2,5	-5,3	-2,1	0,0	0,0	-7,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	365,6	-62,3	1,1	-14,3	-1,6	3,1	6,9	-1,9	7,8	3,6	16,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	365,6	-62,3	1,1	-14,3	-1,6	3,1	6,9	-1,9			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	387,1	-62,7	1,0	-19,1	-1,4	7,6	7,1	-2,2	7,8	3,6	16,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	387,1	-62,7	1,0	-19,1	-1,4	7,6	7,1	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	364,5	-62,2	1,1	-15,1	-1,6	3,6	6,6	-1,9	7,8	3,6	16,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	364,5	-62,2	1,1	-15,1	-1,6	3,6	6,6	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	366,3	-62,3	1,1	-12,0	-1,7	2,6	8,6	-1,9	7,8	3,6	18,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	366,3	-62,3	1,1	-12,0	-1,7	2,6	8,6	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	583,7	-66,3	0,6	-19,2	-3,5	0,4	-7,3	-2,1	7,8	3,6	2,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	583,7	-66,3	0,6	-19,2	-3,5	0,4	-7,3	-2,1	0,0	0,0	-9,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	367,8	-62,3	1,2	-10,8	-1,8	3,9	11,0	-1,9	7,8	3,6	20,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	367,8	-62,3	1,2	-10,8	-1,8	3,9	11,0	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	367,1	-62,3	1,2	-10,8	-1,8	3,9	11,0	-1,9	7,8	3,6	20,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	367,1	-62,3	1,2	-10,8	-1,8	3,9	11,0	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	381,2	-62,6	1,1	-13,9	-1,7	4,7	9,4	-2,2	7,8	3,6	18,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	381,2	-62,6	1,1	-13,9	-1,7	4,7	9,4	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	577,7	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	577,7	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	0,0	0,0	-4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	578,1	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	4,0	-3,7	-2,1	7,8	3,6	5,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	578,1	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	4,0	-3,7	-2,1	0,0	0,0	-5,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	577,3	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	577,3	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	0,0	0,0	-4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	380,0	-62,6	1,2	-13,5	-1,7	4,6	9,8	-2,2	7,8	3,6	19,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	380,0	-62,6	1,2	-13,5	-1,7	4,6	9,8	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	388,5	-62,8	1,0	-19,3	-1,4	5,3	4,5	-2,2	7,8	3,6	13,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	388,5	-62,8	1,0	-19,3	-1,4	5,3	4,5	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	390,2	-62,8	1,0	-19,6	-1,4	5,5	4,4	-2,2	7,8	3,6	13,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	390,2	-62,8	1,0	-19,6	-1,4	5,5	4,4	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	578,6	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	0,8	-7,0	-2,1	7,8	3,6	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	578,6	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	0,8	-7,0	-2,1	0,0	0,0	-9,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	576,9	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	576,9	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	0,0	0,0	-4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	576,6	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	5,1	-2,5	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	576,6	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	5,1	-2,5	-2,1	0,0	0,0	-4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	585,7	-66,3	0,6	-19,2	-3,5	4,6	-3,1	-2,1	7,8	3,6	6,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	585,7	-66,3	0,6	-19,2	-3,5	4,6	-3,1	-2,1	0,0	0,0	-5,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,1	-14,1	-1,6	4,6	9,1	-2,2	7,8	3,6	18,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,1	-14,1	-1,6	4,6	9,1	-2,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	579,3	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	0,8	-7,0	-2,1	7,8	3,6	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	579,3	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	0,8	-7,0	-2,1	0,0	0,0	-9,0

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	579,7	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	0,8	-7,0	-2,1	7,8	3,6	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	579,7	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	0,8	-7,0	-2,1	0,0	0,0	-9,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	580,2	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,6	-2,1	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	580,2	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,6	-2,1	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	364,0	-62,2	1,1	-15,1	-1,6	3,6	6,6	-1,9	7,8	3,6	16,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	364,0	-62,2	1,1	-15,1	-1,6	3,6	6,6	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	574,2	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,5	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	574,2	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,5	-2,1	0,0	0,0	-4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	574,1	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	574,1	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	0,0	0,0	-4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	370,4	-62,4	1,2	-10,7	-1,8	4,2	11,2	-1,9	7,8	3,6	20,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	370,4	-62,4	1,2	-10,7	-1,8	4,2	11,2	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	574,4	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	5,0	-2,6	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	574,4	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	5,0	-2,6	-2,1	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	573,9	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	573,9	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	574,0	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	574,0	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,6	-2,1	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,9	-62,1	1,2	-15,2	-1,6	3,6	6,7	-1,9	7,8	3,6	16,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,9	-62,1	1,2	-15,2	-1,6	3,6	6,7	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	574,3	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	7,8	3,6	6,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	574,3	-66,2	0,5	-19,3	-3,5	5,2	-2,5	-2,1	0,0	0,0	-4,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	574,5	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	0,7	-6,9	-2,1	7,8	3,6	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	574,5	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	0,7	-6,9	-2,1	0,0	0,0	-9,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	574,8	-66,2	0,5	-19,2	-3,4	0,7	-6,8	-2,1	7,8	3,6	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	574,8	-66,2	0,5	-19,2	-3,4	0,7	-6,8	-2,1	0,0	0,0	-8,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	593,0	-66,5	0,6	-19,3	-3,5	3,9	-4,0	-2,4	7,8	3,6	5,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	593,0	-66,5	0,6	-19,3	-3,5	3,9	-4,0	-2,4	0,0	0,0	-6,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	592,0	-66,4	0,6	-19,2	-3,5	3,3	-4,5	-2,2	7,8	3,6	4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	592,0	-66,4	0,6	-19,2	-3,5	3,3	-4,5	-2,2	0,0	0,0	-6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	581,0	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,7	-2,1	7,8	3,6	6,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	581,0	-66,3	0,5	-19,3	-3,5	5,1	-2,7	-2,1	0,0	0,0	-4,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	574,4	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	5,0	-2,6	-2,1	7,8	3,6	6,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	574,4	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	5,0	-2,6	-2,1	0,0	0,0	-4,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,0	-62,1	1,2	-4,6	-2,6	2,2	14,7	-1,9	7,8	3,6	24,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,0	-62,1	1,2	-4,6	-2,6	2,2	14,7	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	359,8	-62,1	1,2	-4,6	-2,6	2,2	14,7	-1,9	7,8	3,6	24,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	359,8	-62,1	1,2	-4,6	-2,6	2,2	14,7	-1,9			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,0	-62,1	1,2	-4,6	-2,6	2,2	14,7	-1,9	7,8	3,6	24,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,0	-62,1	1,2	-4,6	-2,6	2,2	14,7	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,9	-62,1	1,2	-7,3	-2,1	3,0	13,4	-1,9	7,8	3,6	22,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,9	-62,1	1,2	-7,3	-2,1	3,0	13,4	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	363,4	-62,2	1,1	-15,1	-1,6	3,3	6,4	-1,9	7,8	3,6	15,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	363,4	-62,2	1,1	-15,1	-1,6	3,3	6,4	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	368,7	-62,3	1,2	-10,7	-1,8	3,9	11,0	-1,9	7,8	3,6	20,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	368,7	-62,3	1,2	-10,7	-1,8	3,9	11,0	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	369,8	-62,4	1,2	-10,7	-1,8	3,9	11,1	-1,9	7,8	3,6	20,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	369,8	-62,4	1,2	-10,7	-1,8	3,9	11,1	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	359,8	-62,1	1,2	-4,8	-2,6	2,2	14,7	-1,9	7,8	3,6	24,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	359,8	-62,1	1,2	-4,8	-2,6	2,2	14,7	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,9	-62,1	1,2	-15,2	-1,6	3,5	6,7	-1,9	7,8	3,6	16,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,9	-62,1	1,2	-15,2	-1,6	3,5	6,7	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	574,4	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	0,7	-6,9	-2,1	7,8	3,6	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	574,4	-66,2	0,5	-19,2	-3,5	0,7	-6,9	-2,1	0,0	0,0	-9,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,8	-62,1	1,2	-7,4	-2,1	3,0	13,4	-1,9	7,8	3,6	22,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	359,8	-62,1	1,2	-7,4	-2,1	3,0	13,4	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,2	-62,1	1,2	-4,7	-2,6	2,2	14,7	-1,9	7,8	3,6	24,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	360,2	-62,1	1,2	-4,7	-2,6	2,2	14,7	-1,9			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	360,5	-62,1	1,2	-4,8	-2,6	2,2	14,7	-1,9	7,8	3,6	24,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	360,5	-62,1	1,2	-4,8	-2,6	2,2	14,7	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	585,6	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	585,6	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	594,4	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	594,4	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	595,3	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	595,3	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	588,7	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	7,8	3,6	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	588,7	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	0,0	0,0	-19,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	589,2	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,7	-15,2	-2,1	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	589,2	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,7	-15,2	-2,1	0,0	0,0	-17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	586,0	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	586,0	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	596,2	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,6	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	596,2	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,6	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	593,5	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	593,5	-66,5	1,2	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	592,5	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,3	-17,5	-2,1	7,8	3,6	-8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	592,5	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,3	-17,5	-2,1	0,0	0,0	-19,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	359,3	-62,1	1,2	-15,0	-2,2	6,3	-0,3	-1,9	7,8	3,6	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	359,3	-62,1	1,2	-15,0	-2,2	6,3	-0,3	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	597,4	-66,5	1,3	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	597,4	-66,5	1,3	-19,3	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	598,5	-66,5	1,3	-19,2	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	598,5	-66,5	1,3	-19,2	-4,8	2,5	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	599,5	-66,5	1,3	-19,2	-4,8	2,6	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	599,5	-66,5	1,3	-19,2	-4,8	2,6	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	374,5	-62,5	1,1	-17,8	-2,8	7,9	-1,5	-2,2	7,8	3,6	7,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	374,5	-62,5	1,1	-17,8	-2,8	7,9	-1,5	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	373,0	-62,4	1,2	-17,6	-2,7	7,9	-1,2	-2,2	7,8	3,6	8,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	373,0	-62,4	1,2	-17,6	-2,7	7,9	-1,2	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	371,6	-62,4	1,2	-17,4	-2,6	7,9	-0,9	-2,2	7,8	3,6	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	371,6	-62,4	1,2	-17,4	-2,6	7,9	-0,9	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	378,9	-62,6	1,1	-22,8	-2,7	11,7	-2,9	-2,2	7,8	3,6	6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	378,9	-62,6	1,1	-22,8	-2,7	11,7	-2,9	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	377,5	-62,5	1,1	-22,7	-2,7	11,6	-2,6	-2,2	7,8	3,6	6,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	377,5	-62,5	1,1	-22,7	-2,7	11,6	-2,6	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	376,1	-62,5	1,1	-18,0	-2,8	7,8	-1,8	-2,2	7,8	3,6	7,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	376,1	-62,5	1,1	-18,0	-2,8	7,8	-1,8	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	380,5	-62,6	1,1	-22,9	-2,8	11,6	-3,1	-2,2	7,8	3,6	6,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	380,5	-62,6	1,1	-22,9	-2,8	11,6	-3,1	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	587,1	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	7,8	3,6	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	587,1	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	0,0	0,0	-19,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	587,7	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	7,8	3,6	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	587,7	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	0,0	0,0	-19,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	588,2	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	7,8	3,6	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	588,2	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	0,7	-17,2	-2,1	0,0	0,0	-19,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	382,1	-62,6	1,1	-23,0	-2,8	8,8	-6,1	-2,2	7,8	3,6	3,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	382,1	-62,6	1,1	-23,0	-2,8	8,8	-6,1	-2,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	586,4	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	586,4	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	586,7	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	586,7	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,1	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,1	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	0,0	0,0	-17,2

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,0	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,0	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	0,0	0,0	-17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,3	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,7	-15,0	-2,1	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,3	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,7	-15,0	-2,1	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,2	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,2	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-17,8	-2,6	5,1	-4,4	-1,9	7,8	3,6	5,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-17,8	-2,6	5,1	-4,4	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,5	-66,3	1,1	-19,2	-4,8	0,5	-17,2	-2,1	7,8	3,6	-7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,5	-66,3	1,1	-19,2	-4,8	0,5	-17,2	-2,1	0,0	0,0	-19,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,3	-66,3	1,1	-19,2	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,3	-66,3	1,1	-19,2	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	0,0	0,0	-17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,3	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,3	-66,3	1,1	-19,3	-4,8	2,6	-15,1	-2,1	0,0	0,0	-17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	600,6	-66,6	1,3	-19,2	-4,8	2,6	-15,3	-2,1	7,8	3,6	-5,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	600,6	-66,6	1,3	-19,2	-4,8	2,6	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	601,7	-66,6	1,3	-19,2	-4,8	2,6	-15,3	-2,4	7,8	3,6	-6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	601,7	-66,6	1,3	-19,2	-4,8	2,6	-15,3	-2,4	0,0	0,0	-17,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-17,8	-2,6	5,1	-4,4	-1,9	7,8	3,6	5,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-17,8	-2,6	5,1	-4,4	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	361,9	-62,2	1,2	-14,9	-2,3	6,4	-0,3	-1,9	7,8	3,6	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	361,9	-62,2	1,2	-14,9	-2,3	6,4	-0,3	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,6	-66,3	1,1	-19,2	-4,8	0,5	-17,2	-2,1	7,8	3,6	-7,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,6	-66,3	1,1	-19,2	-4,8	0,5	-17,2	-2,1	0,0	0,0	-19,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,8	-66,3	1,2	-19,2	-4,7	7,4	-10,1	-2,1	7,8	3,6	-0,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,8	-66,3	1,2	-19,2	-4,7	7,4	-10,1	-2,1	0,0	0,0	-12,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	583,4	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	7,8	3,6	-5,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	583,4	-66,3	1,2	-19,3	-4,8	2,8	-15,0	-2,1	0,0	0,0	-17,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	590,0	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,7	-15,2	-2,1	7,8	3,6	-5,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	590,0	-66,4	1,2	-19,3	-4,8	2,7	-15,2	-2,1	0,0	0,0	-17,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	355,2	-62,0	1,2	-17,7	-2,6	5,2	-4,4	-1,9	7,8	3,6	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	355,2	-62,0	1,2	-17,7	-2,6	5,2	-4,4	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	354,7	-62,0	1,2	-17,7	-2,6	0,5	-9,1	-1,9	7,8	3,6	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	354,7	-62,0	1,2	-17,7	-2,6	0,5	-9,1	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	360,2	-62,1	1,2	-14,9	-2,2	6,3	-0,3	-1,9	7,8	3,6	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	360,2	-62,1	1,2	-14,9	-2,2	6,3	-0,3	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	361,2	-62,1	1,2	-14,8	-2,3	6,7	0,1	-1,9	7,8	3,6	9,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	361,2	-62,1	1,2	-14,8	-2,3	6,7	0,1	-1,9			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	358,5	-62,1	1,2	-15,0	-2,2	6,3	-0,2	-1,9	7,8	3,6	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	358,5	-62,1	1,2	-15,0	-2,2	6,3	-0,2	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	357,7	-62,1	1,2	-15,0	-2,2	3,3	-3,2	-1,9	7,8	3,6	6,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	357,7	-62,1	1,2	-15,0	-2,2	3,3	-3,2	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	356,7	-62,0	1,2	-21,3	-2,2	7,6	-5,2	-1,9	7,8	3,6	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	356,7	-62,0	1,2	-21,3	-2,2	7,6	-5,2	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	355,9	-62,0	1,2	-17,6	-2,6	5,2	-4,4	-1,9	7,8	3,6	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	355,9	-62,0	1,2	-17,6	-2,6	5,2	-4,4	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-5,6	-3,8	2,1	3,6	-1,9	7,8	3,6	13,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-5,6	-3,8	2,1	3,6	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,4	-61,9	1,3	-5,7	-3,8	2,2	3,6	-1,9	7,8	3,6	13,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,4	-61,9	1,3	-5,7	-3,8	2,2	3,6	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,7	-61,9	1,3	-5,7	-3,8	2,2	3,6	-1,9	7,8	3,6	13,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,7	-61,9	1,3	-5,7	-3,8	2,2	3,6	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,0	-61,9	1,3	-10,7	-2,5	3,9	1,7	-1,9	7,8	3,6	11,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,0	-61,9	1,3	-10,7	-2,5	3,9	1,7	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	350,9	-61,9	1,3	-10,7	-2,5	3,9	1,7	-1,9	7,8	3,6	11,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	350,9	-61,9	1,3	-10,7	-2,5	3,9	1,7	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,0	-61,9	1,3	-5,0	-4,1	2,0	3,8	-1,9	7,8	3,6	13,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,0	-61,9	1,3	-5,0	-4,1	2,0	3,8	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-5,0	-4,1	2,0	3,8	-1,9	7,8	3,6	13,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-5,0	-4,1	2,0	3,8	-1,9			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-5,2	-4,0	2,0	3,8	-1,9	7,8	3,6	13,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	351,1	-61,9	1,3	-5,2	-4,0	2,0	3,8	-1,9			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	590,3	-66,4	0,7	-17,2	-1,6	4,9	2,4	-2,1	7,8	3,6	14,8
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	590,3	-66,4	0,7	-17,2	-1,6	4,9	2,4	-2,1	0,0	0,0	3,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	586,4	-66,4	0,7	-17,0	-1,6	1,9	-0,4	-2,1	7,8	3,6	11,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	586,4	-66,4	0,7	-17,0	-1,6	1,9	-0,4	-2,1	0,0	0,0	0,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	373,5	-62,4	0,6	-20,2	-0,9	11,1	10,2	-2,2	7,8	3,6	22,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	373,5	-62,4	0,6	-20,2	-0,9	11,1	10,2	-2,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	355,0	-62,0	0,7	-14,5	-1,0	5,9	11,0	-1,9	7,8	3,6	23,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	355,0	-62,0	0,7	-14,5	-1,0	5,9	11,0	-1,9			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	600,0	-66,6	0,8	-16,9	-1,6	1,5	-0,8	-2,1	7,8	3,6	11,6
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	600,0	-66,6	0,8	-16,9	-1,6	1,5	-0,8	-2,1	0,0	0,0	0,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	347,8	-61,8	0,9	-6,4	-1,6	2,3	15,4	-1,9	7,8	3,6	27,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	347,8	-61,8	0,9	-6,4	-1,6	2,3	15,4	-1,9			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	611,9	-66,7	0,9	-15,3	-0,8	1,6	-13,3	-2,1	11,0	6,0	1,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	611,9	-66,7	0,9	-15,3	-0,8	1,6	-13,3	-2,1			

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	320,0	-61,1	0,5	-9,9	-0,6	2,6	-4,6	-1,8	10,8	6,0	10,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	320,0	-61,1	0,5	-9,9	-0,6	2,6	-4,6	-1,8	13,8	0,0	7,4
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	359,4	-62,1	0,7	-12,6	-0,6	3,3	-10,3	-1,9	10,8	6,0	4,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	359,4	-62,1	0,7	-12,6	-0,6	3,3	-10,3	-1,9	13,8	0,0	1,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	298,3	-60,5	0,0	-0,5	-1,8	0,3	4,5	-2,0	11,2	3,4	17,1
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	298,3	-60,5	0,0	-0,5	-1,8	0,3	4,5	-2,0			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	578,5	-66,2	0,5	-17,1	-1,4	1,8	-21,5	-2,1	10,8	6,0	-6,8
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	578,5	-66,2	0,5	-17,1	-1,4	1,8	-21,5	-2,1	13,8	0,0	-9,8
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	342,2	-61,7	-0,5	-1,3	-1,7	0,3	6,2	-2,1	11,2	3,4	18,7
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	342,2	-61,7	-0,5	-1,3	-1,7	0,3	6,2	-2,1			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	513,0	-65,2	0,8	-3,2	-1,7	0,0	13,2	-1,5	0,0	3,6	15,3
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	513,0	-65,2	0,8	-3,2	-1,7	0,0	13,2	-1,5	0,0	0,0	11,7
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	517,5	-65,3	0,8	-3,3	-1,7	0,1	13,1	-1,5	0,0	3,6	15,2
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	517,5	-65,3	0,8	-3,3	-1,7	0,1	13,1	-1,5	0,0	0,0	11,6
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	413,6	-63,3	0,8	-2,4	-1,4	0,0	15,9	-1,3	0,0	3,6	18,2
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	413,6	-63,3	0,8	-2,4	-1,4	0,0	15,9	-1,3	0,0	0,0	14,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	419,1	-63,4	0,8	-2,7	-1,4	0,0	15,4	-1,3	0,0	3,6	17,8
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	419,1	-63,4	0,8	-2,7	-1,4	0,0	15,4	-1,3	0,0	0,0	14,1
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	458,7	-64,2	1,1	-7,3	-1,7	0,9	21,4	-1,9	7,8	3,6	30,9
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	458,7	-64,2	1,1	-7,3	-1,7	0,9	21,4	-1,9			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	599,4	-66,5	1,1	-16,0	-1,5	4,0	8,5	-2,1	7,8	3,6	17,8
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	599,4	-66,5	1,1	-16,0	-1,5	4,0	8,5	-2,1	0,0	0,0	6,4
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	438,4	-63,8	1,0	-8,1	-1,7	1,4	22,0	-1,9	7,8	3,6	31,5
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	438,4	-63,8	1,0	-8,1	-1,7	1,4	22,0	-1,9			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	605,6	-66,6	1,1	-16,1	-1,5	3,9	5,8	-2,1	7,8	3,6	15,2
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	605,6	-66,6	1,1	-16,1	-1,5	3,9	5,8	-2,1	0,0	0,0	3,7
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	607,2	-66,7	1,2	-15,4	-1,6	3,9	9,4	-2,1	7,8	3,6	18,7
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	607,2	-66,7	1,2	-15,4	-1,6	3,9	9,4	-2,1	0,0	0,0	7,3
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	425,2	-63,6	0,9	-9,0	-1,7	1,8	22,5	-1,9	7,8	3,6	32,0
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	425,2	-63,6	0,9	-9,0	-1,7	1,8	22,5	-1,9			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	413,3	-63,3	1,0	-9,2	-1,0	0,0	7,0	-1,6	0,0	3,6	9,1
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	413,3	-63,3	1,0	-9,2	-1,0	0,0	7,0	-1,6	0,0	0,0	5,4
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	368,9	-62,3	1,0	-0,8	-1,2	0,0	8,5	-1,5	0,0	3,6	10,7
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	368,9	-62,3	1,0	-0,8	-1,2	0,0	8,5	-1,5	0,0	0,0	7,0
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	566,7	-66,1	1,1	-17,5	-1,3	0,5	-11,5	-1,8	0,0	3,6	-9,6
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	566,7	-66,1	1,1	-17,5	-1,3	0,5	-11,5	-1,8	0,0	0,0	-13,3
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	367,8	-62,3	0,9	-0,9	-1,2	0,0	11,6	-1,5	0,0	3,6	13,7
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	367,8	-62,3	0,9	-0,9	-1,2	0,0	11,6	-1,5	0,0	0,0	10,1

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	566,1	-66,1	1,0	-17,0	-1,2	0,4	-7,8	-1,7	0,0	3,6	-5,9
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	566,1	-66,1	1,0	-17,0	-1,2	0,4	-7,8	-1,7	0,0	0,0	-9,6
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	368,8	-62,3	1,0	-6,6	-1,1	0,1	2,7	-1,4	0,0	3,6	4,9
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	368,8	-62,3	1,0	-6,6	-1,1	0,1	2,7	-1,4	0,0	0,0	1,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	370,2	-62,4	1,0	-6,7	-1,1	0,1	2,8	-1,4	0,0	3,6	5,0
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	370,2	-62,4	1,0	-6,7	-1,1	0,1	2,8	-1,4	0,0	0,0	1,4
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	439,4	-63,8	0,8	-2,6	-1,5	0,0	15,7	-1,5	0,0	3,6	17,8
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	439,4	-63,8	0,8	-2,6	-1,5	0,0	15,7	-1,5	0,0	0,0	14,1
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	392,6	-62,9	0,9	-2,9	-1,2	0,0	8,0	-1,7	0,0	3,6	10,0
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	392,6	-62,9	0,9	-2,9	-1,2	0,0	8,0	-1,7	0,0	0,0	6,4
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	532,4	-65,5	0,8	-3,5	-1,7	0,0	13,2	-1,7	0,0	3,6	15,2
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	532,4	-65,5	0,8	-3,5	-1,7	0,0	13,2	-1,7	0,0	0,0	11,6
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	566,9	-66,1	1,1	-17,0	-1,2	0,3	-11,2	-1,8	0,0	3,6	-9,4
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	566,9	-66,1	1,1	-17,0	-1,2	0,3	-11,2	-1,8	0,0	0,0	-13,0
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	513,0	-65,2	1,1	-11,7	-1,1	0,1	3,0	-1,7	0,0	3,6	4,9
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	513,0	-65,2	1,1	-11,7	-1,1	0,1	3,0	-1,7	0,0	0,0	1,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	596,4	-66,5	0,9	-14,2	-1,0	3,1	-16,1	-2,1	10,8	6,0	-1,4
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	596,4	-66,5	0,9	-14,2	-1,0	3,1	-16,1	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	453,9	-64,1	0,7	-7,4	-1,2	0,9	0,5	-2,0	10,8	6,0	15,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	453,9	-64,1	0,7	-7,4	-1,2	0,9	0,5	-2,0			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	598,3	-66,5	0,9	-13,7	-0,9	2,4	-8,7	-2,1	11,0	6,0	6,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	598,3	-66,5	0,9	-13,7	-0,9	2,4	-8,7	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	611,9	-66,7	0,9	-16,0	-0,9	2,8	-20,5	-2,1	11,0	6,0	-5,6
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	611,9	-66,7	0,9	-16,0	-0,9	2,8	-20,5	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	612,6	-66,7	0,9	-14,7	-0,8	0,1	-21,4	-2,1	11,0	6,0	-6,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	612,6	-66,7	0,9	-14,7	-0,8	0,1	-21,4	-2,1			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	445,8	-64,0	0,7	-7,7	-1,2	1,0	-2,3	-2,0	10,8	6,0	12,5
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	445,8	-64,0	0,7	-7,7	-1,2	1,0	-2,3	-2,0			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	385,1	-62,7	1,1	-2,5	-1,2	0,0	6,4	-1,7	0,0	3,6	8,3
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	385,1	-62,7	1,1	-2,5	-1,2	0,0	6,4	-1,7	0,0	0,0	4,7
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	374,4	-62,5	1,0	-2,9	-1,2	0,0	9,4	-1,4	0,0	3,6	11,6
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	374,4	-62,5	1,0	-2,9	-1,2	0,0	9,4	-1,4	0,0	0,0	8,0
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	573,2	-66,2	1,1	-17,2	-1,3	0,3	-15,7	-1,8	0,0	3,6	-13,9
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	573,2	-66,2	1,1	-17,2	-1,3	0,3	-15,7	-1,8	0,0	0,0	-17,5
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	574,7	-66,2	1,1	-17,5	-1,3	0,5	-11,7	-1,8	0,0	3,6	-9,9
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	574,7	-66,2	1,1	-17,5	-1,3	0,5	-11,7	-1,8	0,0	0,0	-13,5
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	570,7	-66,1	0,2	-18,8	-2,1	2,7	-7,2	-2,0	0,0	3,6	-5,6
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	570,7	-66,1	0,2	-18,8	-2,1	2,7	-7,2	-2,0	0,0	0,0	-9,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	570,7	-66,1	0,6	-19,6	-3,6	3,5	7,6	-2,0	7,8	3,6	17,0
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	570,7	-66,1	0,6	-19,6	-3,6	3,5	7,6	-2,0	0,0	0,0	5,6
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	570,6	-66,1	1,0	-17,1	-1,2	0,5	-7,8	-1,7	0,0	3,6	-5,9
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	570,6	-66,1	1,0	-17,1	-1,2	0,5	-7,8	-1,7	0,0	0,0	-9,5
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	567,6	-66,1	1,1	-17,5	-1,3	0,5	-11,4	-1,8	0,0	3,6	-9,5
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	567,6	-66,1	1,1	-17,5	-1,3	0,5	-11,4	-1,8	0,0	0,0	-13,2
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	502,1	-65,0	1,0	-11,6	-1,3	0,1	-9,7	-1,9	0,0	3,6	-7,9
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	502,1	-65,0	1,0	-11,6	-1,3	0,1	-9,7	-1,9	0,0	0,0	-11,5
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	546,1	-65,7	1,0	-17,0	-1,2	0,2	-3,1	-2,0	0,0	3,6	-1,5
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	546,1	-65,7	1,0	-17,0	-1,2	0,2	-3,1	-2,0	0,0	0,0	-5,2
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	589,4	-66,4	1,2	-17,4	-1,3	0,3	-9,7	-2,1	0,0	3,6	-8,2
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	589,4	-66,4	1,2	-17,4	-1,3	0,3	-9,7	-2,1	0,0	0,0	-11,8
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	580,2	-66,3	0,8	-19,0	-1,5	3,0	-15,3	-2,1	0,0	3,6	-13,8
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	580,2	-66,3	0,8	-19,0	-1,5	3,0	-15,3	-2,1	0,0	0,0	-17,4
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	580,2	-66,3	0,6	-19,6	-3,6	4,0	8,0	-2,1	7,8	3,6	17,3
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	580,2	-66,3	0,6	-19,6	-3,6	4,0	8,0	-2,1	0,0	0,0	5,9
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	580,1	-66,3	1,0	-17,0	-1,3	0,3	-8,2	-1,8	0,0	3,6	-6,4
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	580,1	-66,3	1,0	-17,0	-1,3	0,3	-8,2	-1,8	0,0	0,0	-10,0
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	572,6	-66,1	1,1	-17,5	-1,3	0,3	-10,0	-1,8	0,0	3,6	-8,1
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	572,6	-66,1	1,1	-17,5	-1,3	0,3	-10,0	-1,8	0,0	0,0	-11,8
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	380,7	-62,6	1,1	-2,2	-1,2	0,0	7,0	-1,4	0,0	3,6	9,1
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	380,7	-62,6	1,1	-2,2	-1,2	0,0	7,0	-1,4	0,0	0,0	5,5
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	406,1	-63,2	0,9	-7,5	-1,2	0,0	4,4	-1,7	0,0	3,6	6,3
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	406,1	-63,2	0,9	-7,5	-1,2	0,0	4,4	-1,7	0,0	0,0	2,7
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	455,1	-64,2	0,9	-17,2	-1,1	0,1	-1,8	-1,9	0,0	3,6	-0,1
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	455,1	-64,2	0,9	-17,2	-1,1	0,1	-1,8	-1,9	0,0	0,0	-3,7
IO Nr. 17 In der Graslake 40a 1.OG LrT 46,4 dB(A) LrN 39,1 dB(A)																					
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	382,8	-62,7	0,8	-23,9	-1,6	0,7	-9,7	-1,2	0,0	0,0	-10,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	382,8	-62,7	0,8	-23,9	-1,6	0,7	-9,7	-1,2	0,0	0,0	-10,9
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,2	-24,6	-2,7	1,5	5,5	-1,2	7,8	0,0	12,1
11	U_I_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,2	-24,6	-2,7	1,5	5,5	-1,2			
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	290,1	-60,2	2,5	-11,3	-0,7	4,3	11,4	-1,2	0,0	0,0	10,2
22	U_II_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	290,1	-60,2	2,5	-11,3	-0,7	4,3	11,4	-1,2	0,0	0,0	10,2
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	290,1	-60,2	2,7	-13,2	-1,3	5,7	26,5	-1,2	7,8	0,0	33,0
22	U_II_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	290,1	-60,2	2,7	-13,2	-1,3	5,7	26,5	-1,2	0,0	0,0	25,2
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	332,8	-61,4	0,8	-24,1	-1,5	0,3	-8,9	-1,2	0,0	0,0	-10,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	332,8	-61,4	0,8	-24,1	-1,5	0,3	-8,9	-1,2	0,0	0,0	-10,1
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	332,8	-61,4	1,3	-24,7	-2,5	0,7	6,2	-1,2	7,8	0,0	12,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
51	U_III_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	332,8	-61,4	1,3	-24,7	-2,5	0,7	6,2	-1,2			
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	294,5	-60,4	1,0	-24,1	-1,3	0,0	-8,9	-1,2	0,0	0,0	-10,1
62	U_V_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	62,0	75,9	0,0	0,0	294,5	-60,4	1,0	-24,1	-1,3	0,0	-8,9	-1,2	0,0	0,0	-10,1
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	294,5	-60,4	1,5	-24,7	-2,3	0,0	7,0	-1,2	7,8	0,0	13,5
62	U_V_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			74,9	62,0	92,8	0,0	0,0	294,5	-60,4	1,5	-24,7	-2,3	0,0	7,0	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	138,7	-53,8	1,7	-14,7	-0,7	5,8	19,1	-0,9	7,8	0,0	26,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	138,7	-53,8	1,7	-14,7	-0,7	5,8	19,1	-0,9	0,0	0,0	18,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	135,1	-53,6	1,7	-15,5	-0,6	6,3	19,0	-0,9	7,8	0,0	25,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	135,1	-53,6	1,7	-15,5	-0,6	6,3	19,0	-0,9	0,0	0,0	18,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	301,2	-60,6	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-4,0	-1,2	7,8	0,0	2,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	301,2	-60,6	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-4,0	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	303,1	-60,6	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-4,1	-1,2	7,8	0,0	2,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,1	81,8	0,0	0,0	303,1	-60,6	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-4,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	149,9	-54,5	1,7	-11,5	-0,8	3,7	19,5	-0,9	7,8	0,0	26,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	149,9	-54,5	1,7	-11,5	-0,8	3,7	19,5	-0,9	0,0	0,0	18,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	146,1	-54,3	1,7	-12,2	-0,7	4,9	20,1	-0,9	7,8	0,0	27,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	146,1	-54,3	1,7	-12,2	-0,7	4,9	20,1	-0,9	0,0	0,0	19,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	142,4	-54,1	1,7	-13,3	-0,7	6,1	20,4	-0,9	7,8	0,0	27,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,7	80,8	0,0	0,0	142,4	-54,1	1,7	-13,3	-0,7	6,1	20,4	-0,9	0,0	0,0	19,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	157,2	-54,9	1,7	-10,6	-0,8	4,2	20,4	-0,9	7,8	0,0	27,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	157,2	-54,9	1,7	-10,6	-0,8	4,2	20,4	-0,9	0,0	0,0	19,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	343,3	-61,7	1,3	-24,4	-2,5	0,3	-6,2	-1,3	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	343,3	-61,7	1,3	-24,4	-2,5	0,3	-6,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	299,4	-60,5	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-4,0	-1,2	7,8	0,0	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	299,4	-60,5	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-4,0	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	346,1	-61,8	1,3	-24,4	-2,5	0,7	-5,9	-1,3	7,8	0,0	0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	346,1	-61,8	1,3	-24,4	-2,5	0,7	-5,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,3	-24,4	-2,5	0,2	-6,2	-1,3	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	340,7	-61,6	1,3	-24,4	-2,5	0,2	-6,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	161,0	-55,1	1,7	-10,3	-0,8	4,7	21,0	-1,0	7,8	0,0	27,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	161,0	-55,1	1,7	-10,3	-0,8	4,7	21,0	-1,0	0,0	0,0	20,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	335,7	-61,5	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,2	-1,3	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	335,7	-61,5	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	338,2	-61,6	1,3	-24,4	-2,5	0,1	-6,2	-1,3	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	338,2	-61,6	1,3	-24,4	-2,5	0,1	-6,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	307,4	-60,7	1,4	-24,4	-2,3	0,0	-4,2	-1,2	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,0	15,0	81,8	0,0	0,0	307,4	-60,7	1,4	-24,4	-2,3	0,0	-4,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	224,8	-58,0	2,3	-13,7	-1,1	10,4	20,7	-1,1	7,8	0,0	27,4

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	224,8	-58,0	2,3	-13,7	-1,1	10,4	20,7	-1,1	0,0	0,0	19,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	220,9	-57,9	2,3	-13,5	-1,1	10,3	20,9	-1,1	7,8	0,0	27,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	220,9	-57,9	2,3	-13,5	-1,1	10,3	20,9	-1,1	0,0	0,0	19,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	228,6	-58,2	2,4	-14,2	-1,1	10,8	20,6	-1,1	7,8	0,0	27,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	228,6	-58,2	2,4	-14,2	-1,1	10,8	20,6	-1,1	0,0	0,0	19,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,4	-24,4	-2,3	0,0	-4,3	-1,3	7,8	0,0	2,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	309,2	-60,8	1,4	-24,4	-2,3	0,0	-4,3	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	297,6	-60,5	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-3,9	-1,2	7,8	0,0	2,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	297,6	-60,5	1,5	-24,5	-2,3	0,0	-3,9	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	295,7	-60,4	1,6	-24,5	-2,3	0,0	-3,8	-1,2	7,8	0,0	2,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,9	15,4	81,8	0,0	0,0	295,7	-60,4	1,6	-24,5	-2,3	0,0	-3,8	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	217,0	-57,7	2,3	-13,1	-1,1	9,9	21,1	-1,1	7,8	0,0	27,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	217,0	-57,7	2,3	-13,1	-1,1	9,9	21,1	-1,1	0,0	0,0	20,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,4	-58,3	2,4	-14,3	-1,1	10,7	20,2	-1,2	7,8	0,0	26,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	232,4	-58,3	2,4	-14,3	-1,1	10,7	20,2	-1,2	0,0	0,0	19,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	236,4	-58,5	2,4	-14,4	-1,1	10,9	20,1	-1,2	7,8	0,0	26,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	236,4	-58,5	2,4	-14,4	-1,1	10,9	20,1	-1,2	0,0	0,0	18,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	153,6	-54,7	1,7	-11,0	-0,8	3,7	19,7	-0,9	7,8	0,0	26,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	153,6	-54,7	1,7	-11,0	-0,8	3,7	19,7	-0,9	0,0	0,0	18,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	305,1	-60,7	1,4	-24,5	-2,3	0,0	-4,2	-1,2	7,8	0,0	2,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			70,1	15,0	81,8	0,0	0,0	305,1	-60,7	1,4	-24,5	-2,3	0,0	-4,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	213,0	-57,6	2,2	-12,8	-1,0	9,9	21,5	-1,1	7,8	0,0	28,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	213,0	-57,6	2,2	-12,8	-1,0	9,9	21,5	-1,1	0,0	0,0	20,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	209,2	-57,4	2,2	-12,4	-1,0	9,7	21,9	-1,1	7,8	0,0	28,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	209,2	-57,4	2,2	-12,4	-1,0	9,7	21,9	-1,1	0,0	0,0	20,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	205,3	-57,2	2,2	-12,1	-1,0	9,5	22,1	-1,1	7,8	0,0	28,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	205,3	-57,2	2,2	-12,1	-1,0	9,5	22,1	-1,1	0,0	0,0	21,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	348,6	-61,8	1,3	-24,4	-2,5	1,0	-5,6	-1,3	7,8	0,0	0,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	348,6	-61,8	1,3	-24,4	-2,5	1,0	-5,6	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	279,5	-59,9	2,6	-14,5	-1,3	6,9	14,6	-1,2	7,8	0,0	21,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	279,5	-59,9	2,6	-14,5	-1,3	6,9	14,6	-1,2	0,0	0,0	13,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	275,8	-59,8	2,6	-14,6	-1,3	7,4	15,2	-1,2	7,8	0,0	21,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	275,8	-59,8	2,6	-14,6	-1,3	7,4	15,2	-1,2	0,0	0,0	14,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	328,8	-61,3	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,0	-1,3	7,8	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	328,8	-61,3	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,0	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	291,2	-60,3	2,7	-14,4	-1,3	7,3	14,8	-1,2	7,8	0,0	21,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	291,2	-60,3	2,7	-14,4	-1,3	7,3	14,8	-1,2	0,0	0,0	13,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	287,5	-60,2	2,6	-14,4	-1,3	7,6	15,1	-1,2	7,8	0,0	21,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	287,5	-60,2	2,6	-14,4	-1,3	7,6	15,1	-1,2	0,0	0,0	13,9
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	283,4	-60,0	2,6	-14,5	-1,3	7,0	14,6	-1,2	7,8	0,0	21,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	283,4	-60,0	2,6	-14,5	-1,3	7,0	14,6	-1,2	0,0	0,0	13,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	376,1	-62,5	1,4	-24,4	-2,6	1,6	-5,8	-1,3	7,8	0,0	0,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	376,1	-62,5	1,4	-24,4	-2,6	1,6	-5,8	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	271,6	-59,7	2,6	-14,6	-1,2	7,7	15,6	-1,2	7,8	0,0	22,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	271,6	-59,7	2,6	-14,6	-1,2	7,7	15,6	-1,2	0,0	0,0	14,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	302,9	-60,6	2,7	-14,3	-1,4	7,7	15,0	-1,2	7,8	0,0	21,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	302,9	-60,6	2,7	-14,3	-1,4	7,7	15,0	-1,2	0,0	0,0	13,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	306,8	-60,7	2,7	-14,2	-1,4	7,9	15,1	-1,2	7,8	0,0	21,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	306,8	-60,7	2,7	-14,2	-1,4	7,9	15,1	-1,2	0,0	0,0	13,8
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,7	-17,2	-0,6	9,9	21,4	-0,8	7,8	0,0	28,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	127,5	-53,1	1,7	-17,2	-0,6	9,9	21,4	-0,8	0,0	0,0	20,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	131,1	-53,3	1,7	-16,3	-0,6	7,0	19,2	-0,8	7,8	0,0	26,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	131,1	-53,3	1,7	-16,3	-0,6	7,0	19,2	-0,8	0,0	0,0	18,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	201,5	-57,1	2,2	-11,9	-1,0	9,3	22,3	-1,1	7,8	0,0	29,0
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	201,5	-57,1	2,2	-11,9	-1,0	9,3	22,3	-1,1	0,0	0,0	21,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,3	-60,4	2,7	-14,4	-1,3	7,5	14,9	-1,2	7,8	0,0	21,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	295,3	-60,4	2,7	-14,4	-1,3	7,5	14,9	-1,2	0,0	0,0	13,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	387,2	-62,8	1,3	-24,4	-2,7	1,5	-6,1	-1,2	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	387,2	-62,8	1,3	-24,4	-2,7	1,5	-6,1	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	390,1	-62,8	1,4	-24,4	-2,7	1,5	-6,2	-1,2	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,1	80,8	0,0	0,0	390,1	-62,8	1,4	-24,4	-2,7	1,5	-6,2	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	393,0	-62,9	1,4	-24,4	-2,7	1,5	-6,3	-1,2	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	393,0	-62,9	1,4	-24,4	-2,7	1,5	-6,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	384,4	-62,7	1,4	-24,4	-2,6	1,5	-6,0	-1,2	7,8	0,0	0,5
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	384,4	-62,7	1,4	-24,4	-2,6	1,5	-6,0	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	351,2	-61,9	1,3	-24,4	-2,5	1,3	-5,4	-1,3	7,8	0,0	1,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	351,2	-61,9	1,3	-24,4	-2,5	1,3	-5,4	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	333,3	-61,4	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,2	-1,3	7,8	0,0	0,3
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	333,3	-61,4	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,2	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	330,8	-61,4	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,1	-1,3	7,8	0,0	0,4
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	330,8	-61,4	1,3	-24,4	-2,4	0,0	-6,1	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	396,2	-62,9	1,4	-24,4	-2,7	1,5	-6,3	-1,2	7,8	0,0	0,2
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,0	15,0	80,8	0,0	0,0	396,2	-62,9	1,4	-24,4	-2,7	1,5	-6,3	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	378,6	-62,6	1,4	-24,4	-2,6	1,6	-5,9	-1,3	7,8	0,0	0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	378,6	-62,6	1,4	-24,4	-2,6	1,6	-5,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	299,3	-60,5	2,7	-14,3	-1,4	7,6	14,9	-1,2	7,8	0,0	21,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quelltyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	299,3	-60,5	2,7	-14,3	-1,4	7,6	14,9	-1,2	0,0	0,0	13,7
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	381,6	-62,6	1,4	-24,4	-2,6	1,5	-5,9	-1,3	7,8	0,0	0,6
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			68,9	15,4	80,8	0,0	0,0	381,6	-62,6	1,4	-24,4	-2,6	1,5	-5,9	-1,3			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	399,0	-63,0	1,4	-24,4	-2,7	1,4	-6,5	-1,2	7,8	0,0	0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	15,0	80,8	0,0	0,0	399,0	-63,0	1,4	-24,4	-2,7	1,4	-6,5	-1,2			
63	Lkw Verladen	Linie	LrT			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	401,9	-63,1	1,4	-24,4	-2,7	1,4	-6,6	-1,2	7,8	0,0	-0,1
63	Lkw Verladen	Linie	LrN			69,1	14,8	80,8	0,0	0,0	401,9	-63,1	1,4	-24,4	-2,7	1,4	-6,6	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	234,7	-58,4	2,6	-18,0	-1,6	5,7	1,8	-1,2	7,8	0,0	8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	234,7	-58,4	2,6	-18,0	-1,6	5,7	1,8	-1,2	0,0	0,0	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	150,6	-54,6	1,8	-11,1	-1,2	7,6	14,1	-0,9	7,8	0,0	20,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	150,6	-54,6	1,8	-11,1	-1,2	7,6	14,1	-0,9	0,0	0,0	13,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,8	-11,0	-1,2	9,0	15,8	-0,9	7,8	0,0	22,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	146,9	-54,3	1,8	-11,0	-1,2	9,0	15,8	-0,9	0,0	0,0	14,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	207,1	-57,3	2,4	-18,3	-1,4	9,4	6,3	-1,1	7,8	0,0	12,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	207,1	-57,3	2,4	-18,3	-1,4	9,4	6,3	-1,1	0,0	0,0	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	203,2	-57,2	2,3	-18,2	-1,4	8,4	5,4	-1,1	7,8	0,0	12,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	203,2	-57,2	2,3	-18,2	-1,4	8,4	5,4	-1,1	0,0	0,0	4,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	230,7	-58,3	2,5	-18,1	-1,6	5,6	1,8	-1,2	7,8	0,0	8,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	230,7	-58,3	2,5	-18,1	-1,6	5,6	1,8	-1,2	0,0	0,0	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	143,1	-54,1	1,8	-10,9	-1,1	5,6	12,8	-0,9	7,8	0,0	19,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	143,1	-54,1	1,8	-10,9	-1,1	5,6	12,8	-0,9	0,0	0,0	11,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	154,3	-54,8	1,8	-11,2	-1,2	7,7	13,8	-0,9	7,8	0,0	20,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	154,3	-54,8	1,8	-11,2	-1,2	7,7	13,8	-0,9	0,0	0,0	12,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	158,2	-55,0	1,9	-11,3	-1,2	7,7	13,6	-0,9	7,8	0,0	20,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	158,2	-55,0	1,9	-11,3	-1,2	7,7	13,6	-0,9	0,0	0,0	12,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	342,8	-61,7	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,6	-1,3	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	342,8	-61,7	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,6	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	139,2	-53,9	1,8	-10,8	-1,1	4,3	11,8	-0,9	7,8	0,0	18,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	139,2	-53,9	1,8	-10,8	-1,1	4,3	11,8	-0,9	0,0	0,0	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	135,4	-53,6	1,8	-10,6	-1,1	4,1	12,1	-0,9	7,8	0,0	19,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	135,4	-53,6	1,8	-10,6	-1,1	4,1	12,1	-0,9	0,0	0,0	11,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	131,6	-53,4	1,8	-16,0	-1,0	8,0	10,9	-0,9	7,8	0,0	17,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	131,6	-53,4	1,8	-16,0	-1,0	8,0	10,9	-0,9	0,0	0,0	10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	313,1	-60,9	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,7	-1,3	7,8	0,0	-8,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	313,1	-60,9	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,7	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	315,1	-61,0	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,8	-1,3	7,8	0,0	-8,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	315,1	-61,0	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,8	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	317,2	-61,0	2,1	-24,6	-3,9	0,0	-14,9	-1,3	7,8	0,0	-8,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	317,2	-61,0	2,1	-24,6	-3,9	0,0	-14,9	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	307,4	-60,7	2,2	-24,6	-3,8	0,0	-14,5	-1,2	7,8	0,0	-8,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	307,4	-60,7	2,2	-24,6	-3,8	0,0	-14,5	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	309,2	-60,8	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,6	-1,3	7,8	0,0	-8,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	309,2	-60,8	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,6	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	311,0	-60,8	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,6	-1,3	7,8	0,0	-8,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	311,0	-60,8	2,2	-24,6	-3,9	0,0	-14,6	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	305,7	-60,7	2,3	-24,6	-3,8	0,0	-14,4	-1,2	7,8	0,0	-7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	305,7	-60,7	2,3	-24,6	-3,8	0,0	-14,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	219,0	-57,8	2,5	-18,3	-1,5	8,0	4,4	-1,1	7,8	0,0	11,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	219,0	-57,8	2,5	-18,3	-1,5	8,0	4,4	-1,1	0,0	0,0	3,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	215,0	-57,6	2,4	-18,3	-1,5	9,2	5,7	-1,1	7,8	0,0	12,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	215,0	-57,6	2,4	-18,3	-1,5	9,2	5,7	-1,1	0,0	0,0	4,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	211,1	-57,5	2,4	-18,3	-1,5	9,5	6,2	-1,1	7,8	0,0	12,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	211,1	-57,5	2,4	-18,3	-1,5	9,5	6,2	-1,1	0,0	0,0	5,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			72,5		72,5	0,0	0,0	303,8	-60,6	2,3	-24,7	-3,9	0,0	-14,5	-1,2	7,8	0,0	-7,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			72,5		72,5	0,0	0,0	303,8	-60,6	2,3	-24,7	-3,9	0,0	-14,5	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	226,9	-58,1	2,5	-18,2	-1,5	6,4	2,6	-1,2	7,8	0,0	9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	226,9	-58,1	2,5	-18,2	-1,5	6,4	2,6	-1,2	0,0	0,0	1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	223,0	-58,0	2,5	-18,2	-1,5	6,4	2,7	-1,2	7,8	0,0	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	223,0	-58,0	2,5	-18,2	-1,5	6,4	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	286,0	-60,1	2,8	-17,1	-1,8	7,4	2,7	-1,2	7,8	0,0	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	286,0	-60,1	2,8	-17,1	-1,8	7,4	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	282,0	-60,0	2,8	-17,1	-1,8	6,4	1,7	-1,2	7,8	0,0	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	282,0	-60,0	2,8	-17,1	-1,8	6,4	1,7	-1,2	0,0	0,0	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	278,0	-59,9	2,8	-17,3	-1,8	6,3	1,7	-1,2	7,8	0,0	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	278,0	-59,9	2,8	-17,3	-1,8	6,3	1,7	-1,2	0,0	0,0	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	274,3	-59,8	2,8	-17,3	-1,8	6,3	1,8	-1,2	7,8	0,0	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	274,3	-59,8	2,8	-17,3	-1,8	6,3	1,8	-1,2	0,0	0,0	0,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	385,0	-62,7	2,1	-24,5	-4,0	1,5	-16,1	-1,3	7,8	0,0	-9,6
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	385,0	-62,7	2,1	-24,5	-4,0	1,5	-16,1	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	298,1	-60,5	2,9	-16,8	-1,9	7,7	2,9	-1,2	7,8	0,0	9,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	298,1	-60,5	2,9	-16,8	-1,9	7,7	2,9	-1,2	0,0	0,0	1,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	294,0	-60,4	2,8	-16,9	-1,9	7,5	2,7	-1,2	7,8	0,0	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	294,0	-60,4	2,8	-16,9	-1,9	7,5	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	289,9	-60,2	2,8	-17,0	-1,8	7,5	2,7	-1,2	7,8	0,0	9,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	289,9	-60,2	2,8	-17,0	-1,8	7,5	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	127,6	-53,1	1,8	-16,3	-1,0	13,5	16,4	-0,8	7,8	0,0	23,3

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	127,6	-53,1	1,8	-16,3	-1,0	13,5	16,4	-0,8	0,0	0,0	15,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	123,8	-52,8	1,8	-16,7	-1,0	12,9	15,7	-0,8	7,8	0,0	22,7
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	123,8	-52,8	1,8	-16,7	-1,0	12,9	15,7	-0,8	0,0	0,0	14,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	382,5	-62,6	2,1	-24,5	-4,0	1,2	-16,3	-1,3	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	382,5	-62,6	2,1	-24,5	-4,0	1,2	-16,3	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	336,0	-61,5	2,1	-24,6	-3,9	0,0	-16,5	-1,3	7,8	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	336,0	-61,5	2,1	-24,6	-3,9	0,0	-16,5	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	301,7	-60,6	2,9	-16,8	-1,9	7,5	2,7	-1,2	7,8	0,0	9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	301,7	-60,6	2,9	-16,8	-1,9	7,5	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	305,7	-60,7	2,9	-16,7	-1,9	7,6	2,7	-1,2	7,8	0,0	9,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	305,7	-60,7	2,9	-16,7	-1,9	7,6	2,7	-1,2	0,0	0,0	1,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	270,1	-59,6	2,7	-17,4	-1,7	6,3	1,7	-1,2	7,8	0,0	8,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	270,1	-59,6	2,7	-17,4	-1,7	6,3	1,7	-1,2	0,0	0,0	0,5
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	199,4	-57,0	2,3	-18,3	-1,4	8,2	5,3	-1,1	7,8	0,0	12,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	199,4	-57,0	2,3	-18,3	-1,4	8,2	5,3	-1,1	0,0	0,0	4,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	355,6	-62,0	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,9	-1,3	7,8	0,0	-10,4
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	355,6	-62,0	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,9	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	358,1	-62,1	2,1	-24,5	-3,9	0,6	-16,4	-1,3	7,8	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	358,1	-62,1	2,1	-24,5	-3,9	0,6	-16,4	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	340,4	-61,6	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,5	-1,3	7,8	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	340,4	-61,6	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,5	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	337,9	-61,6	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,4	-1,3	7,8	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	337,9	-61,6	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,4	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	345,2	-61,8	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,6	-1,3	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	345,2	-61,8	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,6	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	347,7	-61,8	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,7	-1,3	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	347,7	-61,8	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,7	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	350,3	-61,9	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,7	-1,3	7,8	0,0	-10,2
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	350,3	-61,9	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,7	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	352,9	-61,9	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,8	-1,3	7,8	0,0	-10,3
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	352,9	-61,9	2,1	-24,5	-3,9	0,0	-16,8	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	402,2	-63,1	2,2	-24,5	-4,1	1,4	-16,5	-1,2	7,8	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	402,2	-63,1	2,2	-24,5	-4,1	1,4	-16,5	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	405,2	-63,1	2,2	-24,5	-4,1	1,4	-16,6	-1,2	7,8	0,0	-10,0
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	405,2	-63,1	2,2	-24,5	-4,1	1,4	-16,6	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	408,0	-63,2	2,2	-24,5	-4,1	1,4	-16,7	-1,2	7,8	0,0	-10,1
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	408,0	-63,2	2,2	-24,5	-4,1	1,4	-16,7	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	387,9	-62,8	2,1	-24,5	-4,0	1,5	-16,2	-1,3	7,8	0,0	-9,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	387,9	-62,8	2,1	-24,5	-4,0	1,5	-16,2	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	390,6	-62,8	2,1	-24,5	-4,1	1,5	-16,2	-1,3	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	390,6	-62,8	2,1	-24,5	-4,1	1,5	-16,2	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	393,4	-62,9	2,1	-24,5	-4,1	1,5	-16,3	-1,3	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	393,4	-62,9	2,1	-24,5	-4,1	1,5	-16,3	-1,3			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	396,2	-63,0	2,1	-24,5	-4,1	1,5	-16,4	-1,2	7,8	0,0	-9,8
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	396,2	-63,0	2,1	-24,5	-4,1	1,5	-16,4	-1,2			
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrT			71,5		71,5	0,0	0,0	399,3	-63,0	2,2	-24,5	-4,1	1,5	-16,5	-1,2	7,8	0,0	-9,9
64	Lkw Abstellen	Punkt	LrN			71,5		71,5	0,0	0,0	399,3	-63,0	2,2	-24,5	-4,1	1,5	-16,5	-1,2			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	215,7	-57,7	2,0	-15,7	-0,6	7,3	17,3	-1,1	7,8	0,0	26,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,9	82,0	0,0	3,0	215,7	-57,7	2,0	-15,7	-0,6	7,3	17,3	-1,1	0,0	0,0	19,1
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	286,0	-60,1	2,4	-14,3	-0,8	3,8	12,9	-1,2	7,8	0,0	22,5
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	38,8	82,0	0,0	3,0	286,0	-60,1	2,4	-14,3	-0,8	3,8	12,9	-1,2	0,0	0,0	14,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	313,2	-60,9	1,8	-23,3	-1,2	0,0	-1,6	-1,3	7,8	0,0	7,9
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			67,0	31,5	82,0	0,0	3,0	313,2	-60,9	1,8	-23,3	-1,2	0,0	-1,6	-1,3			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	348,9	-61,8	1,8	-22,9	-1,2	0,0	-2,2	-1,3	7,8	0,0	7,3
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	348,9	-61,8	1,8	-22,9	-1,2	0,0	-2,2	-1,3			
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	138,3	-53,8	1,4	-8,6	-0,5	7,0	27,5	-0,9	7,8	0,0	37,4
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,2	37,8	82,0	0,0	3,0	138,3	-53,8	1,4	-8,6	-0,5	7,0	27,5	-0,9	0,0	0,0	29,7
65	Lkw Rangieren	Linie	LrT			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	397,1	-63,0	1,9	-22,7	-1,2	0,5	-2,6	-1,3	7,8	0,0	7,0
65	Lkw Rangieren	Linie	LrN			66,1	39,2	82,0	0,0	3,0	397,1	-63,0	1,9	-22,7	-1,2	0,5	-2,6	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	295,9	-60,4	2,2	-11,0	-0,6	1,7	-1,1	-1,3	11,0	0,0	8,6
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			37,4	912,2	67,0	0,0	0,0	295,9	-60,4	2,2	-11,0	-0,6	1,7	-1,1	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	427,8	-63,6	1,8	-17,1	-0,6	0,4	-15,2	-1,3	10,8	0,0	-5,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			35,1	779,0	64,0	0,0	0,0	427,8	-63,6	1,8	-17,1	-0,6	0,4	-15,2	-1,3	13,8	0,0	-2,7
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	365,0	-62,2	1,4	-22,4	-1,1	0,4	-23,0	-1,3	10,8	0,0	-13,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,6	172,6	61,0	0,0	0,0	365,0	-62,2	1,4	-22,4	-1,1	0,4	-23,0	-1,3	13,8	0,0	-10,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	391,0	-62,8	1,7	-10,7	-0,8	0,2	-5,4	-1,3	11,2	0,0	4,5
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			32,7	2719,1	67,0	0,0	0,0	391,0	-62,8	1,7	-10,7	-0,8	0,2	-5,4	-1,3			
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrT			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	253,2	-59,1	2,1	-12,1	-0,4	4,3	-4,2	-1,2	10,8	0,0	5,3
67	Pkw Parkplatz	Fläche	LrN			38,3	185,5	61,0	0,0	0,0	253,2	-59,1	2,1	-12,1	-0,4	4,3	-4,2	-1,2	13,8	0,0	8,4
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrT			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	336,1	-61,5	1,6	-12,8	-0,7	0,2	-2,1	-1,3	11,2	0,0	7,8
71	Pkw Fahrstrecke	Linie	LrN			48,0	202,4	71,1	0,0	0,0	336,1	-61,5	1,6	-12,8	-0,7	0,2	-2,1	-1,3			
72	U_II_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	304,3	-60,7	1,9	-9,2	-0,8	3,6	17,3	-0,6	0,0	0,0	16,7
72	U_II_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7372,8	82,4	0,0	0,0	304,3	-60,7	1,9	-9,2	-0,8	3,6	17,3	-0,6	0,0	0,0	16,7
73	U_IV_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	237,7	-58,5	1,9	-7,8	-0,7	2,8	20,1	-0,4	0,0	0,0	19,7
73	U_IV_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	7434,0	82,5	0,0	0,0	237,7	-58,5	1,9	-7,8	-0,7	2,8	20,1	-0,4	0,0	0,0	19,7
76	U_I_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	352,0	-61,9	1,7	-5,8	-1,1	1,2	16,2	-0,7	0,0	0,0	15,5

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
76	U_I_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6906,6	82,2	0,0	0,0	352,0	-61,9	1,7	-5,8	-1,1	1,2	16,2	-0,7	0,0	0,0	15,5
77	U_III_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	295,8	-60,4	1,8	-5,7	-0,9	0,3	17,2	-0,6	0,0	0,0	16,6
77	U_III_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	6983,9	82,2	0,0	0,0	295,8	-60,4	1,8	-5,7	-0,9	0,3	17,2	-0,6	0,0	0,0	16,6
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrT			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	311,3	-60,9	1,7	-17,6	-0,8	5,1	20,2	-1,2	7,8	0,0	26,8
78	Fahrweg Lkw Unit I	Linie	LrN			63,0	925,7	92,7	0,0	0,0	311,3	-60,9	1,7	-17,6	-0,8	5,1	20,2	-1,2			
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrT			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	240,3	-58,6	2,1	-16,6	-0,7	5,3	19,0	-1,2	7,8	0,0	25,6
78	Fahrweg Lkw Unit II	Linie	LrN			63,0	278,1	87,4	0,0	0,0	240,3	-58,6	2,1	-16,6	-0,7	5,3	19,0	-1,2	0,0	0,0	17,8
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrT			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	316,0	-61,0	1,8	-18,0	-0,8	5,0	20,2	-1,2	7,8	0,0	26,7
78	Fahrweg Lkw Unit III	Linie	LrN			63,0	1058,7	93,2	0,0	0,0	316,0	-61,0	1,8	-18,0	-0,8	5,0	20,2	-1,2			
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrT			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	212,9	-57,6	2,0	-16,7	-0,6	6,4	18,6	-1,1	7,8	0,0	25,2
78	Fahrweg Lkw Unit IV	Linie	LrN			63,0	160,4	85,1	0,0	0,0	212,9	-57,6	2,0	-16,7	-0,6	6,4	18,6	-1,1	0,0	0,0	17,4
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrT			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	150,0	-54,5	1,6	-12,8	-0,4	7,2	28,9	-0,8	7,8	0,0	35,9
78	Fahrweg Lkw Unit VI	Linie	LrN			63,0	313,1	88,0	0,0	0,0	150,0	-54,5	1,6	-12,8	-0,4	7,2	28,9	-0,8	0,0	0,0	28,1
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrT			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	315,4	-61,0	1,8	-18,5	-0,9	4,8	20,3	-1,2	7,8	0,0	26,8
78	Fahrweg Lkw Units V	Linie	LrN			63,0	1265,2	94,0	0,0	0,0	315,4	-61,0	1,8	-18,5	-0,9	4,8	20,3	-1,2			
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,6	-22,5	-0,9	1,8	-3,0	-1,0	0,0	0,0	-4,0
79	U_I_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1200,9	79,6	0,0	0,0	382,8	-62,7	1,6	-22,5	-0,9	1,8	-3,0	-1,0	0,0	0,0	-4,0
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	404,8	-63,1	1,6	-22,6	-0,9	0,8	-12,4	-1,0	0,0	0,0	-13,4
80	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	203,9	71,9	0,0	0,0	404,8	-63,1	1,6	-22,6	-0,9	0,8	-12,4	-1,0	0,0	0,0	-13,4
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	263,0	-59,4	2,3	-8,0	-0,7	5,1	10,9	-0,8	0,0	0,0	10,1
80	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	194,6	71,7	0,0	0,0	263,0	-59,4	2,3	-8,0	-0,7	5,1	10,9	-0,8	0,0	0,0	10,1
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	383,3	-62,7	1,5	-22,3	-0,8	0,0	-9,2	-0,9	0,0	0,0	-10,1
81	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	424,7	75,0	0,0	0,0	383,3	-62,7	1,5	-22,3	-0,8	0,0	-9,2	-0,9	0,0	0,0	-10,1
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	289,6	-60,2	2,3	-7,1	-0,8	2,5	11,6	-0,9	0,0	0,0	10,8
81	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	428,0	75,1	0,0	0,0	289,6	-60,2	2,3	-7,1	-0,8	2,5	11,6	-0,9	0,0	0,0	10,8
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	363,0	-62,2	1,7	-22,6	-0,8	0,0	-12,3	-1,0	0,0	0,0	-13,3
82	U_I_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,1	71,7	0,0	0,0	363,0	-62,2	1,7	-22,6	-0,8	0,0	-12,3	-1,0	0,0	0,0	-13,3
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	351,9	-61,9	1,7	-22,6	-0,8	0,0	-11,7	-1,0	0,0	0,0	-12,7
83	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	207,3	71,9	0,0	0,0	351,9	-61,9	1,7	-22,6	-0,8	0,0	-11,7	-1,0	0,0	0,0	-12,7
84	U_V_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	245,4	-58,8	2,0	-6,6	-0,7	0,8	19,5	-0,5	0,0	0,0	19,0
84	U_V_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8042,7	82,8	0,0	0,0	245,4	-58,8	2,0	-6,6	-0,7	0,8	19,5	-0,5	0,0	0,0	19,0
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,8	-22,4	-0,7	0,0	-7,6	-0,8	0,0	0,0	-8,4
84	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	339,8	74,1	0,0	0,0	294,7	-60,4	1,8	-22,4	-0,7	0,0	-7,6	-0,8	0,0	0,0	-8,4
86	U_VI_Dach	Fläche	LrT	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	168,8	-55,5	2,0	-5,8	-0,5	1,1	24,4	-0,1	0,0	0,0	24,3
86	U_VI_Dach	Fläche	LrN	75	29	43,8	8664,8	83,1	0,0	0,0	168,8	-55,5	2,0	-5,8	-0,5	1,1	24,4	-0,1	0,0	0,0	24,3
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	318,1	-61,0	2,4	-7,8	-0,9	2,8	7,3	-0,9	0,0	0,0	6,3
87	U_II_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	199,6	71,8	0,0	0,0	318,1	-61,0	2,4	-7,8	-0,9	2,8	7,3	-0,9	0,0	0,0	6,3
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrT	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	339,8	-61,6	1,9	-22,5	-0,8	1,2	-2,0	-0,9	0,0	0,0	-2,9

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
88	U_II_Fassade_SW	Fläche	LrN	75	24	48,8	1281,8	79,8	0,0	0,0	339,8	-61,6	1,9	-22,5	-0,8	1,2	-2,0	-0,9	0,0	0,0	-2,9
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	226,2	-58,1	1,8	-14,9	-0,4	4,1	-5,9	-1,2	10,8	0,0	3,7
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	92,7	61,7	0,0	0,0	226,2	-58,1	1,8	-14,9	-0,4	4,1	-5,9	-1,2			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	314,0	-60,9	1,5	-16,2	-0,5	3,4	-1,2	-1,2	10,8	0,0	8,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	452,0	71,6	0,0	0,0	314,0	-60,9	1,5	-16,2	-0,5	3,4	-1,2	-1,2			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	241,0	-58,6	1,9	-15,1	-0,4	3,5	0,4	-1,2	11,0	0,0	10,2
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			48,0	132,9	69,2	0,0	0,0	241,0	-58,6	1,9	-15,1	-0,4	3,5	0,4	-1,2			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	280,2	-59,9	2,1	-10,6	-0,6	2,0	-7,7	-1,3	11,0	0,0	2,0
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	27,5	59,4	0,0	0,0	280,2	-59,9	2,1	-10,6	-0,6	2,0	-7,7	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	310,9	-60,8	2,2	-10,3	-0,7	2,1	-7,6	-1,3	11,0	0,0	2,1
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			45,0	30,9	59,9	0,0	0,0	310,9	-60,8	2,2	-10,3	-0,7	2,1	-7,6	-1,3			
89	Pkw Fahren	Linie	LrT			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	316,4	-61,0	1,5	-16,4	-0,5	3,3	-4,3	-1,2	10,8	0,0	5,3
89	Pkw Fahren	Linie	LrN			42,0	485,3	68,9	0,0	0,0	316,4	-61,0	1,5	-16,4	-0,5	3,3	-4,3	-1,2			
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	307,0	-60,7	1,8	-22,4	-0,7	0,0	-10,4	-0,9	0,0	0,0	-11,3
90	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	195,0	71,7	0,0	0,0	307,0	-60,7	1,8	-22,4	-0,7	0,0	-10,4	-0,9	0,0	0,0	-11,3
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	333,0	-61,4	1,6	-22,1	-0,7	0,0	-7,7	-0,9	0,0	0,0	-8,6
91	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	417,8	75,0	0,0	0,0	333,0	-61,4	1,6	-22,1	-0,7	0,0	-7,7	-0,9	0,0	0,0	-8,6
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	187,0	-56,4	2,1	-5,6	-0,5	4,7	11,9	-0,6	0,0	0,0	11,3
94	U_IV_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	75,8	67,6	0,0	0,0	187,0	-56,4	2,1	-5,6	-0,5	4,7	11,9	-0,6	0,0	0,0	11,3
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	193,2	-56,7	2,2	-5,8	-0,6	4,2	14,9	-0,6	0,0	0,0	14,3
95	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	193,3	71,6	0,0	0,0	193,2	-56,7	2,2	-5,8	-0,6	4,2	14,9	-0,6	0,0	0,0	14,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	219,6	-57,8	2,1	-8,0	-0,6	5,5	18,1	-1,0	0,0	0,0	17,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	12	58,0	78,0	76,9	0,0	0,0	219,6	-57,8	2,1	-8,0	-0,6	5,5	18,1	-1,0	0,0	0,0	17,1
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	219,6	-57,8	2,4	-9,6	-1,1	6,9	33,5	-1,0	7,8	0,0	40,3
96	U_IV_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	219,6	-57,8	2,4	-9,6	-1,1	6,9	33,5	-1,0	0,0	0,0	32,5
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	219,4	-57,8	2,1	-5,8	-0,6	4,3	17,3	-0,6	0,0	0,0	16,6
96	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	429,8	75,1	0,0	0,0	219,4	-57,8	2,1	-5,8	-0,6	4,3	17,3	-0,6	0,0	0,0	16,6
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	247,6	-58,9	2,2	-7,4	-0,7	5,3	12,4	-0,8	0,0	0,0	11,6
97	U_IV_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	200,1	71,8	0,0	0,0	247,6	-58,9	2,2	-7,4	-0,7	5,3	12,4	-0,8	0,0	0,0	11,6
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	184,2	-56,3	2,1	-22,8	-0,4	0,8	-9,3	-0,5	0,0	0,0	-9,9
99	U_VI_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	70,2	67,2	0,0	0,0	184,2	-56,3	2,1	-22,8	-0,4	0,8	-9,3	-0,5	0,0	0,0	-9,9
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	138,2	-53,8	2,1	-1,5	-0,4	0,3	26,2	-0,2	0,0	0,0	26,0
100	U_VI_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1210,6	79,6	0,0	0,0	138,2	-53,8	2,1	-1,5	-0,4	0,3	26,2	-0,2	0,0	0,0	26,0
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	118,2	-52,4	2,1	-3,2	-0,4	2,4	22,4	-0,2	0,0	0,0	22,2
101	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	326,7	73,9	0,0	0,0	118,2	-52,4	2,1	-3,2	-0,4	2,4	22,4	-0,2	0,0	0,0	22,2
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrT	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	146,6	-54,3	1,8	-12,7	-0,3	2,5	4,6	-0,9	0,0	0,0	3,8
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 1	Fläche	LrN	75	24	48,8	78,0	67,7	0,0	0,0	146,6	-54,3	1,8	-12,7	-0,3	2,5	4,6	-0,9	0,0	0,0	3,8
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrT			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	146,6	-54,3	1,8	-15,0	-0,7	3,0	27,7	-0,9	7,8	0,0	34,6

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Obj.-Nr.	Schallquelle	Quellentyp	Zeitber.	Li dB(A)	R'w dB	Lw' dB(A)	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	KI dB	KT dB	s m	Adiv dB	Agnd dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB	Ls dB(A)	Cmet	dLw dB	ZR dB	Lr
102	U_VI_Docks-Quelldefinition 2	Fläche	LrN			73,9	78,0	92,8	0,0	0,0	146,6	-54,3	1,8	-15,0	-0,7	3,0	27,7	-0,9	0,0	0,0	26,8
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	146,5	-54,3	2,1	-7,0	-0,4	2,7	18,0	-0,2	0,0	0,0	17,8
102	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	421,0	75,0	0,0	0,0	146,5	-54,3	2,1	-7,0	-0,4	2,7	18,0	-0,2	0,0	0,0	17,8
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrT	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	176,3	-55,9	2,1	-5,4	-0,5	3,4	17,1	-0,5	0,0	0,0	16,7
103	U_VI_Fassade_NW	Fläche	LrN	75	24	48,8	298,0	73,5	0,0	0,0	176,3	-55,9	2,1	-5,4	-0,5	3,4	17,1	-0,5	0,0	0,0	16,7
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	316,1	-61,0	1,8	-22,5	-0,7	0,0	-10,6	-0,9	0,0	0,0	-11,5
105	U_III_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	205,6	71,9	0,0	0,0	316,1	-61,0	1,8	-22,5	-0,7	0,0	-10,6	-0,9	0,0	0,0	-11,5
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrT	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	279,5	-59,9	2,2	-23,0	-0,7	0,0	-6,1	-0,9	0,0	0,0	-7,0
106	U_V_Fassade_SO	Fläche	LrN	75	24	48,8	452,3	75,3	0,0	0,0	279,5	-59,9	2,2	-23,0	-0,7	0,0	-6,1	-0,9	0,0	0,0	-7,0
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrT	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	224,3	-58,0	2,2	-14,2	-0,5	2,3	11,3	-0,6	0,0	0,0	10,7
107	U_V_Fassade_NO	Fläche	LrN	75	24	48,8	1197,7	79,5	0,0	0,0	224,3	-58,0	2,2	-14,2	-0,5	2,3	11,3	-0,6	0,0	0,0	10,7

Ergebnis der Immissionsberechnungen
 Ausbreitungsparameter gemäß TA Lärm / DIN ISO 9613-2 (maßgebliches Geschoss)
 Gewerbelärm mit Lärmschutzmaßnahmen



Legende

Obj.-Nr.		Objektnummer
Schallquelle		Name der Schallquelle
Quellentyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
Zeitber.		Zeitbereich (LrT = Tageszeitraum, LrN = Nachtzeitraum)
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	bewertetes Schalldämm-Maß (eingebauter Zustand)
Lw'	dB(A)	Schalleistungspegel pro m, m ²
I oder S	m, m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
Lw	dB(A)	Schalleistungspegel
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
s	m	Entfernung Schallquelle - Immissionsort
Adiv	dB	Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
Agnd	dB	Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
Abar	dB	Dämpfung aufgrund Abschirmung
Aatm	dB	Dämpfung aufgrund Luftabsorption
dLrefl	dB	Pegelerhöhung durch Reflexionen
Ls	dB(A)	Unbewerteter Schalldruckpegel am Immissionsort
Cmet		Meteorologische Korrektur
dLw	dB	Korrektur Betriebszeiten
ZR	dB	Ruhezeitenzuschlag
Lr		Beurteilungspegel