

Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „In der Mandel“, 2. Änderung & Erweiterung der Ortsgemeinde Platten

Projektnummer: 260613
Datum: 27.02.2026
Auftraggeber: Göhlen GmbH Transporte
Wahlholzerstraße 9
54518 Platten
Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) Christel Raab-Walliczek

Ingenieurbüro RaWa
Dipl.-Ing. (FH) Christel Raab-Walliczek

Robert-Koch-Straße 10
54329 Konz

Telefon: 0 65 01/ 6 01 20 29
Telefax: 0 32 22/ 3 48 71 09

E-Mail: info@ib-rawa.de
Homepage: www.ib-rawa.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	2
2	Grundlagen	2
2.1	Projektbezogene Grundlagen	2
2.2	Gesetze, Normen, Regelwerke	3
3	Beurteilungsgrundlagen	4
3.1	Orientierungswerte der DIN 18005	4
3.2	Immissionsrichtwerte der TA-Lärm	4
3.3	Immissionsorte und Schutzbedürftigkeit	5
4	Geräuschemissionen	6
4.1	Betriebsszenario	6
4.2	Ermittlung der Geräuschemissionen	6
4.2.1	Pkw-Bewegungen	6
4.2.2	Lkw-Fahrweg	7
4.2.3	Lkw-Parkvorgang	8
4.2.4	Lkw-Verladung	8
4.3	Kurzzeitige Geräuschspitzen	8
5	Schallausbreitungsberechnungen	8
6	Geräuschemissionen	9
6.1	Beurteilung der Geräuschemissionen	9
6.2	Fahrverkehr auf öffentlichen Straßen	12
6.3	Vorbelastung	12
7	Zusammenfassung	13

Die Untersuchung umfasst 13 Seiten und ein Anhang mit 4 Seiten.

I Aufgabenstellung

Das Transportunternehmen Göhlen möchte sich hinter ihrem Firmensitz erweitern. Dazu sind die Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans „In der Mandel“ erforderlich. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um zu prüfen, inwieweit sich die Geräuscheinwirkungen mit der bestehenden schutzbedürftigen Bebauung in der Nachbarschaft vereinbaren lassen.

Zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen auf das Plangebiet wird ein dreidimensionales Rechenmodell erstellt. Grundlage hierfür sind eine Bestandsaufnahme, Katasterauszüge sowie ein digitales Geländemodell.

Die Schallemissionen durch die Tätigkeiten des Betriebes werden auf Grundlage von Betreiberangaben und mit Hilfe von Literaturwerten ermittelt.

Mit der Lärmausbreitungsberechnungssoftware Soundplan werden Modellrechnungen durchgeführt und so die Beurteilungspegel sowie die Spitzenpegel an der geplanten Bebauung ermittelt.

Zur Beurteilung der Schallimmissionen werden die DIN-18005 Schallschutz im Städtebau sowie die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) herangezogen.

Die Ergebnisse werden in Einzelpunktberechnungen und Rasterlärmkarten für den Tag (6-22 Uhr) und die Nacht (22-6 Uhr) dargestellt.

Die wesentlichen Untersuchungsschritte und die Ergebnisse werden schließlich in einem Bericht zusammengefasst.

2 Grundlagen

2.1 Projektbezogene Grundlagen

Die vorliegende Untersuchung beruht auf den folgenden Grundlagen:

- /1/ Bebauungsplan der Ortsgemeinde Platten „In der Mandel – Erweiterung“, 2. Änderung & Erweiterung, Vorentwurf, Planung 1, September 2025
 - Planzeichnung
 - Textliche Festsetzungen
 - Begründung
- /2/ Digitale Geobasisinformation: WMS Liegenschaften © Geobasis-DE / LVermGeoRP 2026, dl-de/by 2-0 <http://www.lvermgeo.rlp.de>
- /3/ Digitale Geobasisinformation: Digitales Geländemodell 1 (DGM1) © Geobasis-DE / LVermGeoRP 2026, dl-de/by 2-0 <http://www.lvermgeo.rlp.de>
- /4/ Bestandsaufnahme am 20.01.2026

2.2 Gesetze, Normen, Regelwerke

Die Untersuchung wurde unter Anwendung folgender Normen, Regelwerke und Literatur erstellt:

- /5/ DIN 18005: 2023-07 Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung
- /6/ DIN 18005 Beiblatt 1: 2023-07 Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1 Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
- /7/ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm), Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26. August 1998 (GMBI. 1998 S. 503)
- /8/ DIN ISO 9613-2 - Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, Oktober 1999
- /9/ Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-19, der Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Ausgabe 1990
- /10/ Parkplatzlärmstudie. Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen, Bayer. Landesamt für Umwelt (Hrsg.), 6. überarbeitete Auflage, Augsburg, August 2007
- /11/ Technischer Bericht zur Untersuchung der LKW- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen, Umweltplanung, Arbeits- und Umweltschutz, Heft 192, Hessische Landesanstalt für Umweltschutz, 1995 ("Lkw-Studie 1995")
- /12/ Technischer Bericht zur Untersuchung der LKW- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten, Umwelt und Geologie, Lärmschutz in Hessen, Heft 3, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Wiesbaden, 2005 ("Lkw-Studie 2005")
- /13/ Technischer Bericht: LKW-Studie: Umwelt und Geologie, Lärmschutz in Hessen, Heft 3, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Wiesbaden, 2024 ("Lkw-Studie 2024")
- /14/ VDI 3770 – Emissionskennwerte von Schallquellen Sport- und Freizeitanlagen, September 2012

3 Beurteilungsgrundlagen

3.1 Orientierungswerte der DIN 18005

Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung gibt die DIN 18005 /5/. Im Beiblatt 1 der Norm /6/ sind Orientierungswerte als Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung angegeben. Für die Beurteilung ist tags der Zeitraum von 6 Uhr bis 22 Uhr und nachts von 22 Uhr bis 6 Uhr zugrunde zu legen. Die Orientierungswerte sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Teilweise wird unterschieden zwischen Verkehrs- und Gewerbelärm. Der höhere Orientierungswert gilt für Verkehrslärm, der niedrigere für Gewerbelärm.

Gebietsnutzung	Orientierungswert in dB(A)	
	tags (6 bis 22 Uhr)	nachts (22 bis 6 Uhr)
Reine Wohngebiete (WR)	50	40/35
Allgemeine Wohngebiete (WA) Kleinsiedlungsgebiete (WS), Wochenendhaus-, Ferienhaus-, Campingplatzgebiete	55	45/40
Dorfgebiete (MD), Dörfliche Wohngebiete (MDW), Mischgebiete (MI), Urbane Gebiete (MU)	60	50/45

Tabelle 1: Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005 Beiblatt 1 (Auszug) /6/

3.2 Immissionsrichtwerte der TA-Lärm

Die TA-Lärm gilt für Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Folgende Immissionsrichtwerte sollen während des regulären Betriebes nicht überschritten werden:

Gebietsnutzung Immissionsrichtwert in dB(A)	tags (6 bis 22 Uhr)	lauteste Nachtstunde
Kern-, Misch-, Dorfgebiete	60	45
Allgemeine Wohngebiete	55	40
Reine Wohngebiete	50	35

Tabelle 2: Schalltechnische Immissionsrichtwerte gemäß TA-Lärm /5/ (Auszug)

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

3.3 Immissionsorte und Schutzbedürftigkeit

Im vorliegenden Fall sind die folgenden Immissionsorte maßgeblich:

- IO-01: Lieserstraße 3
- IO-02: Lieserstraße 5
- IO-03: Lieserstraße 5A
- IO-04: Lieserstraße 9A
- IO-05: In der Mandel 5

Die Schutzbedürftigkeit eines Gebietes ergibt sich in der Regel aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Im Bereich der Lieserstraße und in der Straße „In der Mandel“ besteht kein rechtskräftiger Bebauungsplan. In einem solchen Fall ist die tatsächlichen Schutzbedürftigkeit eines Gebietes zugrunde zu legen. Im nordwestlichen Bereich der Lieserstraße befinden sich ausschließlich Wohngebäude, während in Richtung Wahlholzerstraße gemischte Nutzungen untergebracht sind. Dementsprechend wird für die Immissionsorte IO-01 bis IO-03 die Schutzbedürftigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes und für den Immissionsort IO-04 die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebietes zugrunde gelegt. In der Straße „In der Mandel“ ist ausschließlich Wohnnutzung, somit wird für den Immissionsort IO-05 die Schutzbedürftigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes zugrunde gelegt.

Immissionsort	tags (6 bis 22 Uhr)	lauteste Nachtstunde
IO-01bis IO-03 und IO-05	55	40
IO-04	60	45

Tabelle 3: Maßgebliche Immissionsrichtwerte gemäß TA-Lärm

4 Geräuschemissionen

4.1 Betriebsszenario

Die Firma Göhlen Transporte besitzt achtzehn Lkw, von denen aber nur zehn Lkw auf dem Betriebsgelände in Platten stationiert sind und sein werden. Sieben dieser Lkw sind Sattelzüge, die anderen drei sind „Zwölftonner“. Jeweils ein großer und ein kleiner Lkw sind gar nicht im täglichen Einsatz sondern dienen als Reserve, wenn mal ein Fahrzeug ausfällt. Die anderen Lkw fahren einmal pro Tag vom Betriebsgelände herunter und kommen im Laufe des Tages zurück. Es ergeben sich somit insgesamt 16 Lkw-Bewegungen pro Tag.

In der Zeit zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens kommt gegen 5 Uhr morgens ein Mitarbeiter mit einem Pkw auf den Hof gefahren und fährt mit einem Lkw weg. Ansonsten finden in dieser Zeit keine Tätigkeiten auf dem Betriebsgelände statt.

Außerdem werden einmal täglich (nachmittags) 24 Rollbehälter von einem Lkw auf einen anderen Lkw umgeladen.

Die folgenden Quellen werden in den Berechnungen berücksichtigt:

- 20 Pkw-Bewegungen tags, 1 Pkw-Bewegung nachts
- 15 Lkw-Fahrwege tags, 1 Lkw-Fahrweg nachts
- 15 Lkw-Parkbewegungen tags, 1 Lkw-Parkbewegung nachts
- Verladung von 24 Rollbehältern tags

Die Fahrzeuge der Firma Göhlen Transporte sind alle maximal 5 Jahre alt und als lärmarme Fahrzeuge kategorisiert. Im Sinne einer Maximalgefahrenabschätzung wird das bei den Berechnungen nicht berücksichtigt, so dass die Werte auf der sicheren Seite liegen.

4.2 Ermittlung der Geräuschemissionen

Auf Grundlage der oben genannten Betriebsvorgänge wurden mit Hilfe von Literaturangaben die Schalleistungspegel der einzelnen Quellen berechnet.

4.2.1 Pkw-Bewegungen

Zur Ermittlung der Schallemissionen der Parkplätze wird das zusammengefasste Verfahren der Bayerischen Parkplatzlärmstudie „Empfehlung zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen, sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen“ /10/ herangezogen.

$$L_{W''} = L_{W0} + K_{PA} + K_I + K_D + K_{Stro} + 10 \cdot \lg(B \cdot N) - 10 \cdot \lg(S / 1 \text{ m}^2) \text{ in dB(A)}$$

mit:

- | | |
|-----------|--|
| $L_{W''}$ | Flächenbezogener Schalleistungspegel aller Vorgänge auf dem Parkplatz (einschließlich Durchfahranteil) |
| L_{W0} | Ausgangsschalleistungspegel für eine Bewegung pro Stunde auf einen P+R-Parkplatz = 63 dB(A) |

- K_{PA} Zuschlag für die Parkplatzart, hier: 0 dB(A) für einen Mitarbeiterparkplatz
- K_I Zuschlag für die Impulshaltigkeit, hier: 4 dB(A) für einen Mitarbeiterparkplatz
- K_D Pegelerhöhung infolge des Durchfahr- und Parksuchverkehrs, hier: $K_D = 0$ dB(A)
- K_{Stro} Zuschlag für unterschiedliche Fahrbahnoberflächen
hier: 2,5 dB(A) für wassergebundene Decke
- N Bewegungshäufigkeit (Bewegungen je Einheit der Bezugsgröße und Stunde),
- B Bezugsgröße (Anzahl der Stellplätze; Netto-Verkaufs- bzw. Gastraumfläche oder Anzahl der Betten)
- $B * N$ alle Fahrzeugbewegungen je Stunde auf der Parkplatzfläche, hier: 20 Pkw-Bewegungen pro Tag, entspricht 1,25 Bewegungen pro Stunde tags und 1 Bewegung in der lautesten Nachtstunde
- S Fläche des Parkplatzes

Damit ergeben sich die folgenden anlagenbezogenen Schalleistungspegel:

$$L_{WA \text{ Tag}} = 70,5 \text{ dB(A)}$$

$$L_{WA \text{ Nacht}} = 69,5 \text{ dB(A)}$$

4.2.2 Lkw-Fahrweg

Die Schallemissionen, die durch die Ein- und Ausfahrt der Lkw entstehen, werden gemäß der "Lkw-Studie 2024" /13/ ermittelt. Demnach wird der auf die Beurteilungszeit bezogene Schalleistungspegel eines Streckenabschnittes nach folgender Gleichung berechnet:

$$L_{WA_r} = L_{WA',1h} + 10 \cdot \lg(n) + 10 \cdot \lg(l / 1 \text{ m}) - 10 \lg(T_r / 1h)$$

Mit:

L_{WA_r} auf die Beurteilungszeit bezogener Schalleistungspegel eines Streckenabschnittes

$L_{WA',1h}$ zeitlich gemittelter Schalleistungspegel für 1 Lkw pro Stunde auf einer Strecke von 1 m, hier: 63 dB(A)

n Anzahl der LKW einer Leistungsklasse in der Beurteilungszeit T_r

l Länge eines Streckenabschnittes

T_r Beurteilungszeit (tags 16 h, nachts 1h)

Bei fünfzehn Lkw-Bewegungen tags und einer Bewegung in der lautesten Nachtstunde ergeben sich die folgenden längenbezogenen Schalleistungspegel:

$$L_{WA' \text{ Tag}} = 63 \text{ dB(A)/m}$$

$$L_{WA' \text{ Nacht}} = 62,7 \text{ dB(A)/m}$$

4.2.3 Lkw-Parkvorgang

Für das Parken der Lkw wird gemäß der Bayerischen Parkplatzlärmstudie /10/ ein Schalleistungspegel von $L_{WA} = 81,2 \text{ dB(A)}$ für eine normale Parkbewegung pro Stunde angesetzt.

Bei fünfzehn Lkw-Parkvorgängen tags und einer Parkbewegung in der lautesten Nachtstunde ergeben sich die folgenden anlagenbezogenen Schalleistungspegel:

$$L_{WA \text{ Tag}} = 80,9 \text{ dB(A)}$$

$$L_{WA \text{ Nacht}} = 81,2 \text{ dB(A)}$$

4.2.4 Lkw-Verladung

Zur Ermittlung des Schalleistungspegel durch das Verladen der Rollcontainer von einem Lkw in einen anderen wird gemäß der „Lkw-Studie 2024“ /13/ ein Schalleistungspegel von

$$L_{WA} = 74,5 \text{ dB(A)}$$

pro Rollcontainer angesetzt.

Bei 24 Rollcontainern und zwei Lkws ergibt sich daraus bei einer Einwirkzeit von 16 Stunden der folgende anlagenbezogene Schalleistungspegel:

$$L_{WA} = 79,3 \text{ dB(A)}$$

4.3 Kurzzeitige Geräuschspitzen

Zu kurzzeitigen Pegelspitzen kommt es durch

- Pkw Türen schlagen: 98 dB(A)
- Druckluftbremse Lkw: 108 dB(A)
- Verladungen: 112 dB(A)

5 Schallausbreitungsberechnungen

Die Berechnungen erfolgten mit dem EDV-Programm SoundPlan 9.0 (Update vom 17.02.2025) auf der Basis der DIN ISO 9613 /8/.

Das Modell berücksichtigt:

- die Anteile aus Reflexionen der Schallquellen an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen (Spiegelschallquellen-Modell)
- Pegeländerungen aufgrund des Abstandes und der Luftabsorption
- Pegeländerungen aufgrund der Boden- und Meteorologiedämpfung (für das gesamte Untersuchungsgebiet wird ein Faktor für die Bodendämpfung von 0,7 in Ansatz gebracht)
- Pegeländerungen durch topographische und bauliche Gegebenheiten (Mehrfachreflexionen und Abschirmungen)

- einen leichten Wind, etwa 3 m/s, zum Immissionsort hin und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern.

Zur Darstellung der Situation innerhalb der Freibereiche wurden Lärmkarten erstellt. In einem Rasterabstand von 5 m und in einer Höhe von 4 m über Gelände wurden die Beurteilungspegel für das gesamte Untersuchungsgebiet berechnet und die Isophonen mittels einer mathematischen Funktion (Bezier) bestimmt.

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

6 Geräuschimmissionen

6.1 Beurteilung der Geräuschimmissionen

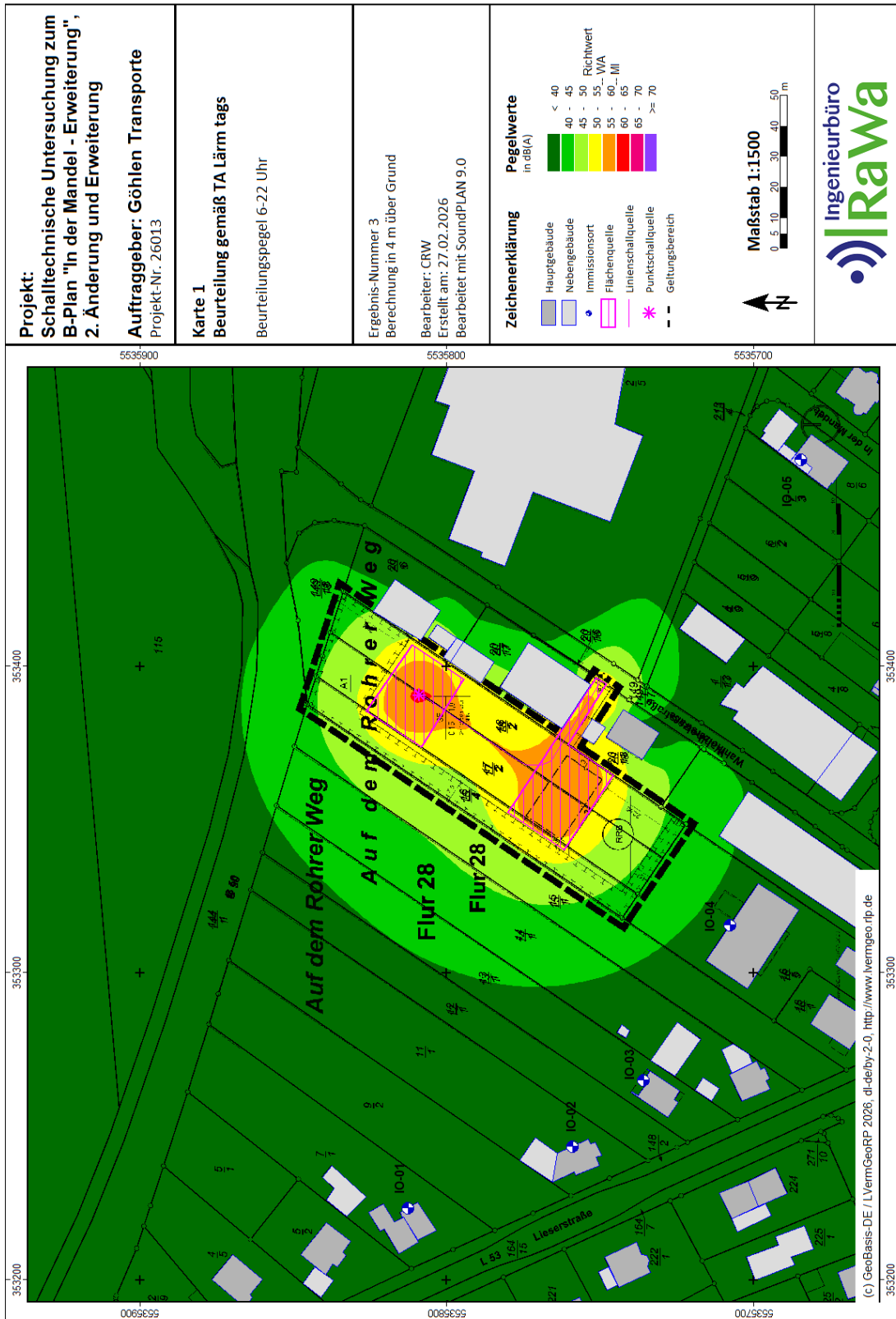
Durch den Betrieb der Firma Göhlen Transporte ergeben sich tags an der bestehenden schutzbedürftigen Bebauung Beurteilungspegel bis 37 dB(A). Nachts ergeben sich Beurteilungspegel bis 36 dB(A). Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden überall unterschritten.

In Tabelle 4 sind die Beurteilungspegel aller Immissionsorte jeweils im ungünstigsten Stockwerk aufgeführt. In Karte 1 ist die Schallausbreitung grafisch dargestellt. Im Anhang sind die Rechenergebnisse aller untersuchten Stockwerke aufgelistet.

Immissionsort	Beurteilungspegel		Immissionsrichtwert	Überschreitung
	Tag	Nacht		
IO-01: Lieserstraße 3 EG	35,2	32,5	55/40	-/-
IO-02: Lieserstraße 5 EG	37,0	34,3		-
IO-03: Lieserstraße 5A 1.OG	36,8	34,0		-
IO-04: Lieserstraße 9A 1.OG	37,1	36,4	60/45	-
IO-05: In der Mandel 5 1.OG	32,6	30,0	55/40	-

Tabelle 4: Beurteilungspegel in dB(A), jeweils im ungünstigsten Stockwerk

Durch kurzzeitige Geräuschspitzen kommt es an der schutzbedürftigen Bebauung tags zu Pegeln bis maximal 57 dB(A) und in der lautesten Nachtstunde zu Pegeln bis 51 dB(A). Das Spitzenpegelkriterium der TA-Lärm besagt, dass einzelne Geräuschspitzen den Immissionsrichtwert tags um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten sollen. Diese Forderung wird somit eingehalten.



Karte 1: Beurteilungspegel gemäß TA-Lärm tags (6-22 Uhr)

6.2 Fahrverkehr auf öffentlichen Straßen

Organisatorische Maßnahmen zur Reduzierung der Geräusche, die durch den An- und Abfahrtverkehr auf öffentlichen Straßen entstehen sind in urbanen Gebieten, Mischgebieten und schutzbedürftigeren Gebietsarten zu ergreifen, wenn

- der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht um mindestens 3 dB erhöht wird,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Die Lkw biegen vom Firmengrundstück nach links auf die Wahlholzstraße ab von wo sie auf die B50 gelangen. Die Rückkehr erfolgt auf demselben Weg. In diesem Bereich ist ein Gewerbegebiet, so dass keine organisatorischen Maßnahmen erforderlich sind.

6.3 Vorbelastung

Die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm gelten für alle Gewerbebetriebe gemeinsam. Wenn die Richtwerte um mindestens 6 dB unterschritten werden, gilt die sogenannte Irrelevanzschwelle, wonach die Vorbelastung durch andere Gewerbebetriebe nicht zu berücksichtigen ist. Im vorliegenden Fall werden die Richtwerte tags um mindestens 8 dB unterschritten, in der lautesten Nachtstunde um mindestens 6 dB, sodass die Kriterien für die Irrelevanzschwelle erfüllt sind.

7 Zusammenfassung

Das Transportunternehmen Göhlen möchte sich hinter ihrem Firmensitz erweitern. Dazu sind die Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans „In der Mandel“ erforderlich. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens war eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um zu prüfen, inwieweit sich die Geräuscheinwirkungen mit der bestehenden schutzbedürftigen Bebauung in der Nachbarschaft vereinbaren lassen.

Zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen auf die benachbarte Bebauung wird ein dreidimensionales Rechenmodell erstellt. Grundlage hierfür waren eine Bestandsaufnahme, Katasterauszüge, der B-Plan-Entwurf sowie ein digitales Geländemodell.

Die Schallemissionen der Firma Göhlen Transporte wurden anhand von Betreiberangaben und Literaturwerten ermittelt.

Mit Hilfe des Rechenmodells wurden die Schallimmissionen ermittelt, die an der schutzbedürftigen Bebauung zu erwarten sind. Zur Beurteilung der Situation wurden die Richtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – kurz TA-Lärm – für allgemeine Wohngebiete, sowie für Mischgebiete herangezogen.

Durch den Betrieb der Firma Göhlen Transporte ergeben sich tags an der bestehenden schutzbedürftigen Bebauung Beurteilungspegel bis 37 dB(A). Nachts ergeben sich Beurteilungspegel bis 36 dB(A). Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden tags überall um mindestens 8 dB(A) und in der lautesten Nachtstunde um mindestens 6 dB(A) unterschritten. Aufgrund dessen ist die Vorbelastung durch die bereits vorhandenen anderen Betriebe nicht zu berücksichtigen.

Organisatorische Maßnahmen bezüglich des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Straßenraum sind nicht erforderlich.

Konz, den 27.02.2026



Dipl.-Ing. (FH) C. Raab-Walliczek

Göhlen Transporte Platten Schallquellen S 01

A1

Legende

Name		Name der Schallquelle
Höhe	m	Höhe über NN
Quellentyp		Typ der Quelle (Punkt, Linie, Fläche)
I oder S	m,m ²	Größe der Quelle (Länge oder Fläche)
Lw	dB(A)	Schallleistungspegel pro Anlage
L'w	dB(A)	Schallleistungspegel pro m, m ²
LwMax	dB(A)	Spitzenpegel
Tagesgang		Name des Tagesgangs
63Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
125Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
250Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
500Hz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
1kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
2kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
4kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz
8kHz	dB(A)	Schallleistungspegel dieser Frequenz

Göhlen Transporte Platten Schallquellen S 01

A1

Name	Höhe m	Quelltyp	I oder S m,m ²	Lw dB(A)	L'w dB(A)	LwMax dB(A)	Tagesgang	63Hz dB(A)	125Hz dB(A)	250Hz dB(A)	500Hz dB(A)	1kHz dB(A)	2kHz dB(A)	4kHz dB(A)	8kHz dB(A)
Lkw-Fahrweg	148,9	Linie	83,6	81,9	62,7		nachts +0,3 dB	63,5	67,5	71,5	74,5	77,5	75,5	70,5	65,5
Lkw-Parkplatz	149,3	Fläche	544,8	80,9	53,5	98	nachts +0,3 dB	62,4	66,4	70,5	73,5	76,4	74,4	69,5	64,4
Lkw-Verladung	149,4	Punkt		79,3	79,3	112	nur tags	46,3	56,3	63,4	69,4	72,3	73,3	73,4	71,3
Pkw-Parkplatz	148,1	Fläche	743,4	84,8	56,1	98	nachts -1dB	69,0	76,0	75,0	77,0	79,0	77,0	75,0	69,0

Göhlen Transporte Platten

Beurteilungspegel

S 01

A2

Legende

Immissionsort		Name des Immissionsorts
Nutzung		Gebietsnutzung
SW		Stockwerk
LrT	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
LrN	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
RW,T	dB(A)	Richtwert Tag
RW,N	dB(A)	Richtwert Nacht
LrT,diff	dB	Richtwertüberschreitung in Zeitbereich LrT
LrN,diff	dB	Richtwertüberschreitung in Zeitbereich LrN
LT,max	dB(A)	Maximalpegel Tag
LN,max	dB(A)	Maximalpegel Nacht
RW,T,max	dB(A)	Richtwert Maximalpegel Tag
RW,N,max	dB(A)	Richtwert Maximalpegel Nacht
LT,max,diff	dB	Richtwertüberschreitung in Zeitbereich LT,max
LN,max,diff	dB	Richtwertüberschreitung in Zeitbereich LN,max

**Göhlen Transporte Platten
Beurteilungspegel
S 01**

A2

Immissionsort	Nutzung	SW	LrT	LrN	RW,T	RW,N	LrT,diff	LrN,diff	LT,max	LN,max	RW,T,max	RW,N,max	LT,max,diff	
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB	
IO-01: Lieserstraße 3	WA	EG	35,2	32,5	55	40	---	---	55,2	45,5	85	60	---	
IO-02: Lieserstraße 5	WA	EG	37,0	34,3	55	40	---	---	56,4	47,1	85	60	---	
		1.OG	35,6	32,9	55	40	---	---	54,6	45,3	85	60	---	
IO-03: Lieserstraße 5A	WA	EG	36,4	33,6	55	40	---	---	55,9	47,7	85	60	---	
		1.OG	36,8	34,0	55	40	---	---	56,6	47,2	85	60	---	
IO-04: Lieserstraße 9A	MI	EG	37,0	36,2	60	45	---	---	56,7	50,4	90	65	---	
		1.OG	37,1	36,4	60	45	---	---	56,8	50,5	90	65	---	
IO-05: In der Mandel 5	WA	1.OG	32,6	30,0	55	40	---	---	52,5	47,0	85	60	---	