

Auftraggeber: BIG Städtebau GmbH
Träuhändischer Sanierungsträger der Stadt Schleswig
Eckernförder Straße 212
24119 Kronshagen

Auftragnehmer: ALN Akustik Labor Nord GmbH
Katharinenstraße 15
23554 Lübeck



Gutachten 2837-01

**Ermittlung und Beurteilung der schall-
technischen Auswirkungen durch und
Einwirkungen auf das Bebauungsplan-
gebiet Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig**

Schallimmissionsprognose

Datum: 18.12.2025
ersetzt Gutachten 2359-01 vom 10. Juli 2023 aufgrund von
Änderungen des Plangebiets

Dieses Gutachten wurde im Rahmen des erteilten Auftrages für das oben genannte Projekt/Objekt erstellt und unterliegt dem Urheberrecht. Jede anderweitige Verwendung, Mitteilung oder Weitergabe an Dritte sowie die Bereitstellung im Internet - sei es vollständig oder auszugsweise - bedarf unserer vorherigen schriftlichen Zustimmung.

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Gegenstand der Untersuchung	4
1.1.	Situation und Aufgabenstellung.....	4
1.2.	Abstimmungen und Eingangsdaten	5
2.	Beurteilungsgrundlagen	6
2.1.	DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau).....	6
2.2.	TA Lärm.....	7
2.3.	16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung.....	8
3.	Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Verkehrslärm.....	9
3.1.	Verkehrliche Grundlagen.....	9
3.2.	Berechnungsverfahren	13
3.3.	Untersuchungsergebnisse und ihre Beurteilung.....	13
4.	Einwirkungen durch Anlagenlärm auf das Bebauungsplangebiet.....	14
4.1.	Beurteilung der Einwirkungen durch Anlagenlärm anhand planerischer Gesichtspunkte	14
4.2.	Einwirkungen Anlagenlärm anhand überschlägiger Betriebsmodelle für die angrenzenden Gewerbebetriebe	14
5.	Schalltechnische Auswirkungen der Planung durch Anlagenlärm.....	17
5.1.	Schalltechnische Auswirkungen durch das geänderte Parkhaus und Bürgerforum.....	17
5.2.	Emissionsdaten	18
5.3.	Berechnungsverfahren	19
5.4.	Zusatzbelastung durch Geräusche des Parkhauses und des Bibliotheks-Cafés und ihre Beurteilung	19

6.	Schalltechnische Auswirkungen des geänderten ZOB und des durch das Plangebiet entstehenden zusätzlichen Verkehrs im öffentlichen Straßenraum	20
6.1.	Grundlagen der Untersuchung	20
6.2.	Berechnungsverfahren	20
6.3.	Untersuchungsergebnisse und ihre Beurteilung.....	21
7.	Schallschutzmaßnahmen.....	22
7.1.	Maßnahmen aufgrund des einwirkenden Verkehrslärms.....	22
7.2.	Ermittlung maßgeblicher Außenlärmpegel nach DIN 4109	23
7.3.	Maßnahmen aufgrund der Auswirkungen des Bebauungsplangebiets	24
7.4.	Hinweise für die weitere Planung des Parkhauses.....	24
8.	Formulierungsvorschläge für den Bebauungsplan	25
9.	Kurze Zusammenfassung.....	27

Anlagenverzeichnis
Literaturverzeichnis
6 Anlagen (35 Seiten)

1. Gegenstand der Untersuchung

1.1. Situation und Aufgabenstellung

Die Stadt Schleswig beabsichtigt die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 58. Das Plangebiet befindet sich im zentralen Stadtgebiet im Bereich des ZOB im Einflussbereich der Königstraße südlich des Plangebietes sowie der Plessenstraße östlich des Plangebiets.

In Anlage 1 ist die Lage des Plangebiets im räumlichen Zusammenhang dargestellt.

Innerhalb des Plangebiets ist der Ersatzneubau des Parkhauses mit angeschlossenem Bürgerforum sowie weitere Büro- und Dienstleistungsgebäude innerhalb eines Kerngebietes geplant. Zudem soll der ZOB umgeplant werden. Im westlichen Teil des Plangebiets befinden sich zwei Grundstücke mit Bestandsbebauung. Diese soll erhalten bleiben und eine Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet erhalten. Außer innerhalb des Urbanen Gebiets sollen Wohnnutzungen im Plangebiet nicht zugelassen werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist für die sachgerechte Abwägung eine Schallimmissionsprognose erforderlich, in der die folgenden Aufgabenstellungen untersucht werden sollten:

Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Straßenverkehr und Bewertung anhand der DIN 18005 [1].
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Anlagenlärm vorhandener Gewerbegebiete bzw. -betriebe und Bewertung anhand der DIN 18005 i. V. m. der TA Lärm [2].

Auswirkungen des Bebauungsplangebiets

- Ermittlung der schalltechnischen Auswirkungen durch das geplante Parkhaus und des Bürgerforums an der umliegenden schützenswerten Bebauung und Bewertung anhand der DIN 18005 [1] i. V. m. der TA Lärm [2].
- Ermittlung der Auswirkungen der geplanten Änderung des ZOB an den vorhandenen schutzbedürftigen Gebäuden im Umfeld des Plangebiets und Bewertung auf Basis der Pegeldifferenzen anhand der 16. BImSchV [3].
- Ermittlung der Auswirkungen der Planung durch Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen aufgrund des zusätzlichen Verkehrs bzw. Reflexionen an den geplanten Gebäudekörpern an den vorhandenen schützenswerten Gebäuden im Umfeld des Plangebiets und Bewertung anhand der Pegeldifferenzen in Zusammenhang mit den Orientierungswerten der DIN 18005 [1] bzw. 16. BImSchV [3].

1.2. Abstimmungen und Eingangsdaten

Abstimmungen mit dem Planungsträger

Mit Vertretern des Auftraggebers wurde die Planung des Parkhauses sowie des Bürgerforums abgestimmt. Zudem sollen für den Schwarzen Weg zwei Varianten geprüft werden.

Eingangsdaten

Für die nachfolgenden Untersuchungen standen neben schriftlichen bzw. telefonischen Auskünften des Auftraggebers folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Katastergrundlage des Untersuchungsraums, Stand 27.01.2020, digital übergeben von BIG Städtebau GmbH
- Digitales Geländemodell (DGM1), heruntergeladen am 10.02.2023 vom offenen Downloadportal des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
- Entwurf zur Änderung des Bebauungsplans Nr. 58 der Stadt Schleswig, Fassung vom 03.07.2023
- Angaben zur geplanten Erweiterung der Änderung des Bebauungsplans Nr. 58 der Stadt Schleswig vom 15.08.2025
- Entwurf zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 58 der Stadt Schleswig, Fassung vom 17.12.2025
- Angaben zur Variante der geplanten Umfahrung des Schwarzen Weg, Stand vom 06.09.2025
- Umliegende Bebauungspläne der Stadt Schleswig, Stand 28.10.2022, zur Verfügung gestellt über das Online-Portal der Stadt Schleswig
- Verkehrsuntersuchung zum Plangebiet durch Zacharias Verkehrsplanung, Stand 11.07.2019 [4]
- Aktuelle Verkehrszahlen der umliegenden Straßen im Bestand durch shp Verkehrsplanung, Stand 23.09.2025
- Angaben zum Verkehrsaufkommen des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), digital übergeben von BIG Städtebau GmbH per email am 13.02.2023
- Planunterlagen zum geplanten Parkhaus mit Bürgerforum, Stand 04.09.2025, digital übergeben von BIG Städtebau GmbH per email am 10.09.2025

2. Beurteilungsgrundlagen

2.1. DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau)

Für die vorliegende Untersuchung zu einem Bebauungsplanverfahren sind die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 [1] als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen. Grundsätzlich müssen wegen des Vorsorgegrundsatzes alle Geräuscheinwirkungen mit den Mitteln der Bauleitplanung mindestens so gering gehalten werden, dass die später auf den Einzelfall anzuwendenden Spezialvorschriften (hier: TA Lärm [2] bzw. 16. BImSchV [3]) beachtet werden können.

Nach DIN 18005 sollen in Abhängigkeit vom Gebietscharakter folgende schalltechnischen Orientierungswerte durch den Beurteilungspegel L_r nicht überschritten werden:

Tabelle 1: Schalltechnische Orientierungswerte für den Beurteilungspegel nach Beiblatt 1 zu DIN 18005

lfd. Nr.	Baugebiet	Verkehrslärm ^a		Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Anlagen	
		L_r [dB(A)]		L_r [dB(A)]	
		tags	nachts	tags	nachts
1	Reines Wohngebiet (WR)	50	40	50	35
2	Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS), Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete, Campingplatzgebiete	55	45	55	40
3	Friedhöfe, Kleingärten, Parkanlagen	55	55	55	55
4	Besondere Wohngebiete (WB)	60	45	60	40
5	Dorfgebiete (MD), Dörfliche Wohngebiete (MDW), Mischgebiete (MI), Urbane Gebiete (MU)	60	50	60	45
6	Kerngebiete (MK)	63	53	60	45
7	Gewerbegebiete (GE)	65	55	65	50
8	Sonstige Sondergebiete (SO) sowie Flächen für den Gemeinbedarf, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart ^b	45 bis 65	35 bis 65	45 bis 65	35 bis 65
9	Industriegebiete (GI) ^c	--	--	--	--

^a Die dargestellten Orientierungswerte gelten für Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr. Abweichend davon schlägt die WHO für den Fluglärm zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken deutlich niedrigere Schutzziele vor.

^b Für Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Kurgelände oder Pflegeanstalten ist ein hohes Schutzniveau anzustreben.

^c Für Industriegebiete kann kein Orientierungswert angegeben werden.

Das Beiblatt 1 der DIN 18005 enthält den Hinweis, dass die Beurteilungspegel verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Gewerbe) jeweils für sich allein mit den o. g. Orientierungswerten zu vergleichen sind und nicht zusammengefasst werden sollen.

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

2.2. TA Lärm

Nach TA Lärm [2] sollen folgende gebietsabhängige Immissionsrichtwerte vor dem vom Geräusch am stärksten betroffenen Fenster durch den Beurteilungspegel L_r der Geräusche aller einwirkenden gewerblichen Anlagen nicht überschritten werden:

Tabelle 2: Immissionsrichtwerte nach TA Lärm an den untersuchten Immissionsorten

Ifd. Nr.	Gebietscharakter	Immissionsrichtwerte [dB(A)]	
		tags: 6 - 22 Uhr	nachts: 22 - 6 Uhr ^a
1	Kurgebiet, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45	35
2	Reines Wohngebiet (WR)	50	35
3	Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	40
4	Kern-, Dorf-, Mischgebiet (MI)	60	45
5	Urbanes Gebiet (MU)	63	45
6	Gewerbegebiet (GE)	65	50
7	Industriegebiet (GI)	70	70

^a In der Nacht ist gemäß TA Lärm die lauteste Nachtstunde zur Beurteilung heranzuziehen.

Die o. g. Immissionsrichtwerte nach TA Lärm sind mit dem sogenannten Beurteilungspegel L_r zu vergleichen, der aus dem ermittelten Mittelungspegel L_{eq} bzw. Wirkpegel L_s unter Berücksichtigung der Einwirkdauer, der Tageszeit des Auftretens des Geräusches (Bezugszeitraum) und besonderer Geräuschmerkmale (Töne, Impulse) ermittelt wird, wobei während des Nachtzeitraums (22:00 – 6:00 Uhr) die lauteste volle Stunde maßgebend ist.

Kurzzeitige Geräuschspitzen sollen die o. g. Richtwerte tags um nicht mehr als 30 dB und nachts um nicht mehr als 20 dB überschreiten.

2.3. 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung

Nach dem Inkrafttreten der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) [3] am 01. März 2021 gilt diese für den Neubau oder bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen. Für die Beurteilung des erforderlichen Lärmschutzes werden die in der folgenden Tabelle 3 aufgeführten Immissionsgrenzwerte genannt:

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV [3]

lfd. Nr.	Gebietscharakter	Immissionsgrenzwerte [dB(A)]	
		tags: 6 - 22 Uhr	nachts: 22 - 6 Uhr
1	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47
2	Reines und Allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet	59	49
3	Kern-, Dorf-, Mischgebiet	64	54
4	Gewerbegebiet	69	59

Eine wesentliche Änderung einer Straße mit der Folge, dass die Immissionsgrenzwerte anzuwenden sind, liegt vor, wenn

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

und

- die künftig zu erwartende Immission (Prognose) die jeweils maßgebenden o. g. Immissionsgrenzwerte übersteigt.

Dabei sind die o. g. Immissionsgrenzwerte für die Zeiträume der zu schützenden Nutzung der Gebäude anzuwenden.

Bei nach o. g. Beurteilungskriterien unzumutbarer Lärmeinwirkung durch den Verkehrslärm der neuen oder veränderten Straße, muss durch aktiven Lärmschutz (alle Maßnahmen, die den Lärm beim Entstehen und seiner Ausbreitung vermindern, z. B. Straßenführung, Fahrbahnbelag, keine Lichtsignalanlagen, Führung im Einschnitt, Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Überdeckelungen) die Lärmbelastung mindestens auf die Zumutbarkeitsgrenze abgemindert werden, wobei nach die Abschirmeinrichtung mindestens die Sichtverbindung zwischen dem zu schützenden Immissionsort und der Straße unterbrechen muss.

Wenn überwiegend öffentliche oder private Belange Lärmschutzmaßnahmen an der Straße entgegenstehen oder diese nicht durchführbar sind, insbesondere wenn die Kosten der Maßnahmen an der Straße unverhältnismäßig hoch sind, kommen Schutzmaßnahmen an schutzbedürftigen baulichen Anlagen, z. B. Lärmschutzfenster (sog. passiver Lärmschutz) in Betracht.

Die Umbaumaßnahme des ZOB wird als erheblicher baulicher Eingriff gewertet und muss somit nach den Festlegungen der 16. BImSchV [3] vor dem Grenzwertvergleich hinsichtlich der „wesentlichen Änderung“ geprüft werden.

3. Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Verkehrslärm

3.1. Verkehrliche Grundlagen

Für die folgenden Untersuchungen sind auf den betrachteten Straßenabschnitten sowohl die Verkehrsmengen des Nullfalls (vor Realisierung der Änderungen im Plangebiet) als auch des Planfalls (nach Realisierung der Änderungen im Plangebiet) relevant. Die Verkehrsmengen für den Nullfall und den Planfall werden nachfolgend aufgeführt. Die Lage der Querschnitte können der Anlage 2.1 entnommen werden.

Für die relevanten Straßenabschnitte werden die Angaben zu den Verkehrsmengen der Verkehrsuntersuchung [4] mit Stand vom 11.07.2019 sowie der aktuellen Verkehrserhebung mit Stand vom 23.09.2025 herangezogen.

Für den Nullfall werden die Verkehrsmengen des Prognosehorizonts 2035 ohne den zu erwartenden Verkehr des Plangebiets, für den Planfall werden die Verkehrsmengen im selben Zeitraum mit dem Verkehr des Plangebiets zugrunde gelegt.

Bezüglich der Verkehrsverteilung auf den Tag- und Nachtzeitraum wurde auf die Angaben in der RLS-19 [5] zurückgegriffen.

Bei der Bildung der Beurteilungspegel wurden die entsprechenden Zuschläge der RLS-19 für Steigungen, Signalanlagen o. ä. berücksichtigt. Eine Korrektur für die Straßenoberfläche bzw. Pegelerhöhungen durch Mehrfachreflexionen an bebauten Straßenabschnitt mussten nicht berücksichtigt werden.

In der folgenden Tabelle 4 sind die zugrunde gelegten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV), Lkw-Anteile und Angaben zur berücksichtigten Geschwindigkeit für den Nullfall, in der Tabelle 5 für den Planfall angegeben.

Tabelle 4: Verkehrskenndaten Straßenverkehr (Prognosehorizont 2035), Nullfall

lfd. Nr.	Straße	DTV [Kfz/24h]	p ₁ /p ₂ (t) [%]	p ₁ /p ₂ (n) [%]	v [km/h]
1	Königstraße, West	17.232	2,4 / 0,5	4,0 / 0,6	50 / 50
2	Königstraße, Mitte-W.	16.017	2,8 / 0,5	4,7 / 0,6	50 / 50
3	Königstraße, Mitte-O.	15.796	2,8 / 0,5	4,7 / 0,6	50 / 50
4	Königstraße, Ost	14.471	1,8 / 0,3	3,0 / 0,4	50 / 50
5	Poststraße	6.075	2,7 / 0,5	2,7 / 0,5	50 / 50
6	Plessenstraße, Süd	7.300	1,9 / 0,3	1,9 / 0,3	50 / 50
7	Plessenstraße, Mitte	9.500	2,2 / 0,4	2,2 / 0,4	50 / 50
8	Plessenstraße, Nord	9.721	4,8 / 0,8	4,8 / 0,8	50 / 50
9	Schwarzer Weg, West	4.415	1,3 / 0,2	1,3 / 0,2	20 / 20 ¹⁾
10	Schwarzer Weg, Ost	2.840	1,3 / 0,2	1,3 / 0,2	20 / 20 ¹⁾
11	Schwarzer Weg, Ost 2	2.838	0,6 / 0,1	0,6 / 0,1	20 / 20 ¹⁾

¹⁾ gem. den RLS-19 sind auf Straßen mit maximal zulässigen Geschwindigkeiten $v \leq 30$ km/h für die Berechnungen eine Geschwindigkeit $v = 30$ km/h anzusetzen.

In der Tabelle bedeutet:

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
p ₁ (t), p ₁ (n):	Anteil Lkw ohne Anhänger mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t und Busse; tags, nachts
p ₂ (t), p ₂ (n):	Anteil Lkw mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t; tags, nachts
p _M (t), p _M (n)	Anteil Motorräder; tags, nachts
v(Pkw/Lkw):	zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Tabelle 5: Verkehrskenndaten Straßenverkehr (Prognosehorizont 2035), Planfall

lfd. Nr.	Straße	DTV [Kfz/24h]	p ₁ /p ₂ (t) [%]	p ₁ /p ₂ (n) [%]	v [km/h]
1	Königstraße, West	17.012	2,4 / 0,5	4,0 / 0,6	50 / 50
2	Königstraße, Mitte-W.	17.247	2,8 / 0,5	4,7 / 0,6	50 / 50
3	Königstraße, Mitte-O.	16.446	2,8 / 0,5	4,7 / 0,6	50 / 50
4	Königstraße, Ost	14.531	1,8 / 0,3	3,0 / 0,4	50 / 50
5	Poststraße	7.525	2,7 / 0,5	2,7 / 0,5	50 / 50
6	Plessenstraße, Süd	7.300	1,9 / 0,3	1,9 / 0,3	50 / 50
7	Plessenstraße, Mitte	10.200	2,2 / 0,4	2,2 / 0,4	50 / 50
8	Plessenstraße, Nord	10.421	4,8 / 0,8	4,8 / 0,8	50 / 50
9	Schwarzer Weg, West	4.940	1,3 / 0,2	1,3 / 0,2	20 / 20 ¹⁾
10	Schwarzer Weg, Ost	662 (331) ²⁾	1,3 / 0,2	1,3 / 0,2	20 / 20 ¹⁾

- 1) gem. den RLS-19 sind auf Straßen mit maximal zulässigen Geschwindigkeiten $v \leq 30 \text{ km/h}$ für die Berechnungen eine Geschwindigkeit $v = 30 \text{ km/h}$ anzusetzen.
- 2) Der Wert in Klammern entspricht der Variante 2 der Planung des Schwarzen Wegs mit Umfahrung als Einbahnstraße.

In der Tabelle bedeutet:

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
p ₁ (t), p ₁ (n)	Anteil Lkw ohne Anhänger mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t und Busse; tags, nachts
p ₂ (t), p ₂ (n)	Anteil Lkw mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t; tags, nachts
p _M (t), p _M (n)	Anteil Motorräder; tags, nachts
v(Pkw/Lkw)	zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Aus den aufgeführten Verkehrskenndaten ergeben sich für den Nullfall und den Planfall nach der RLS-19 [5] die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten längenbezogenen Schalleistungspegel.

Tabelle 6: Schalleistungspegel L'_w nach RLS-19 [5] für die Teilabschnitte der umliegenden Straßen

lfd. Nr.	Straße	Schalleistungspegel L'_w nach RLS-19 [5] [dB(A)]			
		Nullfall		Planfall	
		Tags	Nachts	Tags	Nachts
1	Königstraße, West	83,8 ¹⁾	76,3 ¹⁾	83,7 ¹⁾	76,3 ¹⁾
2	Königstraße, Mitte-W.	83,5 ¹⁾	76,1 ¹⁾	83,8 ¹⁾	76,4 ¹⁾
3	Königstraße, Mitte-O.	83,4 ¹⁾	76,0 ¹⁾	83,6 ¹⁾	76,2 ¹⁾
4	Königstraße, Ost	82,9 ¹⁾	75,4 ¹⁾	82,9 ¹⁾	75,5 ¹⁾
5	Poststraße	79,3 ¹⁾	71,7 ¹⁾	80,2 ¹⁾	72,6 ¹⁾
6	Plessenstraße, Süd	79,9 ¹⁾	72,3 ¹⁾	79,9 ¹⁾	72,3 ¹⁾
7	Plessenstraße, Mitte	81,1 ¹⁾	73,5 ¹⁾	81,5 ¹⁾	73,9 ¹⁾
8	Plessenstraße, Nord	81,6 ¹⁾	74,0 ¹⁾	81,9 ¹⁾	74,3 ¹⁾
9	Schwarzer Weg, West	74,1 ¹⁾	66,5 ¹⁾	74,6 ¹⁾	67,0 ¹⁾
10	Schwarzer Weg, Ost	72,2 ¹⁾	64,6 ¹⁾	65,8 (62,8) ¹⁾²⁾	58,2 (55,2) ¹⁾²⁾
11	Schwarzer Weg, Ost 2	72,0 ¹⁾	64,4 ¹⁾	- ³⁾	- ³⁾

- 1) Je nach Straßenabschnitt werden zu den hier dargestellten Emissionspegeln entsprechende Zuschläge für Steigungen/Knotenpunkte addiert.
- 2) Der Wert in Klammern entspricht der Variante 2 der Planung des Schwarzen Wegs mit Umfahrung als Einbahnstraße.
- 3) Die Durchfahrt vom Schwarzen Weg auf die Plessenstraße wird im Planfall geschlossen.

3.2. Berechnungsverfahren

Die Berechnungen der zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen wurden nach RLS-19 [5] mit einem Computerprogramm (SoundPLAN Version 9.1) vorgenommen. Die Immissionsberechnung berücksichtigt Entfernungseinflüsse, Abschirmungen, Reflexionen und Bodendämpfung. Es erfolgt eine Unterscheidung in Direktschall und Schall, der reflektiert wird.

Zur Darstellung der Geräuscheinwirkungen des Verkehrslärms innerhalb des Plangebiets werden die folgenden Abbildungen erstellt:

- Gebäudelärmkarten zur Darstellung der an den Fassaden der vorhandenen bzw. geplanten Gebäude auftretenden Beurteilungspegel (tags, nachts). Die Darstellung erfolgt jeweils für den höchsten Pegel an den Fassaden. Als Grundlage für die Bebauung dient der städtebauliche Entwurf vom 03.07.2023.

3.3. Untersuchungsergebnisse und ihre Beurteilung

Den Gebäudelärmkarten der Anlage 2 kann entnommen werden, dass an den Fassaden der bestehenden bzw. geplanten Bebauung Geräuscheinwirkungen bis zu 72 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht auftreten.

Somit treten an den der Königstraße und der Plessenstraße zugewandten Fassaden Geräuscheinwirkungen von mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht auf. Diese Werte werden in der Rechtsprechung als Schwellenwert zur Schutzpflicht des Staates für Gesundheit und Eigentum angesehen (z. B. Urteil des BVerwG, Ur. v. 15.12.2011 – 7 A 11.10). Dies ist bei der Festlegung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen (vgl. Abschnitt 7).

Beurteilungspegel von mehr als 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen unter Beachtung der aktuellen Rechtsprechung im gesundheitskritischen Bereich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17).

Aufgrund der Überschreitungen der zur Beurteilung herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. der weiteren zur Beurteilung herangezogenen Werte sind Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, die im Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden sollten (vgl. Abschnitt 8).

4. Einwirkungen durch Anlagenlärm auf das Bebauungsplangebiet

4.1. Beurteilung der Einwirkungen durch Anlagenlärm anhand planerischer Gesichtspunkte

Bei einer bestimmungsgemäßen Nutzung der außerhalb des Plangebiets vorhandenen Gewerbeflächen ist davon auszugehen, dass eine Verträglichkeit mit den geplanten Gebietseinstufungen des Bebauungsplangebiets als Kerngebiete bzw. Urbane Gebiete aus planerischen Gesichtspunkten gegeben ist.

4.2. Einwirkungen Anlagenlärm anhand überschlägiger Betriebsmodelle für die angrenzenden Gewerbebetriebe

Aufgrund der innerhalb des Urbanen Gebiets möglichen Wohnnutzung, sollten für eine umfassende Abwägung die zu erwartenden Geräuscheinwirkungen innerhalb des Plangebiets anhand überschlägiger Betrachtungen der relevanten Betriebstätigkeiten der umliegenden vorhandenen Betriebe untersucht werden.

Die Betriebstätigkeiten wurden im Zuge eines Ortstermins am 09.09.2025 ermittelt.

Als relevante Betriebe für die Einwirkungen auf die fraglichen Bereiche wurden das Schlei-Center (Parkebene, Anlieferung und Gebäudetechnik) sowie der Netto-Markt (Stellplätze) identifiziert.

Hinsichtlich der Emissionsansätze der einzelnen Betriebsvorgänge wurde auf die Emissionsansätze der einschlägigen Literatur zurückgegriffen:

- Lkw Verkehr, Verladetätigkeit: Studien des Hessischen Landesamt für Umwelt [6], [7] und [8]
- Pkw-Verkehr: Parkplatzlärmstudie [9], RLS-19 [5]

Für die gebäudetechnischen Anlagen des Schlei-Centers wird auf konservative Erfahrungswerte zurückgegriffen.

Zusammenfassende Übersicht über alle Schallquellen im Freien und ihre Schalleistungspegel

In den folgenden Tabellen werden die relevanten Schallquellen der einzelnen Betriebe und ihre dazugehörigen Schalleistungspegel auf dem Betriebsgelände zusammenfassend aufgelistet. Die Lage der Schallquellen kann den Abbildungen in Anlage 3.1 entnommen werden.

Tabelle 7: Schallquellen im Freien

Ifd. Nr.	Vorgang	Schalleistungspegel		L _{WAFmax} [dB(A)]	Häufigkeit gesamt	Einwirkdauer je Vorgang Tag/Nacht ⁰⁾	Einwirkdauer gesamt Tag/Nacht ⁰⁾
		[-]	[dB(A)]		Tag/Nacht ⁰⁾ [-]		
Schlei-Center							
1	Lkw Anlieferung Rangieren	L _{WA,1h}	85+3 ¹⁾	108	4 / 0	-	-
2	Lkw Anlieferung Verladen	L _{WA,1h}	75+3 ²⁾	108	80 / 0	-	-
3	Parkebene Parkvorgänge	L _{WAeq}	115 ³⁾	95	0,98 / 0	-	-
4	Gebäudetechnik	L _{WAeq}	90	-	-	-	kontinuierlich
Netto							
5	Parkplatz 83 Stellplätze	L _{WAeq}	104 ⁴⁾	99	2.700/10	-	-

- 0) Für den Nachtzeitraum ist die lauteste Stunde zwischen 22:00 – 6:00 Uhr maßgeblich.
- 1) Tonhaltigkeitszuschlag K_T
- 2) Impulzzuschlag K_I
- 3) Schalleistungspegel der Stellplatzfläche (rd. 7.000 m² NVF) bei einem Parkvorgang je Stunde und Stellplatz, einschließlich Zuschlag für Parkplatzart Einkaufszentrum K_{PA} = 3 dB, Impulzzuschlag K_I = 4 dB und Zuschlag für Durchfahrtverkehr K_D = 6,7 dB
- 4) Schalleistungspegel der Stellplatzfläche (rd. 800 m² NVF) bei einem Parkvorgang je Stunde und Stellplatz, einschließlich Zuschlag für Parkplatzart Discounter K_{PA} = 3 dB, Impulzzuschlag K_I = 4 dB und Zuschlag für Durchfahrtverkehr K_D = 4,7 dB

Eine entsprechende Auflistung der zugrunde gelegten Schalleistungspegel der Geräuschquellen mit den dazugehörigen repräsentativen Frequenzspektren, die den Berechnungen zugrunde liegen, sowie die zugehörigen x-, y- und z-Koordinaten der Quellenschwerpunkte sind in der Anlage 3.2 als Ausdruck aus dem Berechnungsprogramm SoundPLAN 9.1 beigelegt.

4.2.1. Berechnungsverfahren

Nach TA Lärm [2] erfolgt die Schallausbreitungsrechnung zur Ermittlung der zu erwartenden Geräuschpegel bei den zu untersuchenden Immissionsorten nach der DIN ISO 9613-2 [10] für die detaillierte Prognose frequenzabhängig.

Die Berechnungen wurden nach dem oben beschriebenen Verfahren mit einem Computerprogramm (SoundPLAN Version 9.1) durchgeführt. Die Immissionsberechnung berücksichtigt Entfernungseinflüsse, Abschirmungen, Reflexionen und Bodendämpfung. Es erfolgt eine Unterscheidung in Direktschall und Schall, der reflektiert wird.

Zur Darstellung der Geräuscheinwirkungen durch im Plangebiet an der vorhandenen und geplanten schutzbedürftigen Bebauung werden im Lageplan in Anlage 3.1 die entsprechenden Pegeltabellen mit dargestellt.

In der Anlage 3.3 ist die mittlere Ausbreitungsrechnung an den Immissionsorten dokumentiert.

4.2.2. Untersuchungsergebnisse und ihre Beurteilung

Der Anlage 3.1 kann entnommen werden, dass im Plangebiet Beurteilungspegel bis zu 53 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht auftreten. Der maßgebliche Immissionsrichtwert der TA Lärm [2] am Tag von 63 dB(A) wird somit deutlich unterschritten. Am Bürogebäude werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm nachts von 45 dB(A) mit den gewählten Ansätzen überschritten. Da dort jedoch keine Wohnnutzung vorhanden oder geplant ist, kann für dieses Gebäude im Nachtzeitraum auch der Immissionsrichtwert tags von 63 dB(A) zugrunde gelegt werden. Für das Gebäude an der Königstraße (I 21 und I 22), bei dem eine Wohnnutzung grundsätzlich zugelassen werden soll, werden die nächtlichen Immissionsrichtwerte ebenfalls eingehalten.

5. Schalltechnische Auswirkungen der Planung durch Anlagenlärm

5.1. Schalltechnische Auswirkungen durch das geänderte Parkhaus und Bürgerforum

Die Planungen sehen für das neue Parkhaus max. 590 Stellplätze auf insgesamt max. 9 Ebenen (E0 bis E8) vor. Die Ebenen sind dabei in der Höhe zu einander versetzt angeordnet, d. h. auf der östlichen Seite des Parkhauses befinden sich die Ebenen E0, E2, E4, E6 und E8, auf der westlichen Seite die Ebenen E1, E3, E5 und E7. Die Zu- und Ausfahrt ist über die Königstraße vorgesehen. Richtung Schwarzer Weg soll ggf. eine Notausfahrt umgesetzt werden, die jedoch im regulären Betrieb des Parkhauses nicht genutzt wird.

Das Bürgerforum schließt an der Ostseite des Parkhauses direkt an dieses an. Im Erdgeschoss des Bürgerforums soll ein Bibliotheks-Café entstehen, für das auch ein Außenbereich vorgesehen ist.

Die aktuelle Planung des Bürgerforums und des Parkhauses mit Lage der Zu-/Abfahrt kann der Anlage 4.1 entnommen werden.

Die schalltechnischen Auswirkungen des geplanten Parkhauses auf die umliegende schützenswerte Bebauung außerhalb des Plangebiets sowie die geplante Bebauung innerhalb des Plangebiets werden folgend untersucht.

Berücksichtigt wurden dabei die kritischsten Immissionsorte der nächstgelegenen Gebäude entlang der Straßen Schwarzer Weg, Rote-Kreuz-Weg, Königstraße und Plessenstraße sowie im Bereich des Capitolplatzes. Entsprechend der rechtsgültigen Bebauungspläne sowie nach Auskunft von Vertretern der Stadt Schleswig liegen diese Gebäude in Misch- bzw. Kerngebieten.

5.1.1. Nutzungsmodell Parkhaus

Hinsichtlich der den Berechnungen zugrunde zu legenden Verkehrsmengen werden die Ansätze der Parkplatzlärmstudie [9] zur Frequentierung von Parkhäusern in der Innenstadt zugrunde gelegt. Die in der Parkplatzlärmstudie vorgeschlagenen Berechnungsansätze können als Abschätzung nach oben, „zur sicheren Seite“, angesehen werden.

5.1.2. Pkw-Verkehr Parkhaus

Hinsichtlich der Anzahl der zu erwartenden Fahrbewegungen wird auf die Erhebungen zur Bewegungshäufigkeit bei verschiedenen Parkplatzarten der Tabelle 33 in Abschnitt 8.1 der Parkplatzlärmstudie [9] zurückgegriffen.

Für Parkhäuser in der Innenstadt kann für schalltechnische Prognosen demnach von einer Bewegungshäufigkeit von $N = 0,5$ Bewegungen je Stellplatz und Stunde am Tag (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und $N = 0,04$ Bewegungen je Stellplatz in der lautesten Nachtstunde zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ausgegangen werden. Demnach ergibt sich die folgende Frequentierung (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Zugrunde gelegte Häufigkeiten der Fahrzeug-Bewegungen

Stellplätze	Häufigkeit Fahrbewegungen Pkw gesamt		Häufigkeit N nach Parkplatzlärmstudie [9] (je h und Stpl.)	
	Tag	Nacht ⁰⁾	Tag	Nacht ⁰⁾
589 Stellplätze Parkhaus	rd. 4.780	rd. 24	0,5	0,04

⁰⁾ maßgebend ist die lauteste Nachtstunde

5.1.3. Außenbereich Bürgerforum

Entsprechend der aktuellen Planung sind für den Außenbereich des Bibliotheks-Cafés rd. 40 Sitzplätze vorgesehen. Die Öffnungszeiten des Bibliotheks-Cafés sind von Montag bis Samstag jeweils von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr geplant. Während dieser Zeit wird in der vorliegenden Untersuchung von einer durchgehenden vollen Besetzung der Außensitzplätze ausgegangen.

5.2. Emissionsdaten

Die Lage der Schallquellen kann der Anlage 4.1 entnommen werden. Alle Schallquellen und ihre Schalleistungspegel sind in der Anlage 4.2 zusammenfassend aufgelistet.

Die Berechnungen der Emissionen des Parkhauses werden nach den Vorgaben der Parkplatzlärmstudie [9] durchgeführt.

Emissionsansätze Fahrbewegungen Pkw

Entsprechend den RLS-19 [5] wird bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h der längenbezogene Schalleistungspegel für 1 Fahrzeug je h von $L'_{WA} = 49,7$ dB(A) je m, Fahrzeug und Stunde angesetzt. Etwaige Abschläge für die Fahrbahnoberfläche der Zufahrt (bspw. bei SMA oder AC) werden nicht berücksichtigt.

Emissionsansätze Parkvorgänge von Pkw

Nach der Parkplatzlärmstudie [9] werden die Stellplätze der Pkw als Flächenschallquelle in Ansatz gebracht. Entsprechend der Nutzung der Stellplätze (hier: Parkhaus in der Innenstadt) wurden Zuschläge für die Parkplatzart und Impulshaltigkeit erteilt.

Für die innenliegenden Ebenen E0 bis E8 des Parkhauses werden aus den Ansätzen der Parkplatzlärmstudie [9] nach Sabine die Innenpegel unter Berücksichtigung einer schallabsorbierenden Deckenbekleidung ermittelt. Dabei wird ebenfalls der erhöhte Durchfahrtsanteil für die unteren Ebenen mit berücksichtigt.

Emissionsansätze Außenbereich Bibliotheks-Café

Für die 40 Außensitzplätze des Bibliotheks-Cafés werden die Ansätze der VDI 3770 [11] für gehobenes Sprechen zugrunde gelegt. Zudem wird davon ausgegangen, dass 50 % der

Personen sprechen. Entsprechend der Vorgaben der VDI 3770 wird zudem ein Zuschlag für Impulshaltigkeit vergeben. Damit ergibt sich ein Schalleistungspegel für die Außen-sitzplätze $L_{WA} = 83 \text{ dB(A)}$ mit einem Zuschlag für Impulshaltigkeit $K_I = 3,6 \text{ dB}$.

5.3. Berechnungsverfahren

Nach TA Lärm [2] erfolgt die Schallausbreitungsrechnung zur Ermittlung der zu erwartenden Geräuschpegel bei den zu untersuchenden Immissionsorten nach DIN ISO 9613-2 [10] für die detaillierte Prognose frequenzabhängig.

Zur Darstellung der Geräuscheinwirkungen durch das geänderte Parkhaus und den Außenbereich des Bibliotheks-Cafés an der vorhandenen und geplanten schutzbedürftigen Bebauung werden im Lageplan in Anlage 4.1 die entsprechenden Pegeltabellen mit dargestellt.

In der Anlage 4.3 ist die mittlere Ausbreitungsrechnung an den Immissionsorten dokumentiert.

5.4. Zusatzbelastung durch Geräusche des Parkhauses und des Bibliotheks-Cafés und ihre Beurteilung

5.4.1. Beurteilungspegel

Der Anlage 4.1 kann entnommen werden, dass der maßgebliche Immissionsrichtwert der TA Lärm [2] am Tag von 60 dB(A) an den Immissionsorten nördlich, östlich und südlich des Parkhauses deutlich, um mindestens 9 dB , unterschritten wird.

An den Immissionsorten westlich des Parkhauses werden die Immissionsrichtwerte tags um mindestens 3 dB unterschritten. Für diese Immissionsorte ist das Parkhaus die maßgebliche Schallquelle. Relevante Einwirkungen von weiteren gewerblichen Anlagen sind an diesen Immissionsorten nicht zu erwarten.

Im Beurteilungszeitraum Nacht wird der maßgebliche Immissionsrichtwert der TA Lärm [2] für Misch- bzw. Kerngebiete von 45 dB(A) an der benachbarten schutzbedürftigen Bebauung nördlich, östlich und südlich des Parkhauses ebenfalls um mindestens 6 dB unterschritten.

An den Immissionsorten westlich des Parkhauses werden die nächtlichen Immissionsrichtwerte eingehalten bzw. am Immissionsort I 1 um 1 dB überschritten. Da in den Gebäuden westlich des Parkhauses keine Wohnnutzungen vorhanden oder geplant sind, kann für die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen im Nachtzeitraum der Immissionsrichtwert tags der TA Lärm zugrunde gelegt werden. Dieser Immissionsrichtwert wird an den fraglichen Immissionsorten deutlich unterschritten.

Unter diesen Aspekten können die Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm [2] am Immissionsort I 1 als zumutbar erachtet werden.

Eine Untersuchung der Vorbelastung ist aufgrund der o. g. Gründe nicht erforderlich.

5.4.2. Kurzzeitige Geräuschspitzen

In der Anlage 4.1 sind die auftretenden Spitzenpegel durch die beschleunigten Vorbeifahrten der Pkw bzw. durch Kofferraumklappe zuschlagen dargestellt. Die Maximalpegel der Schallquellen können der Anlage 4.2 entnommen werden.

Die Ergebnisse in Anlage 4.1 zeigen, dass die maßgeblichen zulässigen Geräuschspitzen der TA Lärm im kritischeren Nachtzeitraum für Mischgebiete bzw. Kerngebiete von 65 dB(A) an den Immissionsorten der Gebäude westlich des Parkhauses um bis zu 3 dB überschritten werden. Wie bereits in Abschnitt 5.4.1 beschrieben, ist in diesen Gebäuden keine Wohnnutzung vorhanden oder geplant, sodass auch für die Beurteilung die Spitzenpegel der Tages-Anforderungen zugrunde gelegt werden können.

Unter diesen Aspekten können die Überschreitungen der zulässigen Spitzenpegel der TA Lärm [2] im Nachtzeitraum als zumutbar erachtet werden.

An den restlichen Immissionsorten der Gebäude nördlich, östlich und westlich des Parkhauses werden die zulässigen Geräuschspitzen im Nachtzeitraum eingehalten.

Im Tagzeitraum werden die zulässigen kurzzeitigen Geräuschspitzen der TA Lärm an allen Immissionsorten deutlich unterschritten.

6. Schalltechnische Auswirkungen des geänderten ZOB und des durch das Plangebiet entstehenden zusätzlichen Verkehrs im öffentlichen Straßenraum

Im Zuge einer umfassenden Abwägung der Auswirkungen des Plangebiets sollte die schalltechnische Auswirkung durch den geänderten ZOB und die Zunahme des Verkehrslärms aufgrund zusätzlicher Verkehrsmengen bzw. Reflexionen an den geplanten Gebäuden untersucht werden.

6.1. Grundlagen der Untersuchung

In der Verkehrsuntersuchung [4] wurde der durch das Plangebiet verursachte zusätzliche Verkehr auf den umliegenden Straßen (Königstraße, Plessenstraße, Schwarzer Weg) detailliert ermittelt (vgl. Abschnitt 3.1). An den Zahlen der Busse am ZOB ändert sich zum Bestandsfall auch nach der baulichen Änderung nichts.

Auf dieser Grundlage wurden die Geräuscheinwirkungen in der schutzbedürftigen Nachbarschaft für den Nullfall (ohne Änderung des Plangebiets) und den Planfall (mit Änderung des Plangebiets) sowie die resultierenden Pegeldifferenzen zum einen nur für den ZOB und zum anderen mit den maßgeblichen Verkehrswegen für beide Planungsvarianten des Schwarzen Weges berechnet.

6.2. Berechnungsverfahren

Die Berechnungen der zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen wurden nach den RLS-19 [5] mit einem Computerprogramm (SoundPLAN Version 9.1) vorgenommen.

Die Untersuchungsergebnisse zu den Pegeländerungen können den Anlagen 5.1 und 5.2 für den Tagzeitraum und den Anlagen 5.3 und 5.4 für den Nachtzeitraum entnommen werden. Dargestellt sind jeweils die Beurteilungspegel für den Nullfall (ohne Änderung), den Planfall (mit Änderung) sowie die Pegeländerungen.

6.3. Untersuchungsergebnisse und ihre Beurteilung

Im Bereich des Capitolplatzquartiers sowie südlich des Plangebiets im Kreuzungsbereich Königstraße/Plessenstraße verringern sich aufgrund des neu geplanten Parkhauses und der Gewerbegebäude die Abschirmung gegenüber des ZOB. Daher sind in diesen Bereichen Pegelerhöhungen bis zu 6 dB zu erwarten (vgl. Anlagen 5.1 und 5.3).

An den restlichen umliegenden, schutzbedürftigen Gebäuden sind keine relevanten Pegeländerungen bzw. zum Teil sogar Pegelminderungen zu erwarten.

Aufgrund der Pegelzunahme von z. T. mehr als gerundet 3 dB ist die bauliche Änderung des ZOB als „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV [3] zu bewerten.

Die Zunahme der durch das Plangebiet verursachten Straßenverkehrslärmimmissionen beträgt für die Variante 1 an der benachbarten Bebauung, mit Ausnahme der straßenabgewandten Fassaden des Capitolplatzquartiers, ≤ 1 dB (vgl. Anlagen 5.2 und 5.4).

Durch die Gesamtbelastung der Verkehrslärmimmissionen werden an der schutzbedürftigen Bebauung entlang der Plessenstraße und der Königstraße die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [3] stellenweise bereits im Bestand (Nullfall), z. T. deutlich, überschritten.

Auf der straßenabgewandten Seite des Capitolquartiers beträgt die Pegelzunahme der durch das Plangebiet verursachten Straßenverkehrslärmimmissionen bis zu 6 dB. In Anlehnung an die 16. BImSchV [3], die hilfsweise zur Beurteilung herangezogen wird, wäre die Zunahme als wesentlichen einzustufen.

Im Bereich des Capitolplatzquartiers werden trotz der deutlichen Pegelerhöhungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [3] auch im Planfall deutlich unterschritten. Aufgrund der Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind für diesen Bereich Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzfenster) nicht zwingend erforderlich.

Für Variante 2 des Schwarzen Wegs (Umfahrung) ist eine Prüfung entsprechend eines Neubaus nach 16. BImSchV [3] angezeigt. Durch die Umfahrung ergeben sich in den Bereichen der neuen Straße Beurteilungspegel bis zu 56 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Damit werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in diesem Bereich sowohl tags als auch nachts unterschritten.

In der vorliegenden Situation werden an den Gebäuden entlang der Königstraße und der Plessenstraße die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ohne und mit Berücksichtigung der Planung überschritten. Diese Werte werden in der Rechtsprechung als Schwellenwert zur Schutzpflicht des Staates für Gesundheit und Eigentum (z. B. Urteil

des BVerwG, Urt. V. 15.12.2011 – 7 A 11.10) herangezogen. Aufgrund der Überschreitung dieser Werte bereits im Nullfall ist davon auszugehen, dass hier bereits schalltechnische Schutzmaßnahmen wie bspw. Schallschutzfenster vorhanden sind.

Daher sind vom Planungsträger im Zuge der Abwägung Schallschutzmaßnahmen bzw. die Schallschutzsituation im Gesamtkontext zu bewerten und abzuwägen.

7. Schallschutzmaßnahmen

7.1. Maßnahmen aufgrund des einwirkenden Verkehrslärms

Aufgrund der Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 [1] durch den einwirkenden Verkehrslärm sind Schallschutzmaßnahmen zu prüfen und im Bebauungsplan planungsrechtlich festzusetzen.

7.1.1. Aktive Schallschutzmaßnahmen

Aufgrund der vorhandenen Einfahrtssituation bzw. der engen baulichen Situation entlang der Königstraße und der Plessenstraße ist eine Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwänden aus städtebaulicher Sicht nicht umsetzbar.

7.1.2. Grundrissorientierung i. V. m. speziellen baulichen Maßnahmen

Die Berechnungsergebnisse der Anlagen 2.1 und 2.2 zeigen, dass Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts entlang der Königstraße und der Plessenstraße auftreten. Diese Werte werden in der Rechtsprechung als Schwellenwerte zur Schutzpflicht des Staates für Gesundheit und Eigentum angesehen (z. B. BVerwG, Urt. V. 15.12.2011 – 7 A 11.10). Daher wird für diese Bereiche aus fachlicher Sicht empfohlen im Bebauungsplan eine Grundrissorientierung wie folgt festzusetzen.

An den von Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) am Tag betroffenen Fassaden sind keine lüftungstechnisch notwendigen Fenster von Aufenthaltsräumen (bspw. Büro- und Wohnräume) zulässig oder eine Belüftung der Räume ist von einer Fassadenseite sicherzustellen, an denen die o. g. Werte eingehalten werden.

An den vom Überschreitungen der Werte von 60 dB(A) in der Nacht betroffenen Fassaden sind keine Schlafräume zulässig.

7.1.3. Regelungen zu schützenswerten Freibereichen

In den Bereichen mit Überschreitungen von 60 dB(A) tags durch Verkehrslärmeinwirkungen (Bereiche entlang der Königstraße und der Plessenstraße, vgl. Anlage 2.1) sind ungeschützte schützenswerte Freibereiche (Balkone, Terrassen) zu vermeiden.

Freibereiche sind dann möglich, wenn ein weiterer Freibereich je Wohneinheit zu einer lärmabgewandten „ruhigen“ Seite vorhanden ist und der Freibereich nach Westen nicht der Wohnfläche zugeordnet wird.

7.1.4. Passive Schallschutzmaßnahmen

Bei Überschreitung der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 [1] werden passive Schallschutzmaßnahmen durch eine entsprechende Ausgestaltung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen vorgeschlagen. Bei der Ausgestaltung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen sind die Regelungen der DIN 4109 [12],[13] zu beachten.

Die sich ergebenden maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 [12,13] werden wie nachfolgend beschrieben ermittelt (vgl. Abschnitt 7.2).

7.1.5. Lüftungskonzept für Schlafräume

Für Schlaf- und Kinderzimmer ist in dem von Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 [1] betroffenen Bereich durch ein entsprechendes Lüftungskonzept ein ausreichender Mindestluftwechsel sicher zu stellen, d. h. dass die Belüftung über eine schallabgewandte Fassade erfolgt, oder ein ausreichender Luftwechsel auch bei geschlossenem Fenster durch technische Be- und Entlüftungssysteme sichergestellt ist.

7.2. Ermittlung maßgeblicher Außenlärmpegel nach DIN 4109

Die sich ergebenden maßgeblichen Außenlärmpegel für die unterschiedlichen Lärmarten werden nach DIN 4109-2018 [12,13] wie folgt ermittelt:

Straßenverkehr (Nr. 4.4.5.2 nach DIN 4109-2 [13])

Zur Bildung des maßgeblichen Außenlärmpegels sind auf die errechneten Beurteilungspegel des Straßenverkehrslärms 3 dB zu addieren.

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel an Verkehrswegen zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB, wie im vorliegenden Fall, ergibt sich nach DIN 4109-2 [13] der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus einem 3 dB erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB.

Gewerbe- und Industrieanlagen (Nr. 4.4.5.6 nach DIN 4109-2 [13])

Im Regelfall wird als maßgeblicher Außenlärmpegel der nach der TA Lärm im Bebauungsplan für die jeweilige Gebietskategorie angegebene Tag-Immissionsrichtwert eingesetzt, wobei zu dem Immissionsrichtwert 3 dB zu addieren sind.

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB, so ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus einem 3 dB erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB.

Weicht die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung unter Berücksichtigung der vorgesehenen baulichen Entwicklung des Gebietes auszugehen.

Überlagerung mehrerer Schallimmissionen (Nr. 4.4.5.7 nach DIN 4109-2 [13])

Rührt die Geräuschbelastung wie im vorliegenden Fall von mehreren Quellen her, so berechnet sich nach DIN 4109 [13], Abschnitt 4.4.5.7 der resultierende Außenlärmpegel $L_{a,res}$ aus den einzelnen maßgeblichen Außenlärmpegeln $L_{a,i}$ nach folgender Gleichung.

$$L_{a,res} = 10 \lg \sum_{i=1}^n (10^{0,1 L_{a,i}}) \text{ (dB)}$$

Die Addition von 3 dB darf nur einmal erfolgen, d. h. auf den Summenpegel.

Die maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 sind in den Anlagen 5 dargestellt. Diese wurden unter Berücksichtigung der Gebäudestruktur gemäß dem städtebaulichen Entwurf vom 03.07.2023 bei vollständiger Realisierung des Plangebiets entnommen werden.

7.3. Maßnahmen aufgrund der Auswirkungen des Bbauungsplangebiets

Für die benachbarten Gebäude ist vom Planungsträger im Zuge der Abwägung zu prüfen, ob Wohnnutzungen vorhanden sind. Aufgrund der durch das Plangebiet hervorgerufenen Zunahme der Verkehrslärmimmissionen und einer gleichzeitigen Überschreitung des Werts von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht durch den Beurteilungspegel wären für Wohnnutzungen vom Planungsträger im Zuge der Abwägung Schallschutzmaßnahmen in Erwägung zu ziehen.

Als mögliche Maßnahmen kommen passive Schallschutzmaßnahmen durch eine entsprechende Ausgestaltung der Außenbauteile in Frage. Für Schlaf- und Kinderzimmer sollte zudem durch ein entsprechendes Lüftungskonzept d. h. dass die Belüftung über eine schallabgewandte Fassade erfolgt, oder ein ausreichender Luftwechsel auch bei geschlossenem Fenster durch technische Be- und Entlüftungssysteme sichergestellt ist.

Aufgrund der Tatsache, dass die Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht bereits im Nullfall, also auch ohne Umsetzung des Plangebiets, vorliegt, ist davon auszugehen, dass in diesen Bereichen entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen bereits umgesetzt sind.

7.4. Hinweise für die weitere Planung des Parkhauses

Der detaillierte Nachweis der Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen der TA Lärm kann erst erbracht werden, wenn die Planungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens abschließend feststehen. Unter Berücksichtigung der aktuellen Planung werden folgende Schallschutzmaßnahmen erforderlich:

- Die Abdeckung der Regenrinne ist entsprechend dem Stand der Lärmminde- rungstechnik lärmarm auszuführen, z. B. mit verschraubten Gusseisenplatten.
- Das Parkhaustor ist entsprechend dem Stand der Lärmminde- rungstechnik lärmarm auszuführen.

- Zur Minderung der Schallabstrahlung der Öffnungsfläche sind die Decken der Parkhausebenen mindestens im Öffnungsbereich bis zu einer Tiefe von 5 m schallabsorbierend bekleiden (Absorptionskoeffizienten von $\alpha_{500} \geq 0,8$ bei 500 Hz).

Sollte im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens unter Berücksichtigung einer detaillierteren Planungstiefe des Parkhauses andere Maßnahmen vorgesehen werden, für die in einer Schallimmissionsprognose die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an allen umliegenden vorhandenen und geplanten Gebäuden nachgewiesen wird, kann auf die schallabsorbierende Bekleidung der Deckenflächen verzichtet werden.

8. Formulierungsvorschläge für den Bebauungsplan

Festsetzungen zu Einwirkungen Verkehrslärm

Für die Würdigung der Geräuschsituation durch Verkehrslärm innerhalb des Bebauungsplangebiets Nr. 58, 2. Änderung im Textteil des Bebauungsplanes werden die folgenden Formulierungen vorgeschlagen, die rechtlich geprüft werden sollten.

Textvorschläge zu Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Festsetzungsvorschläge zur Grundrissorientierung:

An den der Königstraße und der Plessenstraße zugewandten Fassaden sind keine lüftungstechnisch notwendigen Fenster von Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109 -1 „Schallschutz im Hochbau“ Ausgabe Januar 2018 (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer, Wohnküchen bzw. Büro- und Unterrichtsräume) zulässig.

An den der Königstraße und der Plessenstraße zugewandten Fassaden sind lüftungstechnisch notwendige Fenster von Wohnräumen nur zulässig, wenn spezielle bauliche Maßnahmen wie vorgelagerte Loggien bzw. Wintergärten vorgesehen werden, die ausreichend belüftet sind und mit denen erreicht wird, dass vor dem geöffneten Fenster des Aufenthaltsraums Beurteilungspegel von weniger als 60 dB(A) nachts vorliegen.

Festsetzungsvorschläge zu passiven Schallschutzmaßnahmen:

Im gesamten Plangebiet sind bei der Errichtung und der Änderung von Gebäuden die erforderlichen Schalldämm-Maße der Außenbauteile von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nach den *in der Planzeichnung/in dem Beiplan* (vgl. Anlagen 5.1 und 5.2 dieses Gutachtens) bezeichneten Außenlärmpegeln der DIN 4109-2 „Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen“ Ausgabe Januar 2018, Abschnitt 4.4.5 auszubilden.

Der Nachweis der erforderlichen Schalldämmmaße hat im Baugenehmigungsverfahren bzw. Kenntnisgabeverfahren nach dem in der DIN 4109-1 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“ Ausgabe Januar 2018 bzw. zum Zeitpunkt des Verfahrens

gültigen Fassung vorgeschriebenen Verfahren in Abhängigkeit von der Raumnutzungsart und Raumgröße zu erfolgen.

Von den in *der Planzeichnung/in dem Beiplan* (vgl. Anlagen 5.1 und 5.2 des Gutachtens) dargestellten Außenlärmpegeln kann abgewichen werden, soweit im Baugenehmigungsverfahren bzw. Kenntnissgabeverfahren der Nachweis erbracht wird, dass ein geringerer maßgeblicher Außenlärmpegel vorliegt, als *in der Planzeichnung/in dem Beiplan* dokumentierten Situation unter Berücksichtigung der höchsten Pegel an den Fassaden. Die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile können dann entsprechend den Vorgaben der *DIN 4109-1* reduziert werden.

Grundlage für die Dimensionierung der Schalldämm-Maße der Außenbauteile bildet die Schallimmissionsprognose der ALN Akustik Labor Nord GmbH vom 29.10.2025 (*Gutachten 2837-01*).

Festsetzungsvorschläge zur Belüftung von Schlafräumen:

Im gesamten Plangebiet ist für Schlaf- und Kinderzimmer durch ein entsprechendes Lüftungskonzept ein ausreichender Mindestluftwechsel sicher zu stellen. Entweder kann die Belüftung über eine schallabgewandte Fassade erfolgen, an der die *Orientierungswerte der DIN 18005 (Verkehr)* eingehalten sind, oder ein ausreichender Luftwechsel ist auch bei geschlossenem Fenster durch *technische Be- und Entlüftungssysteme/lüftungstechnische Maßnahmen* sichergestellt.

Von dieser Festsetzung kann abgesehen werden, soweit im Baugenehmigungsverfahren bzw. Kenntnissgabeverfahren der Nachweis erbracht wird, dass unter Berücksichtigung der konkreten Planung die Orientierungswerte der DIN 18005 (Verkehr) eingehalten werden.

Festsetzungsvorschläge für Außenwohnbereiche:

An den der Königstraße und der Plessenstraße zugewandten Fassaden mit Beurteilungspegel von $L_r > 60$ dB(A) dürfen Außenwohnbereiche nur zugelassen werden, wenn diese durch bauliche Maßnahmen (z. B. vorgelagerte Loggien) geschützt werden oder ein weiterer Freibereich der Wohnung zu einer lärmabgewandten Seite orientiert ist, in dem 60 dB(A) tags eingehalten sind.

Von der oben genannten Festsetzung kann abgesehen werden, soweit im Baugenehmigungsverfahren bzw. Kenntnissgabeverfahren der Nachweis erbracht wird, dass unter Berücksichtigung der konkreten Planung in dem geplanten Außenwohnbereich der Beurteilungspegel von $L_r = 60$ dB(A) eingehalten ist.

9. Kurze Zusammenfassung

Die Stadt Schleswig beabsichtigt die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 58. Das Plangebiet befindet sich im zentralen Stadtgebiet im Bereich des ZOB im Einflussbereich der Königstraße südlich des Plangebiets sowie der Plessenstraße östlich des Plangebiets.

Innerhalb des Plangebiets ist der Ersatzneubau des Parkhauses mit angeschlossenen Bürgerforum sowie weitere Büro- und Dienstleistungsgebäude innerhalb eines Kerngebietes geplant. Zudem soll der ZOB umgeplant werden. Im westlichen Teil des Plangebiets befinden sich zwei Grundstücke mit Bestandsbebauung. Diese soll erhalten bleiben und eine Gebietsausweisung als Urbanes Gebiet erhalten. Außer innerhalb des Urbanen Gebiets sollen Wohnnutzungen im Plangebiet nicht zugelassen werden.

Im Rahmen der Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 58 wurde eine Schallimmissionsprognose erstellt, die zu folgenden Ergebnissen kommt:

Aufgrund der Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 durch die Verkehrsgeräusche werden für das Plangebiet Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen (vgl. Abschnitt 7).

Zudem sind aufgrund der Auswirkungen durch die bauliche Änderung des ZOB sowie die Auswirkungen durch den planinduzierten Mehrverkehr auf den öffentlichen Straßen vom Planungsträger im Zuge der Abwägung Schallschutzmaßnahmen bzw. die Schallschutzsituation im Gesamtkontext zu bewerten und abzuwägen.

Aufgrund der Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im straßenabgewandten Bereich des Capitolplatzquartiers sind hier Schallschutzmaßnahmen aus schalltechnischer Sicht nicht zwingend erforderlich.

Dieses Gutachten umfasst 27 Seiten Text und 6 Anlagen (35 Seiten).

Lübeck, den 18.12.2025

ALN Akustik Labor Nord GmbH



M. Tüllmann, M.Sc.



Dipl.-Ing. (FH) M. Daudert

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1: Übersichtslageplan
(1 Seite)
- Anlage 2.1: Straßenverkehrslärm innerhalb des Plangebiets, Gebäudelärmkarte
(2 Seiten) höchster Pegel an der Fassade, Beurteilungspegel Tag (6 – 22 Uhr)
- Anlage 2.2: Straßenverkehrslärm innerhalb des Plangebiets, Gebäudelärmkarte
(2 Seiten) höchster Pegel an der Fassade, Beurteilungspegel Nacht (22 – 6 Uhr)
- Anlage 3.1: Schalltechnische Einwirkungen durch Anlagenlärm
(1 Seite) Darstellung der Schallquellen und der Immissionsorte
- Anlage 3.2: Schalltechnische Einwirkungen durch Anlagenlärm
(2 Seiten) Tabelle mit den Schalleistungspegeln der einzelnen Schallquellen
- Anlage 3.3: Schalltechnische Einwirkungen durch Anlagenlärm
(3 Seiten) Dokumentation der mittleren Ausbreitungsrechnung
- Anlage 4.1: Schalltechnische Auswirkungen durch das Parkhaus und Bürgerforum
(1 Seite) Darstellung der Schallquellen und der Immissionsorte
- Anlage 4.2: Schalltechnische Auswirkungen durch das Parkhaus und Bürgerforum
(3 Seiten) Tabelle mit den Schalleistungspegeln der einzelnen Schallquellen
- Anlage 4.3: Schalltechnische Auswirkungen durch das Parkhaus und Bürgerforum
(10 Seiten) Dokumentation der mittleren Ausbreitungsrechnung
- Anlage 5.1: Schalltechnische Auswirkungen durch den geänderten ZOB
(1 Seite) Gebäudelärmkarten (Nullfall, Planfall, Pegeldifferenz) Tag (6 – 22 Uhr)
- Anlage 5.2: Schalltechnische Auswirkungen durch den planinduzierten Mehrverkehr
(2 Seiten) Gebäudelärmkarten (Nullfall, Planfall, Pegeldifferenz) Tag (6 – 22 Uhr)
- Anlage 5.3: Schalltechnische Auswirkungen durch den geänderten ZOB
(1 Seite) Gebäudelärmkarten (Nullfall, Planfall, Pegeldifferenz) Nacht (22 – 6 Uhr)

Anlage 5.4: Schalltechnische Auswirkungen durch den planinduzierten Mehrverkehr
(2 Seiten) Gebäudelärmkarten (Nullfall, Planfall, Pegeldifferenz) Nacht (22 – 6 Uhr)

Anlage 6.1: Darstellung maßgebliche Außenlärmpegel und Lärmpegelbereiche
(2 Seiten) nach DIN 4109, höchster Außenlärmpegel Fassade

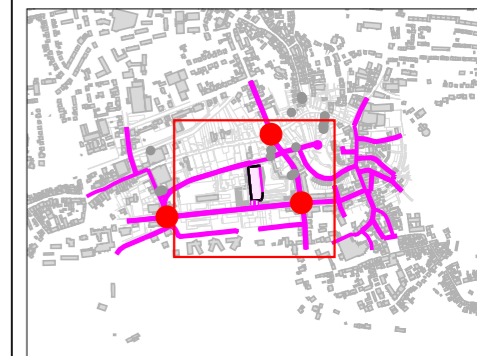
Anlage 6.2: Darstellung maßgebliche Außenlärmpegel und Lärmpegelbereiche
(2 Seiten) nach DIN 4109, Isophonenkarten

LITERATURVERZEICHNIS

-
- [1] DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“, Ausgabe Juli 2023 inkl. Beiblatt 1 vom Juli 2023
 - [2] Sechste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998; GMBI Nr. 26/1998 S.503, zuletzt geändert durch Bekanntmachung des BMUB vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)
 - [3] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990; Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil I, Seiten 1036 ff, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 04. November 2020 (BGBl. I Nr. 50, S. 2334) in Kraft getreten am 1. März 2021
 - [4] Zacharias Verkehrsplanungen, Verkehrsuntersuchung „Parkhausquartier Stadt Schleswig“, Juli 2019 (Stand 11.07.2029)
 - [5] RLS-19: „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 2019, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698)
 - [6] „Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen und -immissionen von Tankstellen“, Hessisches Landesamt für Umwelt, Schriftenreihe Umweltplanung Arbeits- und Umweltschutz Heft 275 von 1999
 - [7] „Technischer Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen“, Hessisches Landesamt für Umwelt, Schriftenreihe Umweltplanung Arbeits- und Umweltschutz Heft 192 von 1995
 - [8] „Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere der Verbrauchermärkte“, Hessisches Landesamt für Umwelt, Schriftenreihe Umweltplanung Arbeits- und Umweltschutz Heft 3 von 2005
 - [9] „Parkplatzlärmstudie: Untersuchung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen“, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Augsburg, 6. vollständig überarbeitete Auflage 2007
 - [10] DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien – Allgemeines Berechnungsverfahren“, Ausgabe Oktober 1999
 - [11] VDI 3770 „Emissionskennwerte technischer Schallquellen – Sport- und Freizeitanlagen“, Ausgabe September 2012
 - [12] DIN 4109-1 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“, Ausgabe Januar 2018
 - [13] DIN 4109-2 „Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen“, Ausgabe Januar 2018

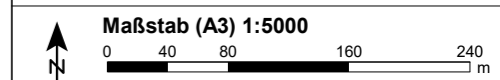
Übersichtsplan

Darstellung der Schallquellen und der Immissionsorte



Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Immissionsort
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

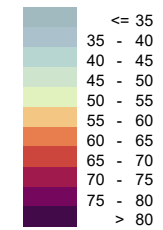
Datum: 29.10.2025

Verkehrslärm im Plangebiet

Variante 1
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel
Beurteilungspegel Tag

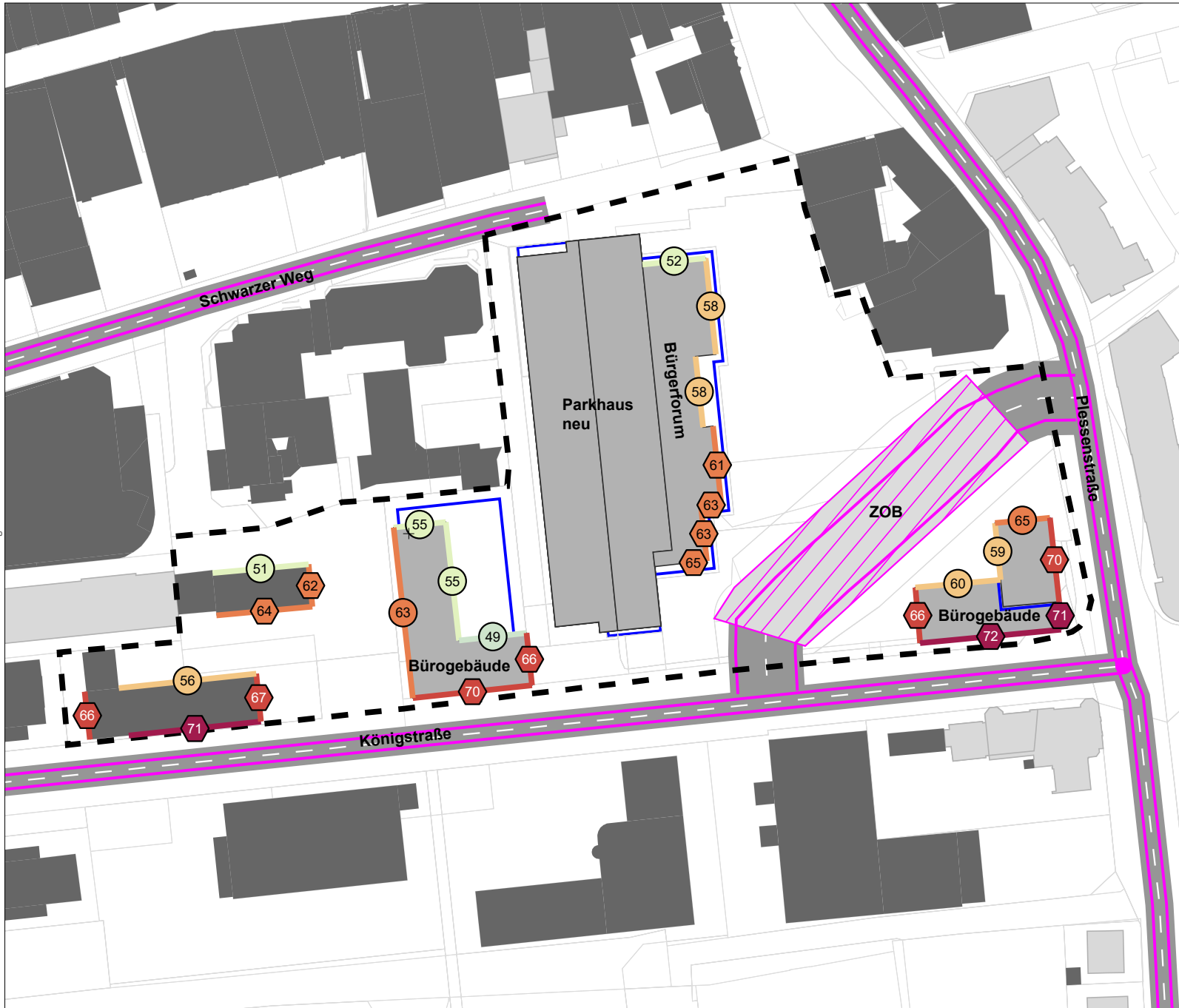
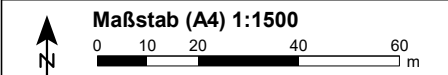
Rechenlauf: 2300

**Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)**



Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

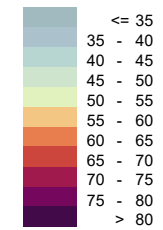
Datum: 29.10.2025

Verkehrslärm im Plangebiet

Variante 2
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel
Beurteilungspegel Tag

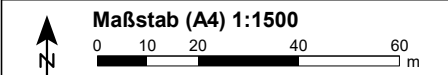
Rechenlauf: 2302

**Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)**



Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

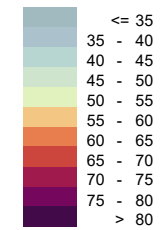
Datum: 29.10.2025

Verkehrslärm im Plangebiet

Variante 1
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel
Beurteilungspegel Nacht

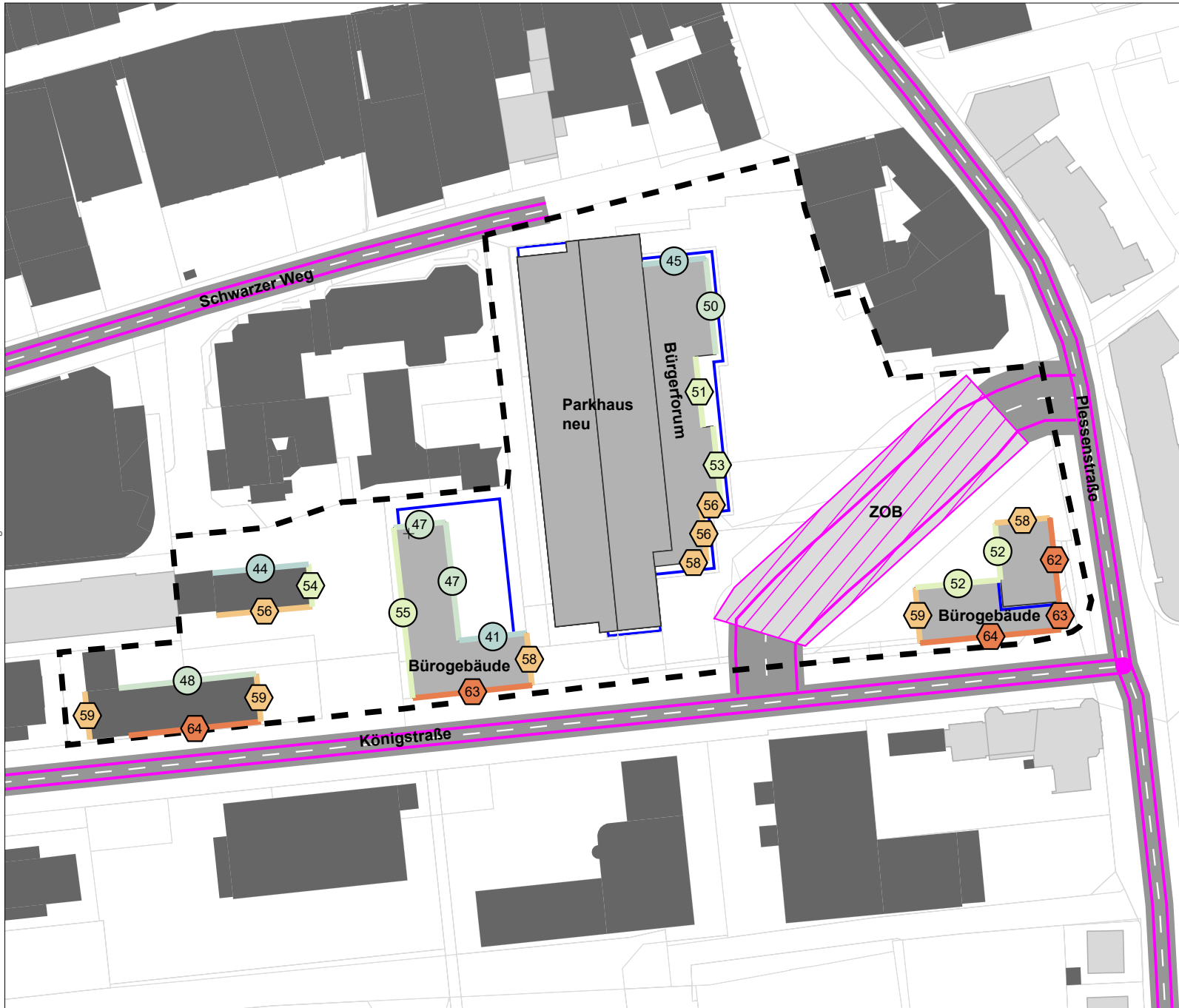
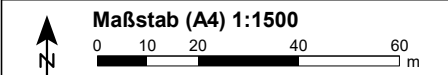
Rechenlauf: 2300

**Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)**



Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung Stadt Schleswig

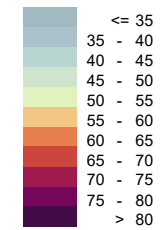
Datum: 29.10.2025

Verkehrslärm im Plangebiet

Variante 2
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel
Beurteilungspegel Nacht

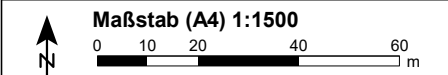
Rechenlauf: 2302

Beurteilungspegel LrN in dB(A)



Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linien-schallquelle
- Flächen-schallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet











**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

Datum: 29.10.2025

Übersichtsplan

Darstellung der Schallquellen und der Immissionsorte
Gewerbelärmauswirkungen

Zeichenerklärung:

-  Hauptgebäude
-  Hauptgebäude, geplant
-  Nebengebäude
-  Nebengebäude, geplant
-  Linienschallquelle
-  Flächenschallquelle
-  Baugrenze
-  Untersuchungsgebiet

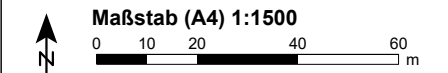
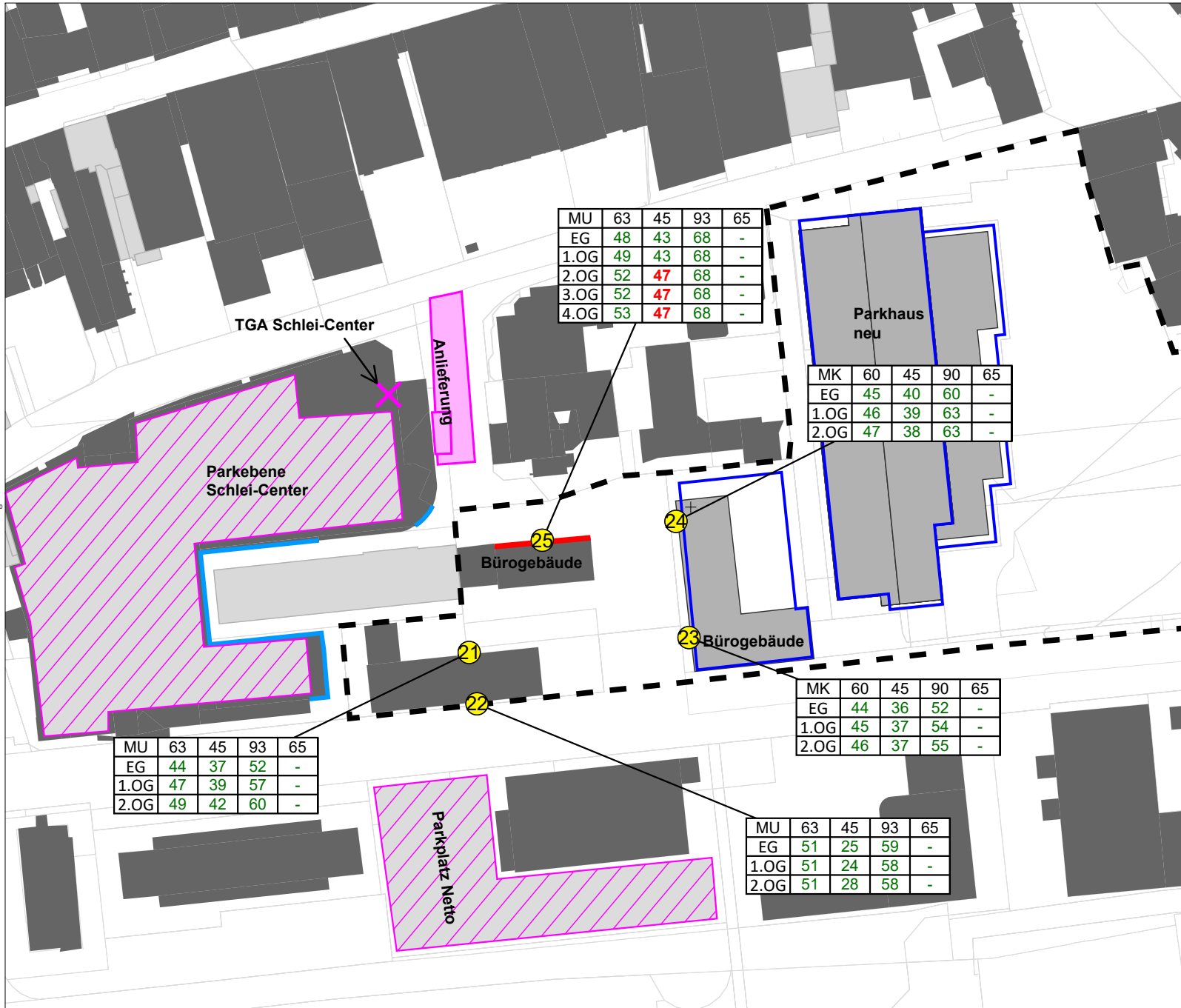
MU	63	45	93	65
EG	48	43	68	-
1.OG	49	43	68	-
2.OG	52	47	68	-
3.OG	52	47	68	-
4.OG	53	47	68	-

MK	60	45	90	65
EG	45	40	60	-
1.OG	46	39	63	-
2.OG	47	38	63	-

MK	60	45	90	65
EG	44	36	52	-
1.OG	45	37	54	-
2.OG	46	37	55	-

MU	63	45	93	65
EG	51	25	59	-
1.OG	51	24	58	-
2.OG	51	28	58	-

MU	63	45	93	65
EG	44	37	52	-
1.OG	47	39	57	-
2.OG	49	42	60	-



Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Oktavspektren der Emittenten in dB(A) - 2250: EP Gewerbelärmeinwirkungen

Schallquelle	Quellentyp	l oder S m,m ²	X m	Y m	Z m	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	LwMax dB(A)	KI dB	KT dB	63 Hz dB(A)	125 Hz dB(A)	250 Hz dB(A)	500 Hz dB(A)	1 kHz dB(A)	2 kHz dB(A)	4 kHz dB(A)	8 kHz dB(A)
Lkw Schlei-Center rangieren	Fläche	420,50	536435,8	6041033,7	3,7			58,8	85,0	108,0	0	3	65,3	68,3	74,4	77,4	81,3	78,3	72,4	64,4
Lkw Schlei-Center Wagenboden	Fläche	51,44	536433,4	6041020,0	3,3			57,9	75,0	108,0	3	0	50,3	56,3	62,3	66,3	70,3	70,3	65,3	53,3
PP Netto	Parkplatz	2256,83	536451,6	6040900,7	2,3			70,2	103,8	95,0	0	0	87,1	98,7	91,2	95,7	95,8	96,2	93,5	87,3
PP Schlei-Center	Parkplatz	5647,98	536363,9	6040988,6	10,7			77,6	115,2	95,0	0	0	98,5	110,1	102,6	107,1	107,2	107,6	104,9	98,7
TGA Schlei-Center	Punkt		536419,0	6041030,1	13,7			90,0	90,0		0	0				90,0				

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Oktavspektren der Emittenten in dB(A) - 2250: EP Gewerbelärmeinwirkungen

Legende

Schallquelle		Name der Schallquelle
Quellentyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
I oder S	m,m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	bewertetes Schalldämm-Maß
L'w	dB(A)	Leistung pro m,m ²
Lw	dB(A)	Anlagenleistung
LwMax	dB(A)	maximale Leistung
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
63 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
125 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
250 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
500 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
1 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
2 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
4 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
8 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2250: EP Gewerbelärmeinwirkungen

Quelle	Zeitbereich	Li	R'w	L'w	Lw	I oder S	Kl	KT	Ko	S	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	dLw
		dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m, m ²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)	dB
I21: Königstraße 20a EG LrT 44,2 dB(A) LrN 36,5 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	60	-46,6	0,0	-20,6	-0,2	3,4	39,9	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	79	-48,9	0,7	-13,7	-0,1	2,0	55,1	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	69	-47,8	-0,7	-13,8	-0,2	1,9	24,4	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	59	-46,4	-0,2	-17,8	-0,2	4,1	14,5	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	73	-48,3	-1,4	-14,4	-0,1	7,8	36,5	0,0
I21: Königstraße 20a 1.OG LrT 46,9 dB(A) LrN 39,0 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	60	-46,6	-0,1	-19,6	-0,2	3,2	40,5	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	79	-48,9	0,7	-10,7	-0,1	1,7	57,8	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	70	-47,8	-0,7	-6,0	-0,4	1,2	31,3	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	59	-46,4	-0,1	-10,5	-0,4	3,7	21,2	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	73	-48,2	-0,6	-8,5	-0,1	3,6	39,0	0,0
I21: Königstraße 20a 2.OG LrT 49,5 dB(A) LrN 42,0 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	61	-46,7	0,1	-16,8	-0,1	1,9	42,3	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	79	-48,9	0,9	-8,2	-0,2	1,5	60,3	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	70	-47,9	-0,6	-2,4	-0,6	1,3	34,7	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	59	-46,5	-0,1	-5,8	-0,5	3,4	25,5	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	73	-48,2	0,0	-3,4	-0,1	0,8	42,0	0,0
I22: Königstraße 20a EG LrT 50,8 dB(A) LrN 25,4 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	45	-44,1	0,2	-0,9	-0,3	0,2	58,8	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	0,7	-22,1	-0,3	4,1	47,7	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	84	-49,5	-0,8	-22,5	-0,4	2,5	14,3	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	73	-48,3	-0,3	-23,6	-0,6	2,4	4,7	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	87	-49,8	-2,0	-17,9	-0,2	2,1	25,4	0,0
I22: Königstraße 20a 1.OG LrT 50,7 dB(A) LrN 24,5 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	46	-44,2	0,1	-0,9	-0,3	0,2	58,6	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	0,7	-20,6	-0,2	3,5	48,7	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	84	-49,5	-0,8	-21,9	-0,4	2,0	14,5	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	73	-48,3	-0,2	-23,3	-0,6	2,1	4,7	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	86	-49,7	-1,3	-18,5	-0,2	1,2	24,5	0,0
I22: Königstraße 20a 2.OG LrT 50,9 dB(A) LrN 28,5 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	46	-44,3	0,3	-0,9	-0,3	0,3	58,8	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	0,9	-16,6	-0,1	1,3	50,8	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	84	-49,5	-0,8	-19,4	-0,2	1,1	16,3	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	73	-48,3	-0,2	-21,8	-0,4	1,7	6,0	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	86	-49,7	-0,6	-15,3	-0,2	1,3	28,5	0,0
I23: Königstraße 16 EG LrT 44,0 dB(A) LrN 36,0 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	82	-49,2	-0,1	-6,9	-0,6	1,6	48,6	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	134	-53,5	0,6	-12,2	-0,3	2,0	51,8	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	92	-50,3	-0,8	-17,9	-0,3	8,4	24,0	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	86	-49,7	-0,2	-15,2	-0,5	9,1	18,5	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	104	-51,3	-2,4	-10,5	-0,2	7,4	36,0	0,0
I23: Königstraße 16 1.OG LrT 45,0 dB(A) LrN 37,0 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	82	-49,2	-0,3	-6,4	-0,6	1,6	48,9	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	134	-53,5	0,6	-10,1	-0,4	1,8	53,5	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	92	-50,3	-0,9	-16,7	-0,3	9,5	26,3	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	86	-49,7	-0,3	-15,1	-0,5	11,1	20,5	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	104	-51,3	-1,9	-10,2	-0,2	7,6	37,0	0,0
I23: Königstraße 16 2.OG LrT 46,2 dB(A) LrN 37,5 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	82	-49,3	0,0	-5,8	-0,5	1,7	49,9	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	134	-53,5	0,9	-8,8	-0,4	1,7	55,0	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	93	-50,3	-0,8	-16,4	-0,3	9,7	26,9	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	86	-49,7	-0,3	-14,9	-0,5	11,9	21,6	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	104	-51,3	-1,3	-9,8	-0,2	7,2	37,5	0,0
I24: Königstraße 16 EG LrT 45,3 dB(A) LrN 40,3 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	107	-51,6	0,1	-7,0	-0,7	2,2	46,7	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	126	-53,0	0,5	-9,9	-0,2	1,1	53,6	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	71	-48,0	-0,8	-11,4	-0,5	5,9	30,2	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	67	-47,5	-0,2	-9,8	-0,7	5,6	22,3	7,0

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2250: EP Gewerbelärmeinwirkungen

Quelle	Zeitbereich	Li	R'w	L'w	Lw	I oder S	KI	KT	Ko	S	Adiv	Agr	Abar	Aatm	dLrefl	Ls	dLw
		dB(A)	dB	dB(A)	dB(A)	m, m²	dB	dB	dB	m	dB	dB	dB	dB	dB(A)	dB(A)	dB
TGA Schlei-Center																	
	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	85	-49,6	-1,9	-13,9	-0,2	12,7	40,3	0,0
I24: Königstraße 16 1.OG LrT 46,3 dB(A) LrN 38,7 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	107	-51,6	-0,5	-6,4	-0,6	2,2	46,9	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	126	-53,0	0,6	-8,2	-0,3	1,3	55,6	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	71	-48,0	-0,7	-10,1	-0,5	6,5	32,3	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	67	-47,5	-0,2	-8,5	-0,6	8,7	26,8	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	84	-49,5	-1,2	-13,0	-0,2	9,5	38,7	0,0
I24: Königstraße 16 2.OG LrT 47,4 dB(A) LrN 38,5 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	107	-51,6	-0,2	-5,9	-0,6	2,2	47,8	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	126	-53,0	0,8	-6,6	-0,5	1,3	57,3	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	71	-48,0	-0,7	-9,9	-0,5	6,9	32,9	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	67	-47,6	-0,2	-8,4	-0,6	8,6	26,8	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	84	-49,5	-0,5	-9,5	-0,2	5,2	38,5	0,0
I25: Schwarzer Weg 13 EG LrT 48,2 dB(A) LrN 42,5 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	92	-50,3	0,4	-22,1	-0,4	2,2	33,5	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	0,1	-11,9	-0,1	1,5	54,9	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	45	-44,1	-0,6	-2,3	-0,3	2,9	40,6	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	39	-42,9	0,0	0,0	-0,4	2,0	33,8	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	58	-46,2	-0,3	-3,9	-0,1	0,0	42,5	0,0
I25: Schwarzer Weg 13 1.OG LrT 49,3 dB(A) LrN 42,8 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	93	-50,3	-0,3	-22,0	-0,4	3,2	33,8	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	0,7	-10,4	-0,1	1,7	57,3	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	46	-44,2	-0,4	-2,2	-0,3	3,0	41,0	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	39	-42,9	0,1	0,0	-0,4	2,5	34,3	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	57	-46,1	0,0	-3,9	-0,1	0,0	42,8	0,0
I25: Schwarzer Weg 13 2.OG LrT 51,5 dB(A) LrN 46,7 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	93	-50,3	-0,3	-21,3	-0,3	3,0	34,6	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	0,8	-7,7	-0,2	1,9	60,1	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	46	-44,3	-0,3	-2,1	-0,3	3,0	41,0	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	40	-43,0	0,1	0,0	-0,4	2,5	34,2	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	57	-46,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	46,7	0,0
I25: Schwarzer Weg 13 3.OG LrT 52,4 dB(A) LrN 46,7 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	93	-50,4	0,1	-20,1	-0,3	2,4	35,5	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	1,0	-5,3	-0,5	1,3	62,0	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	47	-44,4	-0,3	-2,0	-0,3	2,9	41,0	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	40	-43,1	0,1	0,0	-0,4	2,3	33,9	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	57	-46,1	0,0	0,0	-0,1	0,1	46,7	0,0
I25: Schwarzer Weg 13 4.OG LrT 53,2 dB(A) LrN 46,6 dB(A)																	
PP Netto	LrT			70,2	103,8	2256,8	0,0	0,0	0	93	-50,4	0,1	-17,2	-0,2	0,7	36,9	-8,1
PP Schlei-Center	LrT			77,6	115,2	5648,0	0,0	0,0	0	87	-49,8	1,0	-3,3	-0,6	0,8	63,3	-12,1
Lkw Schlei-Center rangieren	LrT			58,8	85,0	420,5	0,0	3,0	0	47	-44,5	-0,3	-1,9	-0,3	2,9	40,9	-6,0
Lkw Schlei-Center Wagenboden	LrT			57,9	75,0	51,4	3,0	0,0	0	41	-43,3	0,1	0,0	-0,4	2,3	33,7	7,0
TGA Schlei-Center	LrT			90,0	90,0		0,0	0,0	3	57	-46,1	0,0	0,0	-0,1	0,1	46,6	0,0

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2250: EP Gewerbelärmeinwirkungen

Legende

Quelle		Quellname
Zeit bereich		Name des Zeitbereichs
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	Bewertetes Schalldämm-Maß
L'w	dB(A)	Schalleistungspegel pro m, m ²
Lw	dB(A)	Schalleistungspegel pro Anlage
l oder S	m,m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
Ko	dB	Zuschlag für gerichtete Abstrahlung
S	m	Mittlere Entfernung Schallquelle - Immissionsort
Adiv	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
Agr	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
Abar	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Abschirmung
Aatm	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Luftabsorption
dLrefl	dB(A)	Pegelerhöhung durch Reflexionen
Ls	dB(A)	Unbewerteter Schalldruck am Immissionsort
Ls=Lw+Ko+ADI+Adiv+Agr+Abar+Aatm+Afol_site_house+Awind+dLrefl		
dLw	dB	Korrektur Betriebszeiten
ZR	dB	Ruhezeitenzuschlag (Anteil)
Lr	dB(A)	Pegel/ Beurteilungspegel Zeitbereich

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung Stadt Schleswig

Datum: 29.10.2025

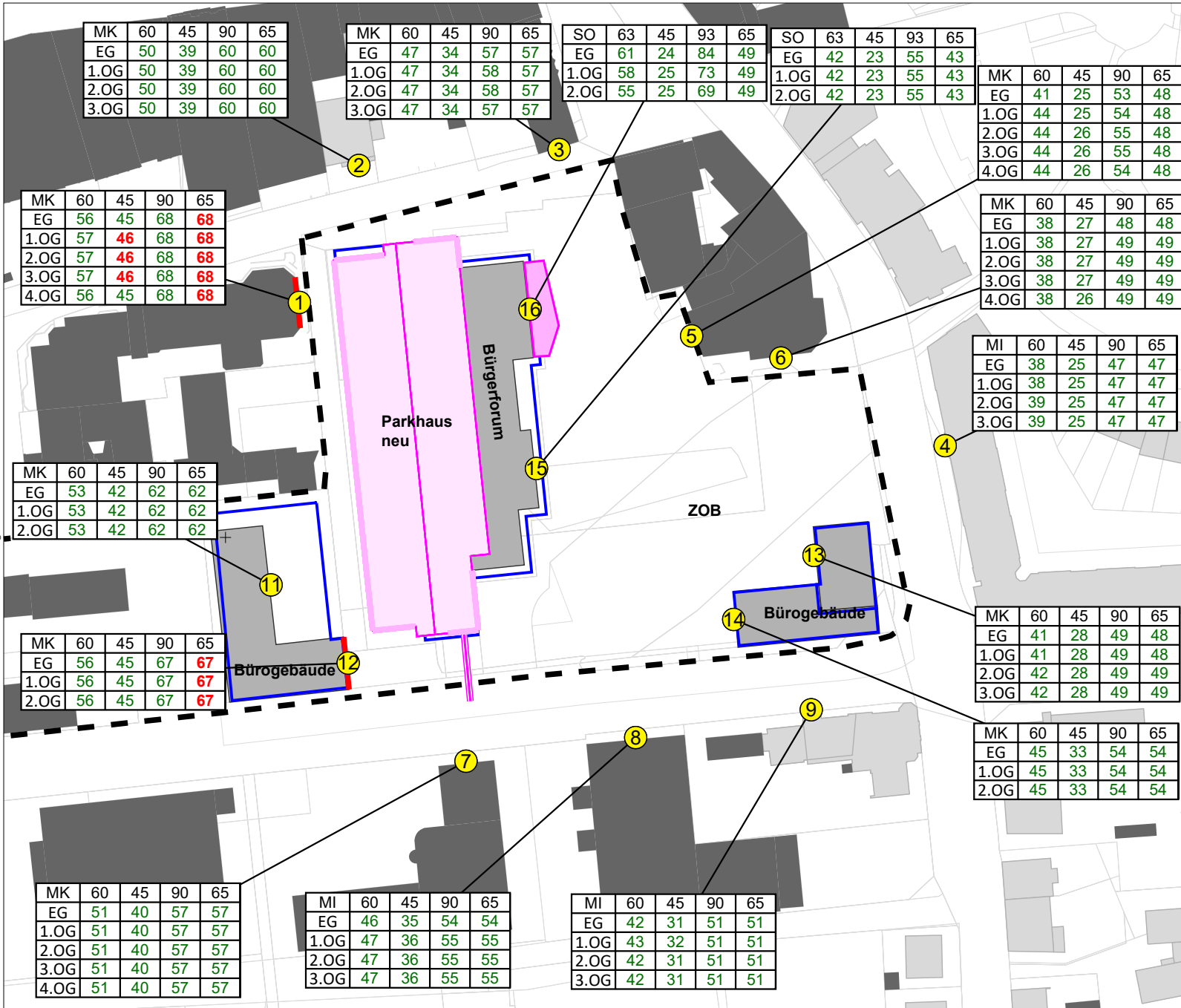
Übersichtsplan

Darstellung der Schallquellen und der Immissionsorte
Gewerbelärmauswirkungen

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet

Maßstab (A4) 1:1500



Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Oktavspektren der Emittenten in dB(A) - 2200: EP Parkhaus

Schallquelle	Quellentyp	I oder S m,m ²	X m	Y m	Z m	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	LwMax dB(A)	KI dB	KT dB	63 Hz dB(A)	125 Hz dB(A)	250 Hz dB(A)	500 Hz dB(A)	1 kHz dB(A)	2 kHz dB(A)	4 kHz dB(A)	8 kHz dB(A)
Außenbereich Bibliotheks-Café	Fläche	155,64	536584,3	6041061,2	4,6			61,1	83,0	95,0	4	0	37,2	60,9	72,1	80,3	75,5	74,4	70,9	57,2
Parkhaus E0-Nord	Fläche	32,30	536555,9	6041079,6	3,8	63,1	0,0	63,1	78,2	95,0	0	0	60,5	60,5	65,5	69,6	72,9	73,6	68,9	58,6
Parkhaus E0-Ost 1	Fläche	44,07	536566,8	6040983,2	3,8	63,1	0,0	63,1	79,5	95,0	0	0	61,9	61,9	66,8	70,9	74,3	75,0	70,2	60,0
Parkhaus E0-Ost 2	Fläche	22,53	536562,2	6041076,2	3,8	63,1	0,0	63,1	76,6	95,0	0	0	59,0	59,0	63,9	68,0	71,4	72,1	67,3	57,1
Parkhaus E0-Süd	Fläche	22,70	536563,5	6040974,8	3,8	63,1	0,0	63,1	76,7	95,0	0	0	59,0	59,0	63,9	68,0	71,4	72,1	67,3	57,1
Parkhaus E1-Nord	Fläche	37,16	536535,7	6041074,8	4,5	63,6	0,0	63,6	79,3	95,0	0	0	61,6	61,6	66,6	70,7	74,0	74,7	70,0	59,7
Parkhaus E1-Süd	Fläche	31,99	536545,1	6040975,7	4,5	63,6	0,0	63,6	78,7	95,0	0	0	61,0	61,0	65,9	70,0	73,4	74,1	69,3	59,1
Parkhaus E1-West	Fläche	273,80	536534,2	6041024,6	4,5	63,6	0,0	63,6	88,0	95,0	0	0	70,3	70,3	75,2	79,3	82,7	83,4	78,6	68,4
Parkhaus E2-Nord	Fläche	32,30	536555,9	6041079,6	6,5	62,9	0,0	62,9	78,0	95,0	0	0	60,3	60,3	65,3	69,4	72,7	73,4	68,7	58,4
Parkhaus E2-Ost 1	Fläche	44,07	536566,8	6040983,2	6,5	62,9	0,0	62,9	79,3	95,0	0	0	61,7	61,7	66,6	70,7	74,1	74,8	70,0	59,8
Parkhaus E2-Ost 2	Fläche	22,53	536562,2	6041076,2	6,5	62,9	0,0	62,9	76,4	95,0	0	0	58,8	58,8	63,7	67,8	71,2	71,9	67,1	56,9
Parkhaus E2-Süd	Fläche	22,70	536563,5	6040974,8	6,5	62,9	0,0	62,9	76,5	95,0	0	0	58,8	58,8	63,7	67,8	71,2	71,9	67,1	56,9
Parkhaus E3-Nord	Fläche	37,16	536535,7	6041074,8	7,3	63,3	0,0	63,3	79,0	95,0	0	0	61,3	61,3	66,3	70,4	73,7	74,4	69,7	59,4
Parkhaus E3-Süd	Fläche	31,99	536545,1	6040975,7	7,3	63,3	0,0	63,3	78,4	95,0	0	0	60,7	60,7	65,6	69,7	73,1	73,8	69,0	58,8
Parkhaus E3-West	Fläche	273,80	536534,2	6041024,6	7,3	63,3	0,0	63,3	87,7	95,0	0	0	70,0	70,0	74,9	79,0	82,4	83,1	78,3	68,1
Parkhaus E4-Nord	Fläche	32,30	536555,9	6041079,6	9,3	62,5	0,0	62,5	77,6	95,0	0	0	59,9	59,9	64,9	69,0	72,3	73,0	68,3	58,0
Parkhaus E4-Ost 1	Fläche	44,07	536566,8	6040983,2	9,3	62,5	0,0	62,5	78,9	95,0	0	0	61,3	61,3	66,2	70,3	73,7	74,4	69,6	59,4
Parkhaus E4-Ost 2	Fläche	22,53	536562,2	6041076,2	9,3	62,5	0,0	62,5	76,0	95,0	0	0	58,4	58,4	63,3	67,4	70,8	71,5	66,7	56,5
Parkhaus E4-Süd	Fläche	22,70	536563,5	6040974,8	9,3	62,5	0,0	62,5	76,1	95,0	0	0	58,4	58,4	63,3	67,4	70,8	71,5	66,7	56,5
Parkhaus E5-Nord	Fläche	37,16	536535,7	6041074,8	10,0	62,8	0,0	62,8	78,5	95,0	0	0	60,8	60,8	65,8	69,9	73,2	73,9	69,2	58,9
Parkhaus E5-Süd	Fläche	31,99	536545,1	6040975,7	10,0	62,8	0,0	62,8	77,9	95,0	0	0	60,2	60,2	65,1	69,2	72,6	73,3	68,5	58,3
Parkhaus E5-West	Fläche	273,80	536534,2	6041024,6	10,0	62,8	0,0	62,8	87,2	95,0	0	0	69,5	69,5	74,4	78,5	81,9	82,6	77,8	67,6
Parkhaus E6-Nord	Fläche	32,30	536555,9	6041079,6	12,0	61,9	0,0	61,9	77,0	95,0	0	0	59,3	59,3	64,3	68,4	71,7	72,4	67,7	57,4
Parkhaus E6-Ost 1	Fläche	44,07	536566,8	6040983,2	12,0	61,9	0,0	61,9	78,3	95,0	0	0	60,7	60,7	65,6	69,7	73,1	73,8	69,0	58,8
Parkhaus E6-Ost 2	Fläche	22,53	536562,2	6041076,2	12,0	61,9	0,0	61,9	75,4	95,0	0	0	57,8	57,8	62,7	66,8	70,2	70,9	66,1	55,9
Parkhaus E6-Süd	Fläche	22,70	536563,5	6040974,8	12,0	61,9	0,0	61,9	75,5	95,0	0	0	57,8	57,8	62,7	66,8	70,2	70,9	66,1	55,9
Parkhaus E7-Nord	Fläche	37,16	536535,7	6041074,8	12,8	62,0	0,0	62,0	77,7	95,0	0	0	60,0	60,0	65,0	69,1	72,4	73,1	68,4	58,1

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.2
Seite 1

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Oktavspektrien der Emittenten in dB(A) - 2200: EP Parkhaus

Schallquelle	Quellentyp	l oder S m,m ²	X m	Y m	Z m	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	LwMax dB(A)	KI dB	KT dB	63 Hz dB(A)	125 Hz dB(A)	250 Hz dB(A)	500 Hz dB(A)	1 kHz dB(A)	2 kHz dB(A)	4 kHz dB(A)	8 kHz dB(A)
Parkhaus E7-Süd	Fläche	31,99	536545,1	6040975,7	12,8	62,0	0,0	62,0	77,1	95,0	0	0	59,4	59,4	64,3	68,4	71,8	72,5	67,7	57,5
Parkhaus E7-West	Fläche	273,80	536534,2	6041024,6	12,8	62,0	0,0	62,0	86,4	95,0	0	0	68,7	68,7	73,6	77,7	81,1	81,8	77,0	66,8
Parkhaus E8-Nord	Fläche	32,30	536555,9	6041079,6	14,8	60,6	0,0	60,6	75,7	95,0	0	0	58,0	58,0	63,0	67,1	70,4	71,1	66,4	56,1
Parkhaus E8-Ost 1	Fläche	44,07	536566,8	6040983,2	14,8	60,6	0,0	60,6	77,0	95,0	0	0	59,4	59,4	64,3	68,4	71,8	72,5	67,7	57,5
Parkhaus E8-Ost 2	Fläche	22,53	536562,2	6041076,2	14,8	60,6	0,0	60,6	74,1	95,0	0	0	56,5	56,5	61,4	65,5	68,9	69,6	64,8	54,6
Parkhaus E8-Süd	Fläche	22,70	536563,5	6040974,8	14,8	60,6	0,0	60,6	74,2	95,0	0	0	56,5	56,5	61,4	65,5	68,9	69,6	64,8	54,6
Pkw Zu-/Abfahrten	Linie	18,54	536564,6	6040965,5	2,6			49,7	62,4	92,0	0	0	47,3	51,3	53,3	55,3	57,3	55,3	50,3	42,3

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.2
Seite 2

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Oktavspektren der Emittenten in dB(A) - 2200: EP Parkhaus

Legende

Schallquelle		Name der Schallquelle
Quellentyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
I oder S	m, m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
X	m	X-Koordinate
Y	m	Y-Koordinate
Z	m	Z-Koordinate
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	bewertetes Schalldämm-Maß
L'w	dB(A)	Leistung pro m, m ²
Lw	dB(A)	Anlagenleistung
LwMax	dB(A)	maximale Leistung
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
63 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
125 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
250 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
500 Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
1 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
2 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
4 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
8 kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m, m²	KI dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
I1: Schwarzer Weg 9 2.OG LrT 56,9 dB(A) LrN 45,9 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	65	-47,3	0,0	-23,8	-0,3	4,1	15,7	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	40	-43,0	0,3	-21,1	-0,2	13,8	30,9	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,3	0,7	-24,0	-0,7	3,5	11,6	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	45	-44,0	0,3	-22,7	-0,3	2,2	15,0	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	98	-50,9	0,7	-23,6	-0,7	3,9	9,1	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	20	-37,0	0,7	-15,0	-0,1	5,2	36,1	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,2	0,9	-20,1	-0,4	9,1	21,0	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	23	-38,3	0,9	0,0	-0,2	0,4	53,8	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	40	-43,0	1,1	-20,7	-0,2	14,5	32,7	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,3	1,2	-24,2	-0,7	3,4	11,8	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	45	-44,0	1,1	-23,0	-0,3	2,3	15,5	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,2	-23,7	-0,6	4,5	9,9	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	19	-36,8	1,2	-14,5	-0,1	5,1	36,9	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-19,9	-0,4	9,0	21,0	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	22	-37,8	1,2	0,0	-0,2	0,4	54,3	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	40	-42,9	1,2	-20,6	-0,2	14,4	32,5	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,3	1,2	-24,0	-0,6	3,1	11,4	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	45	-44,0	1,2	-22,9	-0,3	2,2	15,3	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,2	-23,6	-0,6	5,2	10,4	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	19	-36,7	1,2	-14,4	-0,1	3,3	34,9	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-19,7	-0,4	8,8	20,6	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	21	-37,6	1,2	0,0	-0,2	0,3	53,9	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	40	-42,9	1,2	-20,4	-0,2	14,1	31,9	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,3	1,2	-23,6	-0,6	3,0	11,1	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	45	-44,0	1,2	-22,5	-0,3	2,1	15,0	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,2	-23,2	-0,6	6,3	11,4	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	19	-36,8	1,2	-13,6	-0,1	0,6	32,2	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-17,4	-0,3	6,9	20,3	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	22	-37,8	1,2	0,0	-0,2	0,3	52,9	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	40	-43,0	1,2	-19,0	-0,1	12,8	30,6	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,3	1,2	-20,5	-0,4	2,4	12,4	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	45	-44,0	1,2	-20,7	-0,2	2,1	15,5	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,2	-20,2	-0,4	6,7	13,6	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	107	-51,6	-0,7	-19,9	-0,3	3,7	-6,5	24,7
I2: Schwarzer Weg 4 1.OG LrT 49,9 dB(A) LrN 38,9 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	62	-46,8	0,0	-9,8	-0,3	4,5	30,6	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	29	-40,1	0,4	-0,2	-0,3	0,3	41,2	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	120	-52,6	0,6	-24,0	-0,9	4,9	10,6	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	36	-42,0	0,4	-17,7	-0,2	7,7	27,8	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	128	-53,1	0,7	-23,9	-0,9	4,2	6,6	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	25	-39,1	0,5	-0,1	-0,3	0,2	43,6	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	124	-52,9	0,9	-23,0	-0,8	3,5	9,4	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	57	-46,1	0,5	-14,3	-0,2	8,1	38,9	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	28	-40,0	1,1	0,0	-0,3	0,3	42,1	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	120	-52,6	1,1	-24,1	-0,8	4,8	10,7	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	35	-42,0	1,1	-15,2	-0,2	6,6	29,8	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	128	-53,1	1,1	-24,0	-0,9	4,3	6,9	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	25	-39,0	1,1	0,0	-0,2	0,2	44,1	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	124	-52,9	1,2	-23,0	-0,7	3,5	9,4	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	57	-46,1	1,1	-13,3	-0,2	7,4	39,7	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	28	-40,0	1,2	0,0	-0,3	0,2	41,8	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	120	-52,6	1,2	-24,0	-0,8	4,7	10,5	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	35	-41,9	1,2	-15,1	-0,2	6,4	29,4	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	128	-53,1	1,2	-23,8	-0,8	4,6	7,0	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	25	-38,9	1,2	0,0	-0,2	0,2	43,7	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	124	-52,9	1,2	-22,7	-0,7	3,5	9,3	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	57	-46,1	1,2	-13,1	-0,2	7,1	39,1	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	28	-40,1	1,2	0,0	-0,3	0,2	41,1	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	120	-52,6	1,2	-23,6	-0,7	4,7	10,3	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	35	-42,0	1,2	-14,9	-0,2	6,3	28,9	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 1

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m²	Kl dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	128	-53,1	1,2	-23,5	-0,8	4,9	7,2	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	25	-39,0	1,2	0,0	-0,2	0,1	42,8	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	124	-52,9	1,2	-21,0	-0,5	3,0	9,8	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	57	-46,1	1,2	-12,6	-0,2	5,8	37,5	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	29	-40,2	1,2	0,0	-0,3	0,2	39,6	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	120	-52,6	1,2	-21,3	-0,5	4,2	11,0	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	36	-42,1	1,2	-13,9	-0,1	5,6	27,8	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	128	-53,1	1,2	-21,4	-0,5	4,8	8,2	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	137	-53,7	-0,9	-21,6	-0,5	4,5	-9,8	24,7
I3: Schwarzer Weg 2 3.OG LrT 47,4 dB(A) LrN 34,0 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	43	-43,6	0,3	0,0	-0,2	2,7	42,2	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	42	-43,5	0,2	0,0	-0,4	0,0	37,5	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	123	-52,8	0,7	-22,2	-0,6	1,1	8,7	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	40	-43,0	0,3	0,0	-0,4	0,1	36,6	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	132	-53,4	0,7	-22,6	-0,8	1,5	5,1	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	61	-46,7	0,2	-3,1	-0,7	0,8	32,9	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	136	-53,7	0,9	-23,8	-0,9	3,9	8,1	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	92	-50,3	0,5	-21,6	-0,5	5,0	24,0	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	42	-43,4	1,1	0,0	-0,4	0,0	38,4	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	122	-52,7	1,2	-22,2	-0,6	1,1	9,0	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	39	-42,9	1,1	0,0	-0,4	0,1	37,4	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-22,7	-0,7	1,7	5,5	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	61	-46,7	1,1	-2,9	-0,5	0,4	33,4	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	136	-53,6	1,2	-23,8	-0,9	4,4	8,7	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	92	-50,3	1,1	-21,1	-0,5	5,4	25,3	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	41	-43,3	1,2	0,0	-0,4	0,0	38,2	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	122	-52,7	1,2	-21,8	-0,5	1,0	9,1	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	39	-42,8	1,2	0,0	-0,4	0,1	37,2	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-22,5	-0,7	1,9	5,6	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	61	-46,6	1,2	-2,9	-0,5	0,1	32,7	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	135	-53,6	1,2	-23,3	-0,8	5,1	9,5	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	92	-50,3	1,2	-20,8	-0,4	5,8	25,7	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	41	-43,2	1,2	0,0	-0,4	0,0	37,7	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	122	-52,7	1,2	-20,7	-0,5	0,9	9,6	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	39	-42,7	1,2	0,0	-0,3	0,1	36,7	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	131	-53,4	1,2	-22,2	-0,6	2,4	5,9	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	60	-46,6	1,2	-2,6	-0,5	0,1	32,3	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	135	-53,6	1,2	-20,5	-0,5	4,5	11,1	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	92	-50,2	1,2	-18,3	-0,3	5,6	27,3	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	41	-43,2	1,2	0,0	-0,4	0,1	36,4	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	122	-52,7	1,2	-17,3	-0,4	0,8	11,7	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	38	-42,7	1,2	0,0	-0,3	0,1	35,4	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	131	-53,4	1,2	-19,5	-0,5	2,3	7,4	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	141	-54,0	-0,7	-17,7	-0,3	1,2	-9,1	24,7
I4: Plessenstraße 22 3.OG LrT 38,7 dB(A) LrN 25,5 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	114	-52,2	-0,2	-1,6	-0,7	5,0	33,4	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	147	-54,4	-0,2	-23,6	-1,1	5,5	7,5	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	133	-53,4	0,7	-0,6	-1,2	1,2	29,2	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	140	-53,9	-0,1	-23,5	-1,0	18,4	19,5	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	138	-53,8	0,7	-10,4	-0,7	0,5	15,9	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	165	-55,3	-0,1	-22,0	-0,9	3,6	7,6	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	155	-54,8	0,9	-20,3	-0,6	7,0	13,9	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	161	-55,1	0,5	-23,5	-1,0	3,5	15,3	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	147	-54,3	1,0	-24,3	-1,0	6,8	9,2	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-0,6	-1,1	1,2	29,6	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	140	-53,9	1,1	-23,6	-0,9	18,9	21,0	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-10,2	-0,6	0,6	16,6	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	164	-55,3	1,1	-22,3	-0,8	3,4	8,0	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	155	-54,8	1,2	-20,2	-0,6	7,0	14,0	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	161	-55,1	1,1	-23,7	-1,0	4,6	16,7	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	147	-54,3	1,2	-24,2	-1,0	5,4	7,7	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 2

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m²	KI dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-0,6	-1,0	1,2	29,3	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	140	-53,9	1,2	-23,1	-0,7	18,4	20,8	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-10,1	-0,6	0,8	16,5	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	164	-55,3	1,2	-22,0	-0,7	3,3	7,9	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	155	-54,8	1,2	-19,8	-0,5	6,9	13,8	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	161	-55,1	1,2	-23,2	-0,8	5,3	17,5	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	147	-54,3	1,2	-23,7	-0,9	5,1	7,4	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-0,6	-1,0	1,2	28,7	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	140	-53,9	1,2	-21,5	-0,5	16,6	20,4	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-10,1	-0,6	0,6	15,8	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	164	-55,3	1,2	-19,9	-0,5	3,4	9,6	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	155	-54,8	1,2	-18,0	-0,4	3,9	12,0	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	161	-55,1	1,2	-20,3	-0,5	3,3	18,0	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	147	-54,3	1,2	-20,3	-0,5	3,8	8,6	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-0,6	-1,0	1,2	27,4	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	140	-53,9	1,2	-17,3	-0,4	12,8	19,4	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-9,4	-0,6	0,3	14,8	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	141	-54,0	-0,7	-0,2	-1,0	1,5	8,1	24,7
I5: Plessenstraße 13 3.OG LrT 44,3 dB(A)		LrN 25,7 dB(A)															
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	42	-43,5	0,3	0,0	-0,2	2,4	41,9	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	74	-48,4	0,0	-17,6	-0,3	0,6	15,5	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,2	0,7	-11,3	-0,6	1,3	22,4	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	67	-47,5	0,1	-16,8	-0,3	8,7	23,8	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	100	-51,0	0,7	-15,9	-0,5	5,8	18,8	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	92	-50,2	0,0	-22,1	-0,6	13,8	23,3	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,0	-23,0	-0,7	15,2	22,2	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	99	-50,9	0,5	-23,7	-0,7	8,7	24,8	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	74	-48,3	1,0	-17,0	-0,3	0,5	16,9	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-11,2	-0,6	1,3	22,9	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	67	-47,5	1,1	-13,3	-0,3	6,2	25,6	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	100	-51,0	1,2	-15,7	-0,4	5,8	19,3	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,1	-22,2	-0,5	9,0	19,2	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	112	-51,9	1,2	-22,9	-0,6	15,2	22,2	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	99	-50,9	1,1	-23,9	-0,7	7,5	23,9	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	73	-48,3	1,2	-16,9	-0,3	0,5	16,8	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-11,0	-0,5	1,3	22,6	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	66	-47,4	1,2	-13,1	-0,3	6,0	25,5	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	100	-51,0	1,2	-15,6	-0,4	5,7	19,0	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-21,9	-0,5	2,3	12,5	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	111	-51,9	1,2	-22,6	-0,6	14,8	21,8	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	99	-50,9	1,2	-23,4	-0,6	7,2	23,7	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	73	-48,3	1,2	-16,7	-0,3	0,6	16,5	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-10,8	-0,5	1,2	22,2	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	66	-47,4	1,2	-12,8	-0,3	5,8	25,0	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	100	-51,0	1,2	-15,5	-0,4	5,6	18,4	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-20,1	-0,3	2,4	13,7	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	111	-51,9	1,2	-20,3	-0,4	12,5	21,1	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	99	-50,9	1,2	-20,8	-0,4	5,0	23,6	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	73	-48,3	1,2	-15,7	-0,2	1,1	16,9	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-10,1	-0,5	0,8	21,3	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	66	-47,4	1,2	-11,9	-0,2	5,2	24,0	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	100	-51,0	1,2	-14,5	-0,4	0,3	12,8	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	107	-51,6	-0,6	-1,2	-0,8	0,4	8,6	24,7
I6: Plessenstraße 13 3.OG LrT 38,0 dB(A)		LrN 26,6 dB(A)															
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	66	-47,4	0,0	-14,3	-0,2	5,6	26,7	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	98	-50,8	-0,1	-23,8	-0,8	2,4	8,0	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	105	-51,4	0,7	-3,5	-0,9	3,0	30,4	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	91	-50,2	0,0	-23,8	-0,7	2,6	7,4	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	113	-52,0	0,7	-15,2	-0,5	0,3	13,0	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	116	-52,3	0,0	-23,8	-0,9	3,9	9,1	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	126	-53,0	0,9	-22,4	-0,7	13,9	20,4	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 3

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m²	Kl dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	120	-52,6	0,5	-23,8	-0,9	8,9	23,0	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,0	-24,5	-0,8	2,3	8,3	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	104	-51,4	1,2	-3,5	-0,8	3,0	30,9	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,1	-24,3	-0,7	2,5	7,8	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,2	-15,0	-0,5	0,3	13,5	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	116	-52,3	1,1	-24,5	-0,9	3,9	9,4	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	126	-53,0	1,2	-22,3	-0,6	13,9	20,5	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	120	-52,6	1,1	-24,1	-0,8	9,3	23,6	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,2	-24,5	-0,7	2,2	8,0	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	104	-51,4	1,2	-3,4	-0,8	3,0	30,5	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-24,2	-0,6	2,4	7,7	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,2	-14,8	-0,4	0,3	13,3	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	116	-52,3	1,2	-24,3	-0,8	3,8	9,1	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	126	-53,0	1,2	-21,9	-0,6	13,5	20,0	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	120	-52,6	1,2	-23,7	-0,7	9,5	23,9	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,2	-24,3	-0,7	2,1	7,6	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	104	-51,4	1,2	-3,4	-0,8	3,0	30,0	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	-23,9	-0,6	2,3	7,4	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,2	-14,6	-0,4	0,3	12,9	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	116	-52,3	1,2	-23,9	-0,7	3,7	8,7	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	126	-53,0	1,2	-19,9	-0,4	7,2	15,3	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	120	-52,6	1,2	-21,4	-0,5	6,7	22,8	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	98	-50,8	1,2	-23,9	-0,6	2,1	6,8	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	104	-51,4	1,2	-3,3	-0,8	1,5	27,3	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	91	-50,1	1,2	-23,5	-0,5	2,6	6,8	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,2	-13,2	-0,4	0,4	13,2	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	118	-52,4	-0,6	-0,7	-0,8	1,4	9,3	24,7
I7: Königstraße 17 1.OG LrT 51,2 dB(A) LrN 40,2 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	122	-52,7	-0,3	-19,0	-0,4	12,9	23,5	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	140	-53,9	-0,2	-23,7	-1,1	3,0	5,3	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	42	-43,6	0,8	-9,0	-0,3	0,7	31,3	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	136	-53,7	-0,1	-23,6	-1,0	10,1	11,3	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	35	-41,8	0,9	0,0	-0,3	0,0	38,4	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	138	-53,8	-0,1	-23,1	-1,0	4,1	8,4	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	40	-43,1	1,0	-0,3	-0,4	1,5	40,4	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	76	-48,6	0,7	-16,7	-0,3	9,3	35,4	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	140	-53,9	0,9	-23,9	-1,0	2,7	5,9	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	42	-43,5	1,2	-8,9	-0,2	0,7	31,6	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	136	-53,7	1,0	-23,9	-0,9	12,9	14,8	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	35	-41,8	1,2	0,0	-0,3	0,0	38,5	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,0	-23,5	-0,9	4,1	9,0	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	40	-43,1	1,2	-0,3	-0,4	1,5	40,3	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	76	-48,6	1,1	-16,6	-0,3	9,1	35,4	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	140	-53,9	1,1	-23,9	-0,9	2,8	5,8	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	42	-43,6	1,2	-8,8	-0,2	0,7	31,3	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	136	-53,7	1,1	-23,9	-0,9	13,8	15,6	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	35	-41,8	1,2	0,0	-0,3	0,0	38,1	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,1	-23,3	-0,8	3,6	8,4	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	41	-43,2	1,2	-0,3	-0,4	1,5	39,8	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	76	-48,6	1,2	-16,4	-0,3	8,9	34,9	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	140	-53,9	1,2	-23,6	-0,8	2,9	5,8	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	43	-43,6	1,2	-8,8	-0,2	0,7	30,7	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	136	-53,7	1,2	-23,6	-0,8	13,8	15,3	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	35	-41,9	1,2	0,0	-0,3	0,0	37,5	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-22,1	-0,6	3,1	8,5	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	41	-43,2	1,2	-0,2	-0,4	1,5	38,9	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	77	-48,7	1,2	-15,5	-0,2	8,2	34,3	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	140	-53,9	1,2	-22,4	-0,7	2,8	5,7	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	43	-43,7	1,2	-8,5	-0,2	0,7	29,5	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	136	-53,7	1,2	-22,3	-0,6	13,1	14,9	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	36	-42,0	1,2	0,0	-0,3	0,0	36,0	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 4

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m ²	KI dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	24	-38,6	0,3	0,0	-0,2	0,8	24,7	24,7
I8: Königstraße 13 3.OG LrT 46,9 dB(A) LrN 35,8 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	117	-52,4	-0,2	0,0	-0,7	1,8	31,6	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	144	-54,2	-0,2	-22,8	-0,9	2,0	5,0	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	57	-46,1	0,8	0,0	-0,5	1,8	38,5	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	138	-53,8	-0,1	-21,9	-0,8	1,4	4,4	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	55	-45,8	0,8	0,0	-0,5	0,6	34,9	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	148	-54,4	-0,1	-23,3	-1,0	3,2	6,7	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	71	-48,0	1,0	-2,2	-0,6	3,0	34,7	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	104	-51,3	0,6	-21,2	-0,5	10,0	28,6	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	144	-54,1	1,0	-23,3	-0,9	2,1	5,7	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	57	-46,0	1,2	0,0	-0,5	1,8	38,8	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,0	-22,2	-0,7	1,5	5,1	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	54	-45,7	1,2	0,0	-0,5	0,7	35,1	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	148	-54,4	1,1	-23,8	-0,9	3,6	7,5	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	71	-48,0	1,2	-2,2	-0,6	3,0	34,7	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	104	-51,3	1,2	-21,2	-0,5	10,0	28,9	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	144	-54,1	1,2	-23,3	-0,8	2,3	5,8	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	56	-46,0	1,2	0,0	-0,5	1,8	38,4	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-22,0	-0,7	1,7	5,5	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	54	-45,7	1,2	0,0	-0,5	0,7	34,8	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	148	-54,4	1,2	-23,5	-0,8	4,1	8,1	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	71	-48,0	1,2	-2,2	-0,6	3,0	34,3	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	104	-51,3	1,2	-20,8	-0,4	10,1	28,9	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	144	-54,1	1,2	-22,9	-0,7	2,6	6,1	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	56	-46,0	1,2	0,0	-0,5	1,8	37,8	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-21,4	-0,6	2,3	6,1	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	54	-45,7	1,2	0,0	-0,5	0,7	34,2	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	148	-54,4	1,2	-21,0	-0,6	3,9	9,8	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	71	-48,0	1,2	-2,0	-0,6	1,9	32,5	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	104	-51,3	1,2	-18,6	-0,3	8,2	28,5	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	144	-54,1	1,2	-20,1	-0,5	2,2	7,3	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	56	-46,0	1,2	0,0	-0,5	1,8	36,5	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	138	-53,8	1,2	-19,0	-0,4	2,9	8,0	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	54	-45,7	1,2	0,0	-0,5	0,0	32,3	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	50	-45,0	-0,2	0,0	-0,4	0,9	17,8	24,7
I9: Königstraße 11 1.OG LrT 42,8 dB(A) LrN 31,7 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	129	-53,2	-0,3	-15,2	-0,4	11,6	25,5	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	161	-55,1	-0,2	-23,7	-1,3	4,7	5,6	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	95	-50,5	0,7	0,0	-0,9	2,1	34,0	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	154	-54,8	-0,1	-23,8	-1,2	1,9	1,7	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	95	-50,6	0,7	0,0	-0,9	3,2	32,1	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	171	-55,6	0,0	-23,7	-1,3	2,8	4,5	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	113	-52,1	0,9	-5,6	-0,9	8,0	31,9	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	141	-53,9	0,5	-21,9	-0,8	10,3	25,2	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	161	-55,1	1,0	-24,3	-1,1	6,3	7,7	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	95	-50,5	1,1	0,0	-0,8	2,1	34,3	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	154	-54,8	1,0	-24,2	-1,1	1,8	2,2	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	95	-50,6	1,1	0,0	-0,8	3,2	32,4	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	171	-55,6	1,0	-24,2	-1,1	2,8	4,8	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	113	-52,1	1,1	-5,6	-0,8	7,8	31,7	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	141	-53,9	1,1	-21,9	-0,7	10,1	25,3	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	161	-55,1	1,1	-24,2	-1,1	4,1	5,3	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	95	-50,5	1,2	0,0	-0,8	2,1	33,9	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	154	-54,8	1,1	-24,1	-1,0	1,8	2,1	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	95	-50,6	1,2	0,0	-0,8	3,2	32,0	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	171	-55,6	1,2	-24,0	-1,1	2,7	4,7	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	113	-52,1	1,2	-5,5	-0,8	7,8	31,4	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	141	-53,9	1,2	-21,7	-0,7	10,0	25,1	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	161	-55,1	1,2	-23,9	-1,0	0,5	1,6	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	95	-50,5	1,2	0,0	-0,8	2,1	33,3	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 5

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m ²	KI dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	154	-54,8	1,2	-23,5	-0,9	1,7	2,1	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	95	-50,6	1,2	0,0	-0,8	3,2	31,4	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	171	-55,7	1,2	-22,7	-0,8	2,6	5,4	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,2	-5,1	-0,8	7,4	30,6	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	141	-54,0	1,2	-20,1	-0,5	9,0	25,1	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	161	-55,1	1,2	-22,5	-0,7	0,3	1,8	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	95	-50,5	1,2	0,0	-0,8	2,1	32,0	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	155	-54,8	1,2	-21,9	-0,6	1,3	2,2	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	96	-50,6	1,2	0,0	-0,8	2,7	29,7	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	93	-50,4	-0,7	-0,2	-0,7	2,4	12,8	24,7
I11: Königstraße 16 2.OG LrT 52,8 dB(A) LrN 41,9 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	103	-51,3	-0,2	-24,0	-0,5	5,3	12,4	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	102	-51,2	-0,1	-23,6	-0,8	5,0	10,5	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	55	-45,8	0,8	-23,2	-0,4	1,0	14,9	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	102	-51,2	0,0	-23,7	-0,8	3,6	7,6	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	53	-45,5	0,8	-19,2	-0,2	3,4	19,0	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	91	-50,1	0,0	-23,7	-0,7	9,1	16,9	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	35	-41,9	1,1	-13,0	-0,2	0,4	28,1	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	38	-42,6	0,9	-0,5	-0,3	1,6	50,0	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,0	-24,0	-0,7	5,0	11,1	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	55	-45,8	1,2	-23,2	-0,4	1,0	15,2	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,0	-24,0	-0,7	3,8	8,5	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	53	-45,4	1,2	-19,2	-0,2	3,4	19,2	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	91	-50,1	1,1	-24,1	-0,6	9,7	17,9	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	35	-41,8	1,2	-12,9	-0,2	0,5	28,2	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	38	-42,5	1,2	-0,6	-0,3	1,6	50,1	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,2	-23,9	-0,7	5,8	11,9	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	55	-45,8	1,2	-23,0	-0,3	1,1	15,1	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,2	-23,9	-0,7	4,3	8,9	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	53	-45,4	1,2	-19,1	-0,2	3,4	18,9	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	91	-50,1	1,2	-23,7	-0,6	8,1	16,4	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	35	-41,8	1,2	-12,8	-0,2	0,6	27,9	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	38	-42,5	1,2	-0,6	-0,3	1,6	49,6	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,2	-23,4	-0,6	7,1	13,1	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	55	-45,8	1,2	-22,6	-0,3	1,0	14,9	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,2	-23,4	-0,6	5,0	9,5	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	53	-45,4	1,2	-18,9	-0,2	3,4	18,5	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	91	-50,1	1,2	-20,8	-0,4	6,6	17,1	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	35	-41,8	1,2	-12,0	-0,1	0,7	28,1	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	38	-42,5	1,2	-0,6	-0,3	1,6	48,8	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,2	-20,1	-0,4	7,4	15,7	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	55	-45,8	1,2	-19,4	-0,2	0,6	16,5	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	102	-51,2	1,2	-19,8	-0,4	3,0	10,0	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	53	-45,5	1,2	-17,0	-0,2	2,8	18,5	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	57	-46,1	-0,3	-3,7	-0,4	0,7	12,6	24,7
I12: Königstraße 16 1.OG LrT 56,1 dB(A) LrN 45,1 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	108	-51,6	-0,2	-23,7	-0,5	11,2	18,1	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	116	-52,3	-0,2	-23,7	-0,9	3,3	7,5	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	38	-42,6	0,8	-19,6	-0,2	4,6	25,6	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	114	-52,1	-0,1	-23,7	-0,9	2,2	5,0	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	32	-41,0	0,9	0,0	-0,3	0,1	39,3	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	108	-51,7	0,0	-21,1	-0,6	15,5	24,4	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	15	-34,5	1,1	0,0	-0,1	1,0	49,1	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	33	-41,4	1,0	0,0	-0,2	0,1	50,4	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	116	-52,2	1,0	-23,8	-0,8	3,9	9,1	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	38	-42,6	1,2	-19,5	-0,2	4,7	25,9	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,0	-24,1	-0,8	2,1	5,5	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	32	-41,0	1,2	0,0	-0,3	0,1	39,5	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	108	-51,7	1,0	-20,6	-0,5	15,4	25,6	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	15	-34,4	1,2	0,0	-0,1	0,9	49,0	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	33	-41,3	1,2	0,0	-0,2	0,2	50,5	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 6

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m²	KI dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	116	-52,3	1,2	-23,7	-0,7	4,0	9,0	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	38	-42,6	1,2	-19,4	-0,2	4,7	25,7	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,2	-24,0	-0,8	2,0	5,3	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	32	-41,0	1,2	0,0	-0,3	0,1	39,1	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	109	-51,7	1,2	-20,3	-0,5	13,8	23,9	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	15	-34,5	1,2	0,0	-0,1	1,0	48,4	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	33	-41,4	1,2	0,0	-0,2	0,2	49,9	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	116	-52,3	1,2	-23,4	-0,7	3,2	8,1	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	38	-42,7	1,2	-19,1	-0,2	4,6	25,2	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,2	-23,7	-0,7	1,8	4,9	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	32	-41,1	1,2	0,0	-0,3	0,1	38,4	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	109	-51,7	1,2	-18,5	-0,4	6,5	17,7	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	16	-35,0	1,2	0,0	-0,1	1,1	47,2	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	34	-41,7	1,2	0,0	-0,3	0,2	48,8	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	116	-52,3	1,2	-21,8	-0,5	3,3	8,6	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	39	-42,8	1,2	-18,0	-0,1	4,2	24,5	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,2	-22,3	-0,5	1,3	4,7	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	33	-41,2	1,2	0,0	-0,3	0,1	36,9	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	33	-41,2	0,0	-0,1	-0,2	1,3	22,1	24,7
I13: Plessenstraße 11 3.OG LrT 41,7 dB(A) LrN 28,4 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	99	-50,9	-0,2	0,0	-0,6	5,1	36,4	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	132	-53,4	-0,2	-22,0	-0,8	5,4	10,2	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,3	0,7	0,0	-0,8	0,2	32,3	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	125	-52,9	-0,1	-20,9	-0,7	13,3	18,3	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	96	-50,7	0,7	-6,6	-0,7	0,4	22,9	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	146	-54,3	-0,1	-23,0	-1,0	15,4	19,4	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	114	-52,1	0,9	-18,6	-0,4	3,0	14,4	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	129	-53,2	0,5	-23,5	-0,9	3,1	17,1	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,0	-21,5	-0,6	8,0	14,5	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,2	1,2	0,0	-0,8	0,3	32,8	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	125	-52,9	1,1	-19,6	-0,5	12,4	19,8	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	96	-50,7	1,2	-6,5	-0,6	0,7	23,6	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	145	-54,2	1,1	-23,3	-0,9	14,4	19,0	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,2	-18,5	-0,4	4,2	15,6	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	129	-53,2	1,2	-23,6	-0,8	4,1	18,3	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-21,4	-0,6	1,7	8,1	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	92	-50,2	1,2	0,0	-0,8	0,4	32,6	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	125	-52,9	1,2	-19,3	-0,5	12,2	19,7	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	96	-50,6	1,2	-6,5	-0,6	1,2	23,8	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	145	-54,2	1,2	-23,0	-0,8	2,3	7,0	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,2	-18,3	-0,4	5,4	16,8	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	129	-53,2	1,2	-23,2	-0,7	5,1	19,4	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-21,0	-0,5	1,6	7,9	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	0,0	-0,8	0,7	32,3	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	125	-52,9	1,2	-18,7	-0,4	11,6	19,2	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	96	-50,6	1,2	-6,5	-0,6	1,9	23,9	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	145	-54,2	1,2	-20,5	-0,5	1,9	8,6	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	114	-52,1	1,2	-16,8	-0,3	5,5	17,6	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	128	-53,2	1,2	-20,3	-0,5	3,5	20,1	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	132	-53,4	1,2	-18,7	-0,4	2,3	9,8	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,2	0,0	-0,8	0,4	30,7	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	125	-52,9	1,2	-16,4	-0,4	9,7	18,3	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	96	-50,6	1,2	-6,2	-0,6	1,1	22,1	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	98	-50,8	-0,6	-0,3	-0,7	0,6	10,5	24,7
I14: Königstraße 6 2.OG LrT 44,7 dB(A) LrN 33,2 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	98	-50,8	-0,2	0,0	-0,6	2,8	34,2	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	129	-53,2	-0,2	-23,1	-0,9	8,8	12,5	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	70	-47,9	0,8	0,0	-0,7	2,4	37,2	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	123	-52,8	-0,1	-22,5	-0,8	2,0	5,5	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	73	-48,2	0,8	0,0	-0,7	2,1	33,6	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	139	-53,9	-0,1	-23,3	-1,0	3,7	7,8	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 7

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m ²	Kl dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,2	1,0	-14,0	-0,4	5,5	23,6	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	112	-52,0	0,6	-23,2	-0,7	3,9	19,6	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	129	-53,2	1,0	-22,6	-0,7	11,3	16,7	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	70	-47,8	1,2	0,0	-0,6	2,4	37,4	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	123	-52,8	1,1	-21,1	-0,6	1,2	7,3	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	72	-48,2	1,2	0,0	-0,6	2,1	33,9	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	139	-53,9	1,1	-23,7	-0,9	3,7	8,3	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,1	1,2	-13,8	-0,4	5,4	23,7	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,2	-23,3	-0,7	4,3	20,2	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	129	-53,2	1,2	-22,5	-0,7	7,6	13,0	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	69	-47,8	1,2	0,0	-0,6	2,4	37,1	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	123	-52,8	1,2	-20,8	-0,5	1,2	7,2	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	72	-48,2	1,2	0,0	-0,6	2,1	33,6	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	139	-53,9	1,2	-23,3	-0,8	3,7	8,4	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,1	1,2	-13,5	-0,4	5,3	23,4	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,2	-22,9	-0,6	4,8	20,7	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	129	-53,2	1,2	-22,1	-0,6	1,5	6,7	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	69	-47,8	1,2	0,0	-0,6	2,4	36,5	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	123	-52,8	1,2	-20,3	-0,5	1,1	7,3	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	72	-48,2	1,2	0,0	-0,6	2,1	33,0	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	139	-53,9	1,2	-21,2	-0,5	3,2	9,5	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	91	-50,1	1,2	-12,7	-0,3	4,6	22,8	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	112	-52,0	1,2	-20,7	-0,4	3,1	20,5	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	129	-53,2	1,2	-19,9	-0,4	1,1	7,5	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	70	-47,8	1,2	0,0	-0,6	2,4	35,2	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	123	-52,8	1,2	-18,1	-0,4	1,0	8,1	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	72	-48,2	1,2	0,0	-0,6	1,5	31,1	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	73	-48,3	-0,4	-0,4	-0,6	1,7	14,4	24,7
I15: Bürgerforum 2.OG LrT 42,1 dB(A) LrN 23,4 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	42	-43,4	0,3	-0,3	-0,2	0,4	39,8	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	67	-47,6	0,0	-23,4	-0,5	0,2	10,0	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	39	-42,8	0,9	-21,7	-0,2	7,6	26,3	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	62	-46,8	0,1	-23,2	-0,5	0,3	9,6	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	48	-44,7	0,9	-22,1	-0,3	8,7	22,1	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	74	-48,4	0,1	-23,8	-0,6	2,6	12,1	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	57	-46,2	1,0	-23,9	-0,4	2,8	14,9	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	55	-45,9	0,7	-24,3	-0,5	2,0	23,0	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	67	-47,5	1,0	-23,9	-0,5	0,3	10,4	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	39	-42,7	1,2	-21,7	-0,2	7,8	26,7	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	61	-46,8	1,1	-23,6	-0,4	0,4	10,1	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	48	-44,6	1,2	-22,1	-0,3	8,9	22,6	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	74	-48,3	1,1	-24,3	-0,6	2,8	12,7	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	57	-46,1	1,2	-23,9	-0,4	2,9	15,0	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	55	-45,8	1,2	-24,4	-0,4	2,0	23,2	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	67	-47,5	1,2	-23,8	-0,5	0,4	10,4	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	38	-42,7	1,2	-21,6	-0,2	7,7	26,4	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	61	-46,7	1,2	-23,6	-0,4	0,7	10,2	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	48	-44,6	1,2	-22,0	-0,3	8,9	22,3	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	74	-48,3	1,2	-24,2	-0,5	1,9	11,5	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	57	-46,1	1,2	-23,8	-0,4	2,3	14,0	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	55	-45,8	1,2	-24,4	-0,4	1,9	22,7	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	67	-47,5	1,2	-23,7	-0,5	0,7	10,2	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	38	-42,7	1,2	-21,5	-0,2	7,6	25,8	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	61	-46,7	1,2	-23,4	-0,4	1,2	10,3	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	48	-44,6	1,2	-21,9	-0,3	8,9	21,7	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	74	-48,3	1,2	-24,1	-0,5	1,9	10,9	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	57	-46,1	1,2	-23,7	-0,4	3,4	14,5	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	55	-45,8	1,2	-24,2	-0,4	1,4	21,6	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	67	-47,5	1,2	-23,5	-0,4	1,3	9,7	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	38	-42,7	1,2	-21,4	-0,2	7,5	24,5	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	61	-46,8	1,2	-23,2	-0,4	2,5	10,5	-3,0

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 8

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Quelle	Zeitbereich	Li dB(A)	R'w dB	L'w dB(A)	Lw dB(A)	I oder S m,m ²	KI dB	KT dB	Ko dB	S m	Adiv dB	Agr dB	Abar dB	Aatm dB	dLrefl dB(A)	Ls dB(A)	dLw dB
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	48	-44,6	1,2	-21,8	-0,3	6,3	18,0	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	56	-46,0	-0,3	-17,0	-0,1	5,8	4,8	24,7
I16: Bürgerforum EG LrT 61,4 dB(A) LrN 24,1 dB(A)																	
Außenbereich Bibliotheks-Café	LrT			61,1	83,0	155,6	3,6	0,0	0	5	-24,2	1,1	0,0	0,0	0,0	59,9	-2,0
Parkhaus E0-Nord	LrT	63,1	0,0	63,1	78,2	32,3	0,0	0,0	3	31	-40,9	0,3	-23,5	-0,3	1,1	17,9	-3,0
Parkhaus E0-Ost 1	LrT	63,1	0,0	63,1	79,5	44,1	0,0	0,0	3	79	-48,9	0,7	-23,1	-0,5	2,5	13,2	-3,0
Parkhaus E0-Ost 2	LrT	63,1	0,0	63,1	76,6	22,5	0,0	0,0	3	24	-38,7	0,5	-22,6	-0,2	8,6	27,3	-3,0
Parkhaus E0-Süd	LrT	63,1	0,0	63,1	76,7	22,7	0,0	0,0	3	88	-49,9	0,7	-23,1	-0,6	1,3	8,0	-3,0
Parkhaus E1-Nord	LrT	63,6	0,0	63,6	79,3	37,2	0,0	0,0	3	47	-44,5	0,2	-23,7	-0,4	2,3	16,2	-3,0
Parkhaus E1-Süd	LrT	63,6	0,0	63,6	78,7	32,0	0,0	0,0	3	93	-50,3	0,9	-24,2	-0,7	9,3	16,6	-3,0
Parkhaus E1-West	LrT	63,6	0,0	63,6	88,0	273,8	0,0	0,0	3	61	-46,7	0,5	-24,2	-0,5	3,4	23,4	-3,0
Parkhaus E2-Nord	LrT	62,9	0,0	62,9	78,0	32,3	0,0	0,0	3	31	-40,9	1,0	-22,7	-0,2	1,3	19,4	-3,0
Parkhaus E2-Ost 1	LrT	62,9	0,0	62,9	79,3	44,1	0,0	0,0	3	79	-48,9	1,1	-23,2	-0,5	3,3	14,1	-3,0
Parkhaus E2-Ost 2	LrT	62,9	0,0	62,9	76,4	22,5	0,0	0,0	3	24	-38,7	1,1	-21,4	-0,1	9,7	30,0	-3,0
Parkhaus E2-Süd	LrT	62,9	0,0	62,9	76,5	22,7	0,0	0,0	3	88	-49,9	1,1	-23,2	-0,6	1,3	8,1	-3,0
Parkhaus E3-Nord	LrT	63,3	0,0	63,3	79,0	37,2	0,0	0,0	3	47	-44,5	1,0	-23,8	-0,4	2,6	17,0	-3,0
Parkhaus E3-Süd	LrT	63,3	0,0	63,3	78,4	32,0	0,0	0,0	3	93	-50,3	1,1	-24,2	-0,7	9,6	16,7	-3,0
Parkhaus E3-West	LrT	63,3	0,0	63,3	87,7	273,8	0,0	0,0	3	61	-46,7	1,1	-24,4	-0,5	3,3	23,4	-3,0
Parkhaus E4-Nord	LrT	62,5	0,0	62,5	77,6	32,3	0,0	0,0	3	32	-41,0	1,1	-22,7	-0,2	1,3	19,1	-3,0
Parkhaus E4-Ost 1	LrT	62,5	0,0	62,5	78,9	44,1	0,0	0,0	3	79	-48,9	1,1	-23,1	-0,5	3,6	14,1	-3,0
Parkhaus E4-Ost 2	LrT	62,5	0,0	62,5	76,0	22,5	0,0	0,0	3	25	-38,8	1,1	-21,3	-0,1	9,9	29,8	-3,0
Parkhaus E4-Süd	LrT	62,5	0,0	62,5	76,1	22,7	0,0	0,0	3	88	-49,9	1,1	-23,2	-0,6	1,3	7,7	-3,0
Parkhaus E5-Nord	LrT	62,8	0,0	62,8	78,5	37,2	0,0	0,0	3	48	-44,5	1,1	-23,7	-0,3	2,3	16,3	-3,0
Parkhaus E5-Süd	LrT	62,8	0,0	62,8	77,9	32,0	0,0	0,0	3	93	-50,3	1,1	-24,2	-0,7	9,7	16,4	-3,0
Parkhaus E5-West	LrT	62,8	0,0	62,8	87,2	273,8	0,0	0,0	3	61	-46,7	1,1	-24,4	-0,5	3,2	22,9	-3,0
Parkhaus E6-Nord	LrT	61,9	0,0	61,9	77,0	32,3	0,0	0,0	3	32	-41,1	1,1	-22,6	-0,2	1,4	18,6	-3,0
Parkhaus E6-Ost 1	LrT	61,9	0,0	61,9	78,3	44,1	0,0	0,0	3	79	-48,9	1,1	-23,1	-0,5	4,5	14,4	-3,0
Parkhaus E6-Ost 2	LrT	61,9	0,0	61,9	75,4	22,5	0,0	0,0	3	25	-39,0	1,2	-21,2	-0,1	9,9	29,2	-3,0
Parkhaus E6-Süd	LrT	61,9	0,0	61,9	75,5	22,7	0,0	0,0	3	88	-49,9	1,1	-23,2	-0,6	1,3	7,2	-3,0
Parkhaus E7-Nord	LrT	62,0	0,0	62,0	77,7	37,2	0,0	0,0	3	48	-44,6	1,1	-23,7	-0,3	1,7	14,9	-3,0
Parkhaus E7-Süd	LrT	62,0	0,0	62,0	77,1	32,0	0,0	0,0	3	93	-50,4	1,1	-24,1	-0,7	9,8	15,8	-3,0
Parkhaus E7-West	LrT	62,0	0,0	62,0	86,4	273,8	0,0	0,0	3	61	-46,8	1,1	-24,3	-0,5	3,1	22,1	-3,0
Parkhaus E8-Nord	LrT	60,6	0,0	60,6	75,7	32,3	0,0	0,0	3	33	-41,3	1,2	-22,5	-0,2	1,9	17,7	-3,0
Parkhaus E8-Ost 1	LrT	60,6	0,0	60,6	77,0	44,1	0,0	0,0	3	79	-49,0	1,1	-23,0	-0,5	6,0	14,7	-3,0
Parkhaus E8-Ost 2	LrT	60,6	0,0	60,6	74,1	22,5	0,0	0,0	3	26	-39,3	1,2	-21,1	-0,1	10,1	27,8	-3,0
Parkhaus E8-Süd	LrT	60,6	0,0	60,6	74,2	22,7	0,0	0,0	3	89	-49,9	1,1	-23,1	-0,6	1,6	6,3	-3,0
Pkw Zu-/Abfahrten	LrT			49,7	62,4	18,5	0,0	0,0	0	97	-50,7	-0,8	-20,0	-0,3	10,9	1,5	24,7

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung in Schleswig

Mittlere Ausbreitung Leq - 2200: EP Parkhaus

Legende

Quelle		Quellname
Zeit bereich		Name des Zeitbereichs
Li	dB(A)	Innenpegel
R'w	dB	Bewertetes Schalldämm-Maß
L'w	dB(A)	Schalleistungspegel pro m, m ²
Lw	dB(A)	Schalleistungspegel pro Anlage
l oder S	m,m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
KI	dB	Zuschlag für Impulshaltigkeit
KT	dB	Zuschlag für Tonhaltigkeit
Ko	dB	Zuschlag für gerichtete Abstrahlung
S	m	Mittlere Entfernung Schallquelle - Immissionsort
Adiv	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund geometrischer Ausbreitung
Agr	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Bodeneffekt
Abar	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Abschirmung
Aatm	dB	Mittlere Dämpfung aufgrund Luftabsorption
dLrefl	dB(A)	Pegelerhöhung durch Reflexionen
Ls	dB(A)	Unbewerteter Schalldruck am Immissionsort
Ls=Lw+Ko+ADI+Adiv+Agr+Abar+Aatm+Afol_site_house+Awind+dLrefl		
dLw	dB	Korrektur Betriebszeiten
ZR	dB	Ruhezeitenzuschlag (Anteil)
Lr	dB(A)	Pegel/ Beurteilungspegel Zeitbereich

Projekt Nr. 2837
Datum: 29.10.2025



Anlage 4.3
Seite 10



Verkehrslärmauswirkungen
Pegelerhöhung durch Änderung ZOB

Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Oberstes Geschoss bzw. Höchster Pegel
Beurteilungspegel Tag

Hinweis:
Die höchste Pegeländerung liegt nicht zwangsläufig am Stockwerk mit den höchsten Beurteilungspegeln vor.

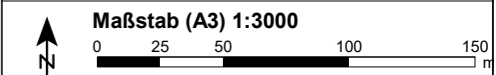
Rechenlauf: 2455 und 2405

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig

Datum: 29.10.2025

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet





Verkehrslärmauswirkungen
Pegelerhöhung durch Mehrverkehr und Reflexionen

Variante 1
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel bzw. höchste Differenz
Beurteilungspegel Tag

Hinweis:
Die höchste Pegeländerung liegt nicht zwangsläufig am Stockwerk mit den höchsten Beurteilungspegeln vor.

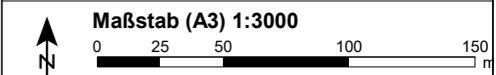
Rechenlauf: 2450 und 2400

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig

Datum: 29.10.2025

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet





Verkehrslärmauswirkungen
Pegelerhöhung durch Mehrverkehr und Reflexionen

Variante 2
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel bzw. höchste Differenz
Beurteilungspegel Tag

Hinweis:
Die höchste Pegeländerung liegt nicht zwangsläufig am Stockwerk mit den höchsten Beurteilungspegeln vor.

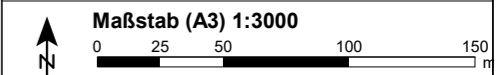
Rechenlauf: 2450 und 2402

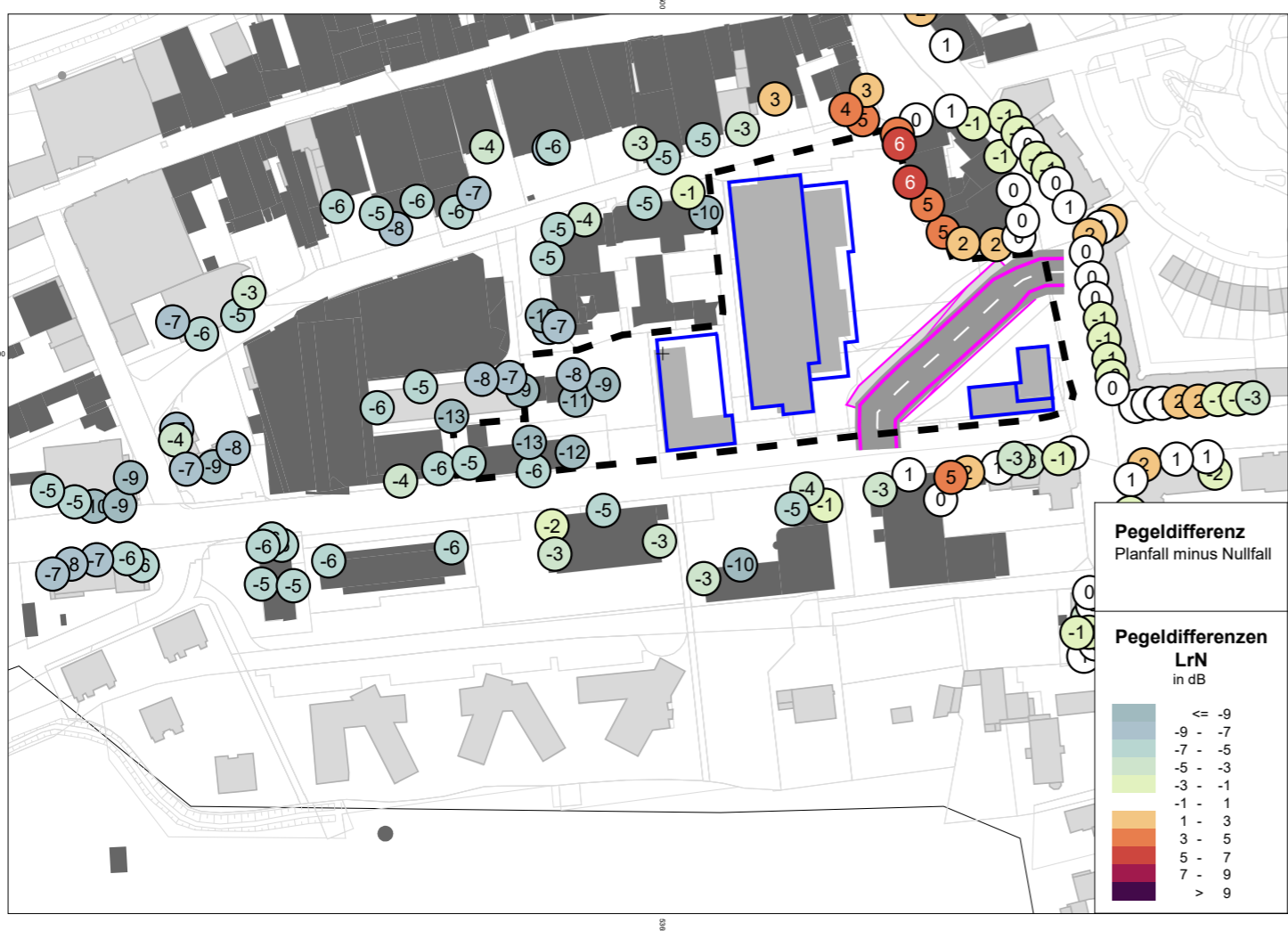
Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig

Datum: 29.10.2025

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet





Verkehrslärmauswirkungen
Pegelerhöhung durch Änderung ZOB

Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Oberstes Geschoss bzw. Höchster Pegel
Beurteilungspegel Nacht

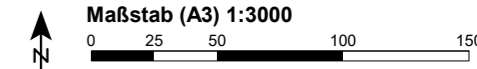
Hinweis:
Die höchste Pegeländerung liegt nicht zwangsläufig am Stockwerk mit den höchsten Beurteilungspegeln vor.

Rechenlauf: 2455 und 2405

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig

Datum: 29.10.2025

- Zeichenerklärung:**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Straße
 - Linienschallquelle
 - Flächenschallquelle
 - Baugrenze
 - Untersuchungsgebiet





Verkehrslärmauswirkungen
Pegelerhöhung durch Mehrverkehr und Reflexionen

Variante 1
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel bzw. höchste Differenz
Beurteilungspegel Nacht

Hinweis:
Die höchste Pegeländerung liegt nicht zwangsläufig am Stockwerk mit den höchsten Beurteilungspegeln vor.

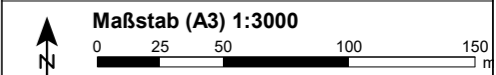
Rechenlauf: 2450 und 2400

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig

Datum: 29.10.2025

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet





Verkehrslärmauswirkungen
Pegelerhöhung durch Mehrverkehr und Reflexionen

Variante 2
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel bzw. höchste Differenz
Beurteilungspegel Nacht

Hinweis:
Die höchste Pegeländerung liegt nicht zwangsläufig am Stockwerk mit den höchsten Beurteilungspegeln vor.

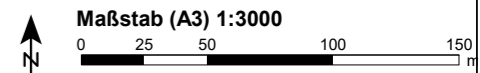
Rechenlauf: 2450 und 2402

Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig

Datum: 29.10.2025

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

Datum: 29.10.2025

**Maßgeblicher Außenlärmpegel
nach DIN 4109**

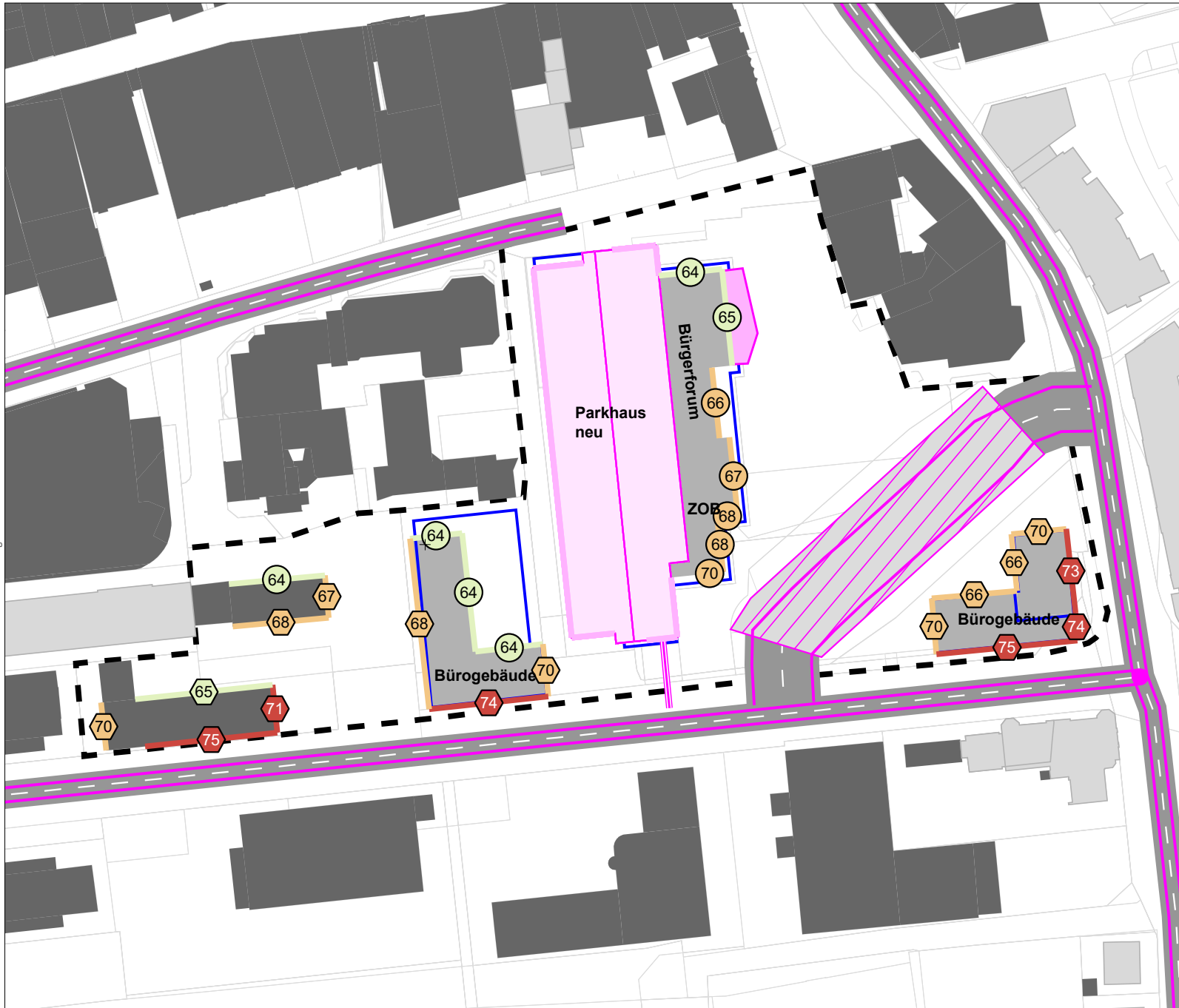
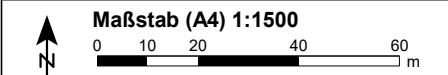
Variante 1
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel

**Maßgeblicher
Außenlärmpegel
nach DIN 4109
in dB(A)**

I	<= 55
II	55 - 60
III	60 - 65
IV	65 - 70
V	70 - 75
VI	75 - 80
VII	> 80

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

Datum: 29.10.2025

**Maßgeblicher Außenlärmpegel
nach DIN 4109**

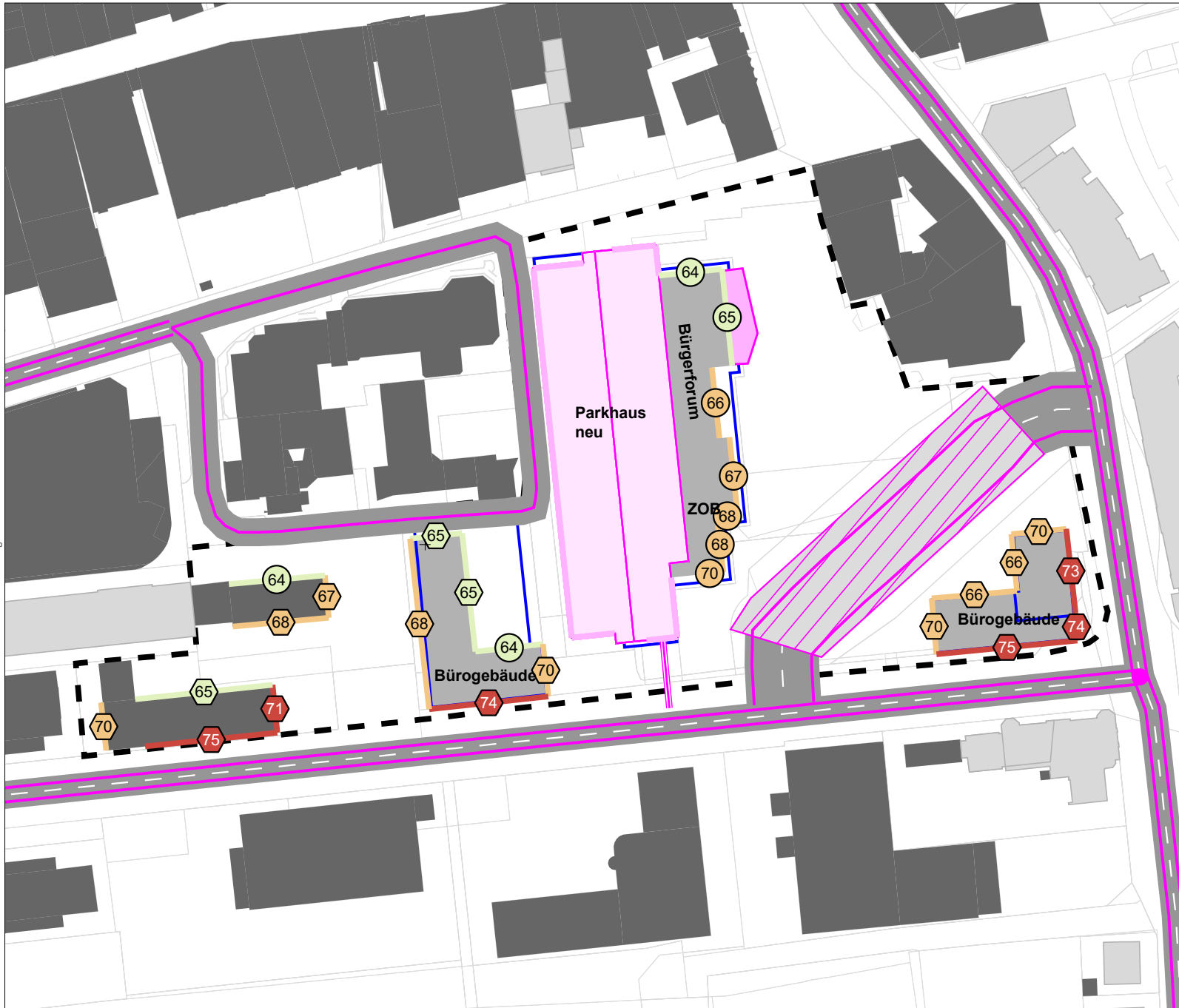
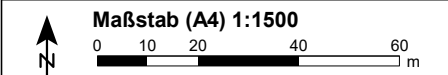
Variante 2
Gebäudelärmkarte
Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel

**Maßgeblicher
Außenlärmpegel
nach DIN 4109
in dB(A)**

I	<= 55
II	55 - 60
III	60 - 65
IV	65 - 70
V	70 - 75
VI	75 - 80
VII	> 80

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linienschallquelle
- Flächenschallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

Datum: 29.10.2025

**Maßgeblicher Außenlärmpegel
nach DIN 4109**

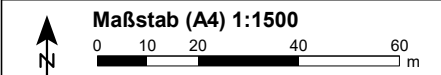
Variante 1
Isophonenkarte
Aufpunkthöhe: 5 m

**Maßgeblicher
Außenlärmpegel
nach DIN 4109**
in dB(A)

I	<= 55
II	55 - 60
III	60 - 65
IV	65 - 70
V	70 - 75
VI	75 - 80
VII	> 80

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linien-schallquelle
- Flächen-schallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



**Bebauungsplan Nr. 58, 2. Änderung
Stadt Schleswig**

Datum: 29.10.2025

**Maßgeblicher Außenlärmpegel
nach DIN 4109**

Variante 2
Isophonenkarte
Aufpunkthöhe: 5 m

**Maßgeblicher
Außenlärmpegel
nach DIN 4109**
in dB(A)

I	<= 55
II	55 - 60
III	60 - 65
IV	65 - 70
V	70 - 75
VI	75 - 80
VII	> 80

Zeichenerklärung:

- Hauptgebäude
- Hauptgebäude, geplant
- Nebengebäude
- Nebengebäude, geplant
- Straße
- Linien-schallquelle
- Flächen-schallquelle
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet

