



Prof. Dipl.-Ing. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG, Projektentwicklung
Erweiterung Gänsbühlcenter in Ravensburg

Schallschutztechnische Stellungnahme

Straßenverkehrslärm

03.09.2014

Die Fa. Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG, vertreten durch die Projektentwicklungsabteilung, plant für das bestehende Gänsbühlcenter in Ravensburg eine 1-stöckige Erweiterung nach Süden hin. In diesem Zusammenhang sollen die Anlieferungssituation vergrößert und die Öffnungszeiten der Tiefgarage von 13 auf 24 Stunden verlängert werden. Anlieferung und TG-Zufahrt erfolgen auch in Zukunft über die Leonhardstraße (B 32).

Im Rahmen der vorliegenden schallschutztechnischen Stellungnahme werden die Planungsüberlegungen hinsichtlich der Auswirkungen des Straßenverkehrslärms auf die umliegende Bebauung bewertet. Die Bearbeitung erfolgt auf der Grundlage folgender, vom Auftraggeber sowie der Stadt Ravensburg zur Verfügung gestellter Unterlagen:

- Gänsbühlcenter Ravensburg, Vorabzug Vorentwurf, Lageplan vom 11.06.2014, Architekturbüro Blocher Blocher Partners, Stuttgart
- Angaben zur geplanten Aniefersituation und zur TG Situation, Projektentwicklung Fa. Wilhelm Geiger, diverse E-Mails 06/07.2014
- Ortsbesichtigung vom 01.07.2014
- Angaben zu bestehenden Tiefgaragen in Ravensburg, Stadt Ravensburg, E-Mail vom 02.07.2014
- Auszüge aus dem Lärminformationssystem Ravensburg, Stadt Ravensburg, E-Mail vom 08.07.2014

Zunächst wurde eine Auswertung der Frequenz der bestehenden Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage Gänsbühlcenter vorgenommen. In Abstimmung mit dem Auftraggeber und der Stadt Ravensburg wurden anschließend vereinfachte Lärmberechnungen auf der Grundlage der nachstehen aufgeführten Randbedingungen durchgeführt und bewertet.

- Verkehrsplanung
- Umweltplanung
- Verkehrstechnik
- Entwurf Verkehrsanlagen

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. (FH) Reiner Neumann
M.Eng. Claus Kiener

Sitz der Gesellschaft: Ulm
Registergericht: Ulm HRB 4063

Neue Straße 3
89077 Ulm
Tel: 0731/39 94 94-0
Fax: 0731/39 94 94-25
E-Mail: mail@modusconsult-ulm.de
Internet: www.modusconsult-ulm.de

Bankverbindung:
BLZ 730 500 00
Konto 4300 30882
Sparkasse Neu-Ulm/Illertissen
IBAN: DE12 7305 0000 0430 0308 82
BIC: BYLADEM1NUL

Steuernummer:
Finanzamt Ulm
Steuernummer
88003/46207

Die Auswertung der bestehenden Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage Gänsbühlcenter für den Zeitraum 05. bis 10.05.2014 (KW 19) ist in **Anlage 1** dokumentiert und ergab folgende Erkenntnisse:

- geringste Frequenz am Montag, höchste Frequenz am Samstag
- mittlere stündliche Querschnittsbelastung (Summe ein- und ausfahrende) zwischen 93 (Montag) und 160 Kfz/h (Samstag)
- mittlere stündliche Querschnittsbelastung über alle Tage (Mo-Sa) von 113 Kfz/h
- maximale stündliche Querschnittsbelastung zwischen 137 (Montag) und 291 Kfz/h (Samstag)

Mit diesen Querschnittswerten wurde eine überschlägige Lärmberechnung nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90, Ausgabe 1992, Verfahren „langer, gerader Fahrstreifen“) für das am nächsten gelegene Wohngebäude „Leonhardstraße 52“ unter folgenden Randbedingungen durchgeführt:

Geometrische Randbedingungen

- etwa ebenes Gelände
- Immissionsort am Gebäude in 4 m über Gelände
- Abstand der Fahrspuren Ein-/Ausfahrt TG 3,75 m
- Abstand Gebäude – Fahrbahnachse 15 m
- Bestehende Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe, Abstand zur Fahrbahnachse 5 m
- Geschwindigkeit Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h
- Referenzbelag der RLS-90 (keine Zu- oder Abschläge)

Verkehrsmengen

- Wochenmittel (Mo-Sa) mit rund 110 Kfz/h im Analyse-Nullfall
- Maximalwert (Samstag) mit rund 290 Kfz/h im Analyse-Nullfall
- Prognoseaufschlag + 10 %
- Anlieferung 1 Lkw/h (Analyse) bzw. 2 Lkw/h (Prognose), zwischen 6 und 22 Uhr
- Ansatz Nachts 10 % des Tagesverkehrsaufkommens

Die Berechnungsergebnisse für das Wochenmittel sind in **Anlage 2** für den Analyse-Nullfall und in **Anlage 3** für den Prognose-Nullfall dokumentiert. In der Mittelwertbetrachtung erhöht sich der Beurteilungspegel am Gebäude von rund 46 auf 47 dB(A) am Tag (+0,9 dB(A)). Für die Nacht wird erstmalig ein Beurteilungspegel von rund 36 dB(A) ausgewiesen. Die Beurteilungspegel liegen damit unterhalb der Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete von 55/40 dB(A) Tag/Nacht.

Die Berechnungsergebnisse für den Samstag sind in **Anlage 4** für den Analyse-Nullfall und in **Anlage 5** für den Prognose-Nullfall dokumentiert. In der Maximalwertbetrachtung erhöht sich der Beurteilungspegel am Gebäude von rund 50 auf 51 dB(A) am Tag (+0,6 dB(A)). Für die Nacht wird erstmalig ein Beurteilungspegel von rund 40 dB(A) ausgewiesen. Die

Beurteilungspegel liegen damit unterhalb (Tag) bzw. erreichen (Nacht) die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete von 55/40 dB(A).

Im Allgemeinen gilt, dass Pegeländerungen bis zu 3 dB(A) als kaum wahrnehmbar eingestuft werden. Entsprechend den RLS-90 liefert bei Pegelunterschieden von größer oder gleich 20 dB(A) der geringere Pegel keine Beitrag mehr zum höheren Pegel.

Aus der überlassenen Lärmkartierung der Stadt Ravensburg können für die der TG-Zufahrt zugewandten Gebäudefassade Beurteilungspegel von etwa 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht abgeschätzt werden. Aus der Pegeldifferenz von 18 bzw. 14 dB(A) am Tag (= 65 - 47 (mittel) bzw. 51 (max) dB(A)) und von 19 bzw. 15 dB(A) in der Nacht (= 55 - 36 (mittel) bzw. 40 (max) dB(A)) kann davon ausgegangen werden dass durch die vorhandene Vorbelastung (durch die Leonhardstraße) die Beurteilungspegel am Immissionsort durch die geplante Maßnahme nicht bzw. nur unwesentlich erhöht werden. Das gilt umso mehr, als die Berechnungen auf dem Spitzentag Samstag beruhen und der Lkw-Andienungsverkehr auf der Achse der TG Ein-/Ausfahrt mit berücksichtigt wurde, sich tatsächlich jedoch weiter von der Wohnbebauung entfernt bewegt.

Zusammenfassung

- Beurteilungspegel Tag/Nacht „vorher“ unter 55/40 dB(A)
- Erhöhung der Beurteilungspegel am Tag um rund 1 dB(A), kaum wahrnehmbar
- Beurteilungspegel Tag/Nacht „nachher“ unter 55 bzw. bei 40 dB(A)
- durch die Planung werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete nicht überschritten
- entsprechend der Pegeldifferenz aus Lärmbeitrag Leonhardstraße zu Lärmbeitrag TG-Zufahrt zwischen 14 und 19 dB(A) nur unwesentliche Pegelerhöhungen am betrachteten Immissionsort

Aufgestellt: Ulm, 03.08.2014 – Kiener

Anlagen: Anlagen 1 bis 5

Verteiler: Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG, Herr Kromphorn
Stadt Ravensburg, Herr Storch
Modus Consult Ulm GmbH, Akte 56059

Die Anlagen sind in der Anlage 1 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 2 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 3 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 4 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 5 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 6 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 7 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 8 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 9 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 10 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 11 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 12 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Die Anlagen sind in der Anlage 13 des Beschlusses des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 aufgeführt.

Erweiterung Gänsbühlicenter in Ravensburg

Schallschutztechnische Stellungnahme Straßenverkehrsärm

Auswertung bestehende Ein-/Ausfahrt TG Gänsbühlicenter

Stunde (ab).....	Montag, 5. Mai 2014		Dienstag, 6. Mai 2014		Mittwoch, 7. Mai 2014		Donnerstag, 8. Mai 2014		Freitag, 9. Mai 2014		Samstag, 10. Mai 2014	
	Einfahrer	Gesamt	Einfahrer	Gesamt	Einfahrer	Gesamt	Einfahrer	Gesamt	Einfahrer	Gesamt	Einfahrer	Gesamt
00:00	8	0	8	10	3	1	11	12	9	1	10	9
01:00	28	2	30	4	57	4	48	61	19	2	21	64
02:00	64	15	79	16	104	22	78	126	79	18	97	120
03:00	76	49	125	46	109	69	89	178	96	51	147	177
04:00	74	51	125	79	83	88	90	171	81	87	168	141
05:00	57	77	134	49	77	78	67	155	72	88	160	146
06:00	51	46	97	59	64	83	24	147	68	66	134	110
07:00	57	60	117	62	69	73	69	142	103	91	194	119
08:00	59	78	137	66	74	85	62	159	82	94	176	96
09:00	58	68	126	79	68	81	61	149	91	90	181	135
10:00	61	73	134	51	33	38	50	71	44	43	87	55
11:00	45	74	119	41	46	108	42	154	41	90	131	51
12:00	10	48	58	7	6	47	6	53	15	72	87	23
13:00	0	7	7	0	0	8	0	8	2	5	7	6
14:00												
15:00												
16:00												
17:00												
18:00												
19:00												
20:00												
21:00												
22:00												
23:00												
Mittelwert			93	100			113	100			114	160
Maximalwert			137	154			178	175			194	291

Öffnungszeiten:
 Montag - Freitag 8:00 - 20:30 Uhr
 Samstag 7:30 - 20:30 Uhr
 Sonn- und Feiertage: geschlossen

Voruntersuchung nach RLS-90 für "lange, gerade" Fahrstreifen

exemplarischer Beurteilungspegel an einem Gebäude
in 4 m über Geländeoberkante bei etwa ebenem Gelände

Name der Straße: Zufahrt TG, ANF (mittel)

Leonhardstraße 52

Verkehrszahlen	:	tags	nachts		tags	nachts
M (Kfz/h)	:	111	0,0			
M (Pkw/h)	:	110	0,0			
M (Lkw/h)	:	1,0	0,0			
p (Lkw/h)	:	0,9	0,0	$L_{m(25)}$	58,1	--- dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h		D_V	-8,4	--- dB(A)
Straßenoberfläche	:	Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix		D_{StrO}	0,0	--- dB(A)
Steigung	:	0,0 %		D_{Stg}	0,0	--- dB(A)

 $L_{m,E}$

tags: 49,7 dB(A)

nachts: --- dB(A)

Höhe der Straße	:	100,00 m	Höhe Immissionsort	:	104,00 m
Geländehöhe an Straße	:	100,00 m	Geländehöhe am Immissionsort	:	100,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,75 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	15,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m	Entfernung Straße-Beugung	:	5,00 m
Geländehöhe Beugung	:	100,00 m	Wand-/Wallhöhe	:	2,50 m
Wall-/Wandneigung	:	1:0,0	Kronenbreite	:	0,00 m

Berechnungsprotokoll**nahegelegene Fahrspur****entfernte Fahrspur**

s	:	13,58 m	:	17,23 m
Entfernungskorrektur	:	4,32 dB(A)	:	3,25 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	2,25 m	:	2,25 m
Bodenabsorption (ohne Lärmschutz)	:	-0,14 dB(A)	:	-0,50 dB(A)
A	:	3,71 m	:	7,16 m
B	:	10,11 m	:	10,11 m
C	:	0,00 m	:	0,00 m
z	:	0,2384 m	:	0,0377 m
Abschirmmaß	:	9,28 dB(A)	:	6,10 dB(A)
Überstandslänge	:	58,67 m	:	48,85 m

Überstandslänge: 54 m

Pegelminderung: -5,3 dB(A)

Pegel L_r	ohne Lärmschutz mit Lärmschutz	tags	nachts	dB(A)
		53,2	---	
		45,9	---	

Voruntersuchung nach RLS-90 für "lange, gerade" Fahrstreifen

exemplarischer Beurteilungspegel an einem Gebäude
in 4 m über Geländeoberkante bei etwa ebenem Gelände

Name der Straße: Zufahrt TG, PNF (mittel)		Leonhardstraße 52			
Verkehrszahlen	:	tags	nachts	tags	nachts
		M (Kfz/h)	122	12	
		M (Pkw/h)	120	12	
		M (Lkw/h)	2,0	0,0	
		p (Lkw/h)	1,6	0,0	
			$L_{m(25)}$	58,7	48,1 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h	D_V	-8,1	-8,8 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix	D_{StrO}	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %	D_{Stg}	0,0	0,0 dB(A)
$L_{m,E}$		tags: 50,6 dB(A)		nachts: 39,3 dB(A)	
Höhe der Straße	:	100,00 m	Höhe Immissionsort	:	104,00 m
Geländehöhe an Straße	:	100,00 m	Geländehöhe am Immissionsort	:	100,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,75 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	15,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m	Entfernung Straße-Beugung	:	5,00 m
Geländehöhe Beugung	:	100,00 m	Wand-/Wallhöhe	:	2,50 m
Wall-/Wandneigung	:	1:0,0	Kronenbreite	:	0,00 m
Berechnungsprotokoll		nahegelegene Fahrspur		entfernte Fahrspur	
s	:	13,58 m	:	17,23 m	
Entfernungskorrektur	:	4,32 dB(A)	:	3,25 dB(A)	
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	2,25 m	:	2,25 m	
Bodenabsorption (ohne Lärmschutz)	:	-0,14 dB(A)	:	-0,50 dB(A)	
A	:	3,71 m	:	7,16 m	
B	:	10,11 m	:	10,11 m	
C	:	0,00 m	:	0,00 m	
z	:	0,2384 m	:	0,0377 m	
Abschirmmaß	:	9,28 dB(A)	:	6,10 dB(A)	
Überstandslänge	:	58,67 m	:	48,85 m	
Überstandslänge: 54 m		Pegelminderung: 7,3 dB(A)			
Pegel L_r		ohne Lärmschutz		nachts	
		tags		nachts	
		54,1		42,8	
		46,8		35,5	
		dB(A)			

Voruntersuchung nach RLS-90 für "lange, gerade" Fahrstreifen

exemplarischer Beurteilungspegel an einem Gebäude
in 4 m über Geländeoberkante bei etwa ebenem Gelände

Name der Straße: Zufahrt TG, ANF (max)

Leonhardstraße 52

Verkehrszahlen	:	tags	nachts		tags	nachts
M (Kfz/h)	:	291	0,0			
M (Pkw/h)	:	290	0,0			
M (Lkw/h)	:	1,0	0,0			
p (Lkw/h)	:	0,3	0,0	$L_{m(25)}$	62,1	--- dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h		D_V	-8,6	--- dB(A)
Straßenoberfläche	:	Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix		D_{StrO}	0,0	--- dB(A)
Steigung	:	0,0 %		D_{Stg}	0,0	--- dB(A)

 $L_{m,E}$

tags: 53,5 dB(A)

nachts: --- dB(A)

Höhe der Straße	:	100,00 m	Höhe Immissionsort	:	104,00 m
Geländehöhe an Straße	:	100,00 m	Geländehöhe am Immissionsort	:	100,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,75 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	15,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m	Entfernung Straße-Beugung	:	5,00 m
Geländehöhe Beugung	:	100,00 m	Wand-/Wallhöhe	:	2,50 m
Wall-/Wandneigung	:	1:0,0	Kronenbreite	:	0,00 m

Berechnungsprotokoll

nahegelegene Fahrspur

entfernte Fahrspur

s	:	13,58 m	:	17,23 m
Entfernungskorrektur	:	4,32 dB(A)	:	3,25 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	2,25 m	:	2,25 m
Bodenabsorption (ohne Lärmschutz)	:	-0,14 dB(A)	:	-0,50 dB(A)
A	:	3,71 m	:	7,16 m
B	:	10,11 m	:	10,11 m
C	:	0,00 m	:	0,00 m
z	:	0,2384 m	:	0,0377 m
Abschirmmaß	:	9,28 dB(A)	:	6,10 dB(A)
Überstandslänge	:	58,67 m	:	48,85 m

Überstandslänge: 54 m

Pegelminderung: -5,3 dB(A)

Pegel L_r		tags	nachts
		ohne Lärmschutz	57,0
	mit Lärmschutz	49,7	---

Voruntersuchung nach RLS-90 für "lange, gerade" Fahrstreifen

exemplarischer Beurteilungspegel an einem Gebäude
in 4 m über Geländeoberkante bei etwa ebenem Gelände

Name der Straße: Zufahrt TG, PNF (max)
Leonhardstraße 52

Verkehrszahlen	:	tags	nachts		tags	nachts
M (Kfz/h)		322	32			
M (Pkw/h)		320	32			
M (Lkw/h)		2,0	0,0			
p (Lkw/h)		0,6	0,0	$L_{m(25)}$	62,6	52,4 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 30 km/h, Lkw 30 km/h			D_V	-8,5	-8,8 dB(A)
Straßenoberfläche	: Gussasphalt, Asphaltbeton, Splittmastix			D_{StrO}	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			D_{Stg}	0,0	0,0 dB(A)

 $L_{m,E}$
tags: 54,1 dB(A)
nachts: 43,6 dB(A)

Höhe der Straße	:	100,00 m	Höhe Immissionsort	:	104,00 m
Geländehöhe an Straße	:	100,00 m	Geländehöhe am Immissionsort	:	100,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,75 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	15,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m	Entfernung Straße-Beugung	:	5,00 m
Geländehöhe Beugung	:	100,00 m	Wand-/Wallhöhe	:	2,50 m
Wall-/Wandneigung	:	1:0,0	Kronenbreite	:	0,00 m

Berechnungsprotokoll
nahegelegene Fahrspur
entfernte Fahrspur

s	:	13,58 m	:	17,23 m
Entfernungskorrektur	:	4,32 dB(A)	:	3,25 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	2,25 m	:	2,25 m
Bodenabsorption (ohne Lärmschutz)	:	-0,14 dB(A)	:	-0,50 dB(A)
A	:	3,71 m	:	7,16 m
B	:	10,11 m	:	10,11 m
C	:	0,00 m	:	0,00 m
z	:	0,2384 m	:	0,0377 m
Abschirmmaß	:	9,28 dB(A)	:	6,10 dB(A)
Überstandslänge	:	58,67 m	:	48,85 m

Überstandslänge: 54 m
Pegelminderung: 7,3 dB(A)

Pegel L_r		tags	nachts	dB(A)
		ohne Lärmschutz	57,6	
	mit Lärmschutz	50,3	39,8	