

7 KARLSTRAÙE - REDUZIEREN DER GESCHWINDIGKEIT

Es wird rechnerisch untersucht, welche schalltechnischen Auswirkungen sich ergeben, wenn die Deckschicht vom „ebenen Betonpflaster“ auf Asphalt geändert wird. **TABELLE 11** fasst die Emissionsdaten zusammen. Zur Zuordnung der Streckenabschnitte mit verschiedenen DTV-Werten, sind diese in der **ABBILDUNG 5** ausgewiesen.

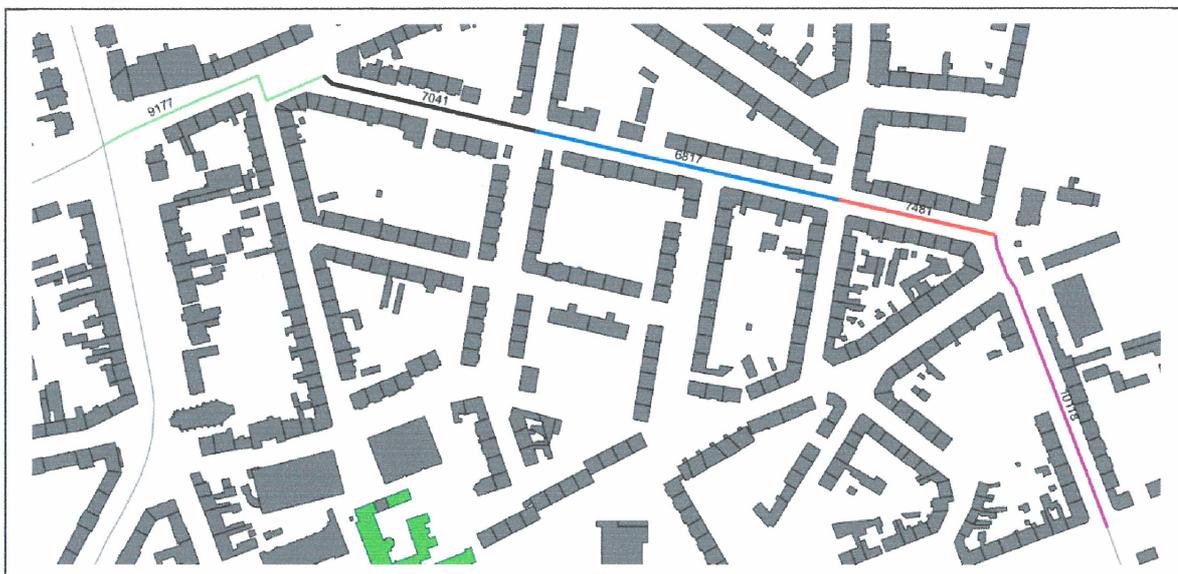


ABBILDUNG 5: „Straßenabschnitte“ der Karlstraße, gewählt auf Basis der DTV

TABELLE 11: Emissionsdaten - Kurt-Weill-StraÙe / Karlstraße / Schlachthofstraße

DTV	DS = 3 (ebenes Betonpflaster)			DS = 1 (Asphalt)		
	L _{m,E-D}	L _{m,E-N}	L _{m,E-E}	L _{m,E-D}	L _{m,E-N}	L _{m,E-E}
1	2	3	4	5	6	7
Kurt-Weill-StraÙe						
9177	60,1	51,4	58,4	58,1	49,4	56,4
Karlstraße						
6817	58,8	50,1	57,1	56,8	48,1	55,1
7481	59,2	50,5	57,5	57,2	48,5	55,5
7041	58,9	50,2	57,2	56,9	48,2	55,2
Schlachthofstraße						
10118	60,5	51,8	58,8	58,5	49,8	56,8

Für den qualitativen Vergleich der Berechnungen sind in den nachstehenden Anlagen die Berechnungsergebnisse grafisch ausgewiesen.

- Anlage 4.1: Gegenüberstellung Ausgangssituation und Variante V1 für den L_{DEN}
- Anlage 4.2: Gegenüberstellung Ausgangssituation und Variante V1 für den L_{Night}
- Anlage 4.3: Differenzdarstellung Ausgangssituation und Variante V1 für den L_{Night}

Für den quantitativen Vergleich ist in der **TABELLE 12** die Anzahl der Betroffenen gegenübergestellt.

TABELLE 12: Anzahl der Betroffenen in 5 dB-Klassen für die Karlstraße - Vergleich zw. der Ausgangssituation und der Variante 1

Lärmindex L_{DEN}			Lärmindex L_{Night}		
Pegelklassen [dB(A)]	Anzahl Einwohner		Pegelklassen [dB(A)]	Anzahl Einwohner	
	Ausgangssit.	Variante 1		Ausgangssit.	Variante 1
			> 55 bis 60	372	321
			> 60 bis 65	3	0
> 65 bis 70	369	317	> 65 bis 70	0	0
> 70 bis 75	3	0	> 70	0	0
> 75		0			
Summe	372	317	Summe	375	321