



## Schalltechnische Untersuchung

im Rahmen des verbindlichen  
Bauleitplanverfahrens Nr. III/O 14  
„Amerkamp“ der Stadt Bielefeld  
- Verkehrslärm -

**Auftraggeber(in):** Bielefelder Beteiligungs- und  
Vermögensverwaltungs-GmbH  
Jahnplatz 5  
33602 Bielefeld

**Bearbeitung:** Dipl.-Phys. Klaus Brokopf / Ina Friedrich  
Tel.: (0 52 06) 70 55-10                   oder  
Tel.: (0 52 06) 70 55-0                   Fax: (0 52 06) 70 55-99  
Mail: [info@akus-online.de](mailto:info@akus-online.de)           Web: [www.akus-online.de](http://www.akus-online.de)

**Ort/Datum:** Bielefeld, den 18.10.2021

**Auftragsnummer:** BLP-21 1070 02  
(Digitale Version – PDF)

**Kunden-Nr.:** 11 455

**Berichtsumfang:** 17 Seiten Text, 8 Anlagen

### Inhaltsverzeichnis

<b>Text:</b>		<b>Seite:</b>
1.	Allgemeines und Aufgabenstellung	3
2.	Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen	4
3.	Geräusch-Emissionen	6
4.	Geräusch-Immissionen, Diskussion der Ergebnisse, Schallschutzmaßnahmen	8
5.	Zusammenfassung	16

### **Anlagen:**

Anlage 1:	Übersicht
Anlage 2:	Akustisches Computermodell: Lageplan
Anlage 3:	Verkehrsbelastungszahlen der Stadt Bielefeld
Anlage 4:	Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr / Ausgangssituation / Tag und Nacht / 1. OG
Anlage 5, Blatt 0:	Akustisches Computermodell: Lageplan mit geplanter Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall
Anlage 5, Blatt 1 und 2:	Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall / Tag und Nacht / 1. OG
Anlage 6:	Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall + Berücksichtigung gepl. Bebauung / Tag und Nacht / EG und 1. OG
Anlage 7, Blatt 0:	Akustisches Computermodell: Lageplan mit geplanter Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall und zusätzlicher Lärmschutzwall-/Wand-Kombination
Anlage 7, Blatt 1 bis 4:	Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall + zusätzl. LS-Kombi / Tag und Nacht / EG und 1. OG
Anlage 8, Blatt 1 bis 4:	Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall + zusätzl. LS-Kombi + gepl. Bebauung / Tag und Nacht / EG und 1. OG

**Die vorliegende Untersuchung darf nur vollständig vervielfältigt werden.  
Auszugskopien bedürfen unserer Zustimmung.**

## 1. Allgemeines und Aufgabenstellung

Die Stadt Bielefeld führt ein Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/O 14 „Amerkamp“ mit dem wesentlichen Ziel durch, allgemeine Wohngebiete (WA) auszuweisen.

Anlage 1 zeigt das Plangebiet sowie die Umgebung.

Auf Grund der Nähe von stark belasteten Straßen muss von einer relevanten Lärmbelastung der in Rede stehenden Fläche ausgegangen werden.

Diese Lärmbelastung zu ermitteln und zu diskutieren ist Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung, die eine Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung BLP-20 1135 01 vom 05.10.2020 darstellt.

Die hier vorliegende Fortschreibung ist aus folgenden Gründen erforderlich:

- Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen ist von RLS-90 auf RLS-19 geändert worden.
- Die Stadt Bielefeld hat nunmehr den eigentlichen Siedlungsbereich im Plangebiet festgelegt und das Bebauungskonzept weiter entwickelt.
- Im Süden des Plangebietes (am stärksten belasteter Bereich) haben Landschaftsplaner einen Lärmschutzwall als Landschaftsskulptur entwickelt.

Wir werden in der vorliegenden Untersuchung verschiedene Varianten darstellen:

- Ausgangssituation ohne Lärmschutz.
- Mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall, ohne Schallabschirmung der geplanten Gebäude.
- Mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall, mit Schallabschirmung der geplanten Gebäude.
- Mit erweitertem Lärmschutz, ohne Schallabschirmung der geplanten Gebäude.
- Mit erweitertem Lärmschutz, mit Schallabschirmung der geplanten Gebäude.

Diesen Varianten können umfängliche Informationen entnommen werden, um zu einer sachgerechten Abwägung zu gelangen.

Die vorliegende Untersuchung ist vollständig; ein „Blättern“ in vorherigen Fassungen ist somit nicht erforderlich.

## 2. Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

- / 1/    **BauGB**                    **Baugesetzbuch**  
in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.08.2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist.
- / 2/    **BauNVO**                    **Baunutzungsverordnung (BauNVO)**  
in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786).  
Neugefasst durch Bek. vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786).
- / 3/    **Fickert/  
Fieseler**                    **Baunutzungsverordnung**  
Kommentar unter besonderer Berücksichtigung des Umweltschutzes mit ergänzenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften – 13. Auflage
- / 4/    **DIN 18005  
Teil 1**                    **"Schallschutz im Städtebau" – Grundlagen und Hinweise für die Planung**  
Ausgabe Juli 2002 – inkl. Beiblatt 1
- / 5/    **BImSchG**                    **Bundes-Immissionsschutzgesetz**  
Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 09.12.2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist.
- / 6/    **16. BImSchV**                    **Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-  
Immissionsschutzgesetzes**  
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, Bundesgesetzblatt, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I, S. 2334).  
Diese Verordnung beinhaltet im Anhang die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19).

- / 7/    **VDI 2719**    **"Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen"**  
Ausgabe August 1987
  
- / 8/    **DIN 4109-1**    **"Schallschutz im Hochbau"**  
**Teil 1: Mindestanforderungen**  
Ausgabe Januar 2018
  
- / 9/    **DIN 4109-2**    **"Schallschutz im Hochbau"**  
**Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen**  
Ausgabe Januar 2018

### **3. Geräusch-Emissionen**

Auf die Geräusch-Belastung durch KFZ-Verkehr haben die folgenden Parameter den wesentlichen Einfluss:

#### **Durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke M / Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV**

Die durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke M in KFZ/h und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV in KFZ/24 h sind definiert als Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl der einen Straßenquerschnitt stündlich bzw. täglich passierenden Kraftfahrzeuge.

Dabei werden drei Fahrzeuggruppen FzG unterschieden:

- PKW: Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger und Lieferwagen (Güterkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t),
- LKW1: Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse,
- LKW2: Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t.

Anmerkung: Zu Gunsten der Lärmbetroffenen werden Motorräder bzgl. der Emissionen wie LKW2 eingestuft.

#### **Anteil der Fahrzeuggruppe p1**

p1 bezeichnet den Anteil der Fahrzeuggruppe LKW1 am gesamten Verkehrsaufkommen in Prozent.

#### **Anteil der Fahrzeuggruppe p2**

p2 bezeichnet den Anteil der Fahrzeuggruppe LKW2 am gesamten Verkehrsaufkommen in Prozent.

### Geschwindigkeit v

v bezeichnet die für den betreffenden Straßenabschnitt und die Fahrzeuggruppe nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h mit folgenden Maßgaben:

- Für zulässige Höchstgeschwindigkeiten unter 30 km/h ist 30 km/h anzusetzen.
- Liegt auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen keine Geschwindigkeitsbeschränkung vor, so ist für die Fahrzeuggruppe PKW 130 km/h anzusetzen.
- Zu Gunsten der Lärmbetroffenen in Fällen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung wird für die Fahrzeuggruppen LKW1 und LKW2 bzw. für KFZ > 3,5 t abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten nach der StVO auf einbahnigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (§ 3 Absatz 3 Nr. 2 StVO: 60 km/h) eine Geschwindigkeit von 80 km/h sowie auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind (§ 18 Absatz 5 StVO: 80 km/h) eine Geschwindigkeit von 90 km/h hypothetisch angenommen.

### Korrekturen

Weiterhin werden Korrekturen für Straßendeckschichttypen, Längsneigungen und Knotenpunkte berücksichtigt.

Die Verkehrsbelastungsdaten der umliegenden Straßen erhielten wir von der Stadt Bielefeld. Sie haben den Prognose-Horizont 2030.

Die zur Verfügung gestellten Daten werden nach den Vorgaben der 16. BImSchV / 2/ in das Modul RLS-19 des Ausbreitungsberechnungsprogramms IMMI der Wölfel Engineering GmbH + Co. KG eingegeben.

Die Ermittlung der Emissionspegel (Schall-Leistungspegel pro Meter –  $L_{WA}$ ) sowie die hier zu vergebenden Pegelkorrekturen erfolgt Programm intern. Anlage 2 zeigt einen Plot des Computermodells.

Die von uns verwendeten Daten sowie die Emissionspegel ohne Korrekturen werden in der RLS-19 konformen Form in Anlage 3 dokumentiert.

#### 4. Geräusch-Immissionen

Unter Zugrundelegen der in Kapitel 3 dokumentierten Ausgangsdaten werden EDV-gestützte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt. Dieses geschieht unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für die Entfernung, Luftabsorption, Boden- und Meteorologiedämpfung, Topografie und ggf. Abschirmung durch Gebäude und Hindernisse.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen werden in den Anlagen 4 bis 8 grafisch dargestellt.

##### ***Anlage 4 – Ausgangssituation ohne Schallschutz***

Anlage 2 zeigt einen Lageplan u.a. mit der geplanten Wohnbebauung.

Die Pegel werden für die am stärksten belastete Ebene 1. OG dargestellt.

***Tags (Blatt 1)*** betragen die Pegel an der geplanten Wohnbebauung im Süden  $\leq 64$  dB(A).

Im Norden betragen die Pegel  $\leq 69$  dB(A). Auf der überwiegenden Fläche (orange und braun) betragen die Pegel  $\leq 59$  dB(A).

***Nachts (Blatt 2)*** betragen die Pegel an der geplanten Wohnbebauung im Süden  $\leq 56$  dB(A).

Im Norden betragen die Pegel  $\leq 61$  dB(A). Auf der überwiegenden Fläche (braun, gelb, grün) betragen die Pegel  $\leq 54$  dB(A).

##### ***Anlage 5 – mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall ohne Bebauungsdämpfung***

Anlage 0 zeigt einen Lageplan u.a. mit der geplanten Wohnbebauung und dem als Landschaftsskulptur ausgeformten Lärmschutzwall mit Höhenangaben.

Die Pegel werden für die am stärksten belastete Ebene 1. OG dargestellt.

***Tags (Blatt 1)*** betragen die Pegel an der geplanten Wohnbebauung im Süden  $\leq 63$  dB(A).

Im Norden betragen die Pegel  $\leq 69$  dB(A). Auf der überwiegenden Fläche (orange und braun) betragen die Pegel  $\leq 59$  dB(A). Diese Fläche ist auf Grund des Walls größer und leiser geworden.

***Nachts (Blatt 2)*** betragen die Pegel an der geplanten Wohnbebauung im Süden  $\leq 55$  dB(A).

Im Norden betragen die Pegel  $\leq 61$  dB(A). Auf der überwiegenden Fläche (braun, gelb, grün) betragen die Pegel  $\leq 54$  dB(A). Diese Fläche ist auf Grund des Walls größer geworden.

***Anlage 6 – mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall mit Bebauungsdämpfung***

Die Pegel werden für die Ebenen EG und 1. OG dargestellt.

Der Ergebnisvergleich mit Anlage 5 zeigt, dass die geplante Wohnbebauung innerhalb der Quartiere durch die eigene Schallabschirmung (Bebauungsdämpfung) zu erheblicher Pegelminderung beiträgt – insbesondere in der Ebene EG.

***Anlage 7 – mit erweitertem Lärmschutz ohne Bebauungsdämpfung***

Anlage 0 zeigt einen Lageplan u.a. mit der geplanten Wohnbebauung, dem als Landschaftsskulptur ausgeformten Lärmschutzwall sowie der erweiterten Lärmschutzwall-/wand-Kombination mit Höhenangaben.

Die Pegel werden für die Ebenen EG und 1. OG dargestellt.

Durch die an die Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall angeschlossene Lärmschutzwall-/wand-Kombination verbessert sich die Lärm-Situation für die nördlich angrenzende geplante Wohnbebauung.

**Tags** sind dort nunmehr  $\leq 58$  dB(A) im EG und  $\leq 61$  dB(A) im 1. OG zu verzeichnen.

**Nachts** betragen die Pegel hier  $\leq 51$  dB(A) im EG und  $\leq 53$  dB(A) im 1. OG.

***Anlage 8 – mit erweitertem Lärmschutz mit Bebauungsdämpfung***

Die Pegel werden für die Ebenen EG und 1. OG dargestellt.

Der Ergebnisvergleich mit Anlage 7 zeigt, dass die geplante Wohnbebauung innerhalb der Quartiere durch die eigene Schallabschirmung (Bebauungsdämpfung) zu erheblicher Pegelminderung beiträgt – insbesondere in der Ebene EG.

### **Resümee**

Unter Berücksichtigung des vollständigen aktiven Schallschutzes sind an der geplanten Bebauung folgende Pegel zu verzeichnen:

**Tags** betragen die Pegel im Süden  $\leq 60$  dB(A), im Westen  $\leq 59$  dB(A), im Osten  $\leq 58$  dB(A) und im Norden an einem geplanten Gebäude  $\leq 69$  dB(A). Innerhalb der Quartiere werden die Pegel deutlich niedriger ausfallen.

**Nachts** betragen die Pegel im Süden  $\leq 53$  dB(A), im Westen  $\leq 51$  dB(A), im Osten  $\leq 51$  dB(A) und im Norden an einem geplanten Gebäude  $\leq 61$  dB(A). Innerhalb der Quartiere werden die Pegel deutlich niedriger ausfallen.

### **Zur Wertung der ermittelten Verkehrs-Geräuschpegel**

Für Planverfahren, in denen Quartiere in Nachbarschaft zu Verkehrswegen entwickelt bzw. überplant werden, gibt es **keine** normativen Geräusch-Immissions-Grenzwerte. Im Rahmen des Abwägungsprozesses ist vielmehr zur Kenntnis zu nehmen, was an diesbezüglichem Regel- und Verordnungswerk vorhanden ist.

- Dabei handelt es sich zunächst um die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 der Norm DIN 18005 (Teil 1) (das Beiblatt 1 ist **kein** Bestandteil der Norm).

Diese Orientierungswerte betragen bei der Beurteilung von **Verkehrslärm** auf öffentlichen Verkehrswegen in folgenden Baugebieten:

<b>Allgemeine Wohngebiete (WA):</b>	55/45 dB(A)	tags/nachts.
<b>Mischgebiete (MI):</b>	60/50 dB(A)	tags/nachts.

Es ist allgemein anerkannt, dass die Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 (Teil 1) als idealtypisch angesehen werden. Es ist weiterhin allgemein anerkannt, dass bei Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 die Geräuschpegel in den jeweiligen Baugebieten regelmäßig als zumutbar betrachtet werden können. Gleichzeitig gilt das in § 50 BImSchG formulierte Trennungsgebot als eingehalten.

- Des Weiteren gibt es die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die bei wesentlichen Änderungen bzw. dem Neubau von Verkehrswegen zwingend herangezogen werden muss. Die Grenzwerte dieser Verordnung betragen:

<b>Wohnen (WR/WA):</b>	59/49 dB(A)	tags/nachts.
<b>Mischgebiete (MI):</b>	64/54 dB(A)	tags/nachts.

Bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV in den jeweiligen Baugebieten liegen **keine** schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG vor. Gesundes Wohnen und Arbeiten im Sinne des BauGB ist noch gegeben.

***Hinweis:*** *In der 16. BImSchV wird nicht zwischen allgemeinen und reinen Wohngebieten unterschieden.*

- Für **bestehende** Situationen, d.h. sowohl die Verkehrswege als auch die immissionsempfindlichen Nutzungen sind vorhanden, sind die vorgenannten Orientierungs-/ Grenzwerte nicht anwendbar. Hier ist für Betreiber von öffentlichen Verkehrswegen erst bei Erreichen der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ein Handlungsbedarf vorhanden.

Diese Schwelle wurde durch den Bundesgerichtshof (BGH) definiert. Sie beträgt für Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts und für Dorf- bzw. Mischgebiete 72/62 dB(A) tags/nachts (BGH, Urteil vom 10.11.1987 – III ZR 204/86 – NJW 1988, 900).

Seit einigen Jahren werden von der **Straßen**verwaltung die sogenannten Auslösewerte zur Ermittlung des Anspruchs auf Lärmsanierung verwendet. Diese Auslösewerte liegen jeweils 3 d(BA) unter den o.g. vom BGH definierten Schwellen.

***Vor dem Hintergrund des bislang Dargestellten ergibt sich für die Wohnbebauung im Plangebiet Folgendes:***

Die idealtypischen Orientierungswerte für WA werden tags und nachts nur innerhalb der geplanten Wohnquartiere auf Teilflächen eingehalten.

Bis auf das Gebäude im Norden (voraussichtlich KiTa) werden die MI-Grenzwerte der 16. BImSchV im gesamten Plangebiet eingehalten.

Was bedeutet dieses Ergebnis für das Planverfahren?

Angesichts der über den WA-Orientierungswerten des Beiblattes 1 der DIN 18005 liegenden Lärmpegel ist somit festzustellen, dass das Plangebiet **nicht ohne Weiteres** als allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden kann, da ansonsten das in § 50 BImSchG formulierte Trennungsgebot unverträglicher Nutzungen verletzt werden würde.

Dieses Trennungsgebot besagt, dass bei raumbedeutsamen Planungen die für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Das Trennungsgebot ist jedoch vom Grundsatz her nicht unüberwindbar – sofern gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des BauGB gegeben sind.

Kann **städtebaulich** argumentiert werden, dass auch höher als idealtypisch belastete Flächen für diese Zwecke dienen **müssen**, kann dieses Trennungsgebot **in der Abwägung** überwunden werden. Dann ergäben sich Flächen mit – gemessen an den Planungszielen – schädlichen Umwelteinwirkungen. Wenn diese schädlichen Umwelteinwirkungen jedoch nur belästigenden und keinen gefährdenden Charakter aufweisen, wäre gesundes Wohnen und Arbeiten im Sinne des BauGB gewährleistet.

Dieses bedeutet, dass die Abwägung zu höheren Lärmwerten hin sich auf diejenigen Flächen beziehen (und beschränken) muss, die zwar höher als idealtypisch (Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005) belastet sind, auf denen jedoch die Grenze des gesunden Wohnens und Arbeitens im Sinne des BauGB noch nicht überschritten wird – z.B. auch durch Lärmschutzmaßnahmen.

Ein derartiges Abwägungsergebnis kann sich nicht „beliebig“ ergeben, sondern es ist in jedem Fall zu untersuchen, ob durch geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen die Geräusch-Belastung in dem möglichen Plangebiet gemindert werden kann. Für den südlichen Plangebietsbereich ist dieses bereits geschehen (Lärmschutzwall und Lärmschutzwall-/wand-Kombination).

Den **grundsätzlichen Rahmen der zulässigen Abwägungsspielräume** der planenden Gemeinde bei der Bewertung von Verkehrsräuschen stellen Fickert/ Fieseler in § 1 Rn. 44.4 wie folgt dar:

*„Für die gemeindliche Abwägung ergeben sich unter Berücksichtigung von § 1 Abs. 5 BauGB (menschenwürdige Umwelt, Wohnbedürfnisse, Umweltschutz) und der u.a. aus § 50 BImSchG herzuleitenden Zumutbarkeit bzw. Erheblichkeit von Belästigungen verschiedene Abwägungsspielräume:*

- *Von der Erfüllung optimaler Immissionsschutzanforderungen (keine Belästigungen) bis an die Grenze noch unerheblicher = noch zumutbarer Belästigungen ohne rechtliche Folgen;*
- *von der Überschreitung der immissionsschutzrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze bis an die enteignungsrechtliche Unzumutbarkeitsgrenze bei gebotener teilweiser Zurückstellung des Immissionsschutzes unter Einsatz - soweit wie möglich - aktiver oder passiver Schutzmaßnahmen;*
- *von der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle unter weitgehender Zurückstellung des Immissionsschutzes zugunsten anderer Belange mit der Folge der Entschädigungsverpflichtung bis an die Gefahrengrenze. Die der Gemeinde entstehenden Kosten für Schutzmaßnahmen oder Entschädigungen müssen in die Abwägung eingestellt werden.“ [...]*

Aus Fickert/ Fieseler lässt sich schließen, dass bis hin zu den Mischgebietswerten (der 16. BImSchV) die Belästigung zumutbar sein kann, da in Mischgebieten Wohnen ohne Einschränkungen möglich ist und **damit den Anforderungen des BauGB nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen entsprochen wird.**

Dieses wird durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt:

*„Für die Abwägung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung. Werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte eingehalten, sind in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt und vermittelt das Abwägungsgebot keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen. (BVerwG 17.3.2005, 4 A 18.04 = BVerwGE 123, 152 = NVwZ 2005, 811)“*

Der 7. Senat des Oberverwaltungsgerichts NRW äußert sich ebenfalls zur vorliegenden Thematik sehr dezidiert in seinem Urteil vom 25.03.2009 (Az: 7 D 129/07.NE):

*„Welche Lärmbelastung einem Wohngebiet unterhalb der Grenze zu Gesundheitsgefahren zugemutet werden darf, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls; die Orientierungswerte der DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ können zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebiets im Rahmen einer gerechten Abwägung lediglich als Orientierungshilfe herangezogen werden. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden, desto gewichtiger müssen allerdings die für die Planung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern. Dass bei der Ausweisung neuer Baugebiete in einem bislang praktisch unbebauten Bereich die Grenzen gerechter Abwägung in der Regel überschritten sind, wenn Wohnnutzung auch am Rand des Gebiets zugelassen wird, obwohl dort die Orientierungswerte um 10 dB(A) und mehr überschritten werden, folgt daraus nicht. Jedenfalls wenn im Innern der Gebäude durch die Anordnung der Räume und die Verwendung schallschützender Außenbauteile angemessener Lärmschutz gewährleistet wird, kann es im Ergebnis mit dem Gebot gerechter Abwägung vereinbar sein, Wohngebäude an der lärmzugewandten Seite des Gebiets auch deutlich über den Orientierungswerten liegenden Außenpegeln auszusetzen. Eine derartige planerische Konzeption wird in der DIN 18005 selbst als Möglichkeit näher dargestellt (vgl. Nr. 5.5 und 5.6) und kann daher als Teil guter fachlicher Praxis angesehen werden. Dies zeigt zugleich, dass ein derartiges Planungsergebnis nicht von vornherein unter Hinweis auf die eine planende Gemeinde ohnehin rechtlich nicht bindende DIN 18005 als rechtlich unzulässig eingestuft werden kann. Vielmehr können für eine derartige Lösung im Einzelfall gewichtige städtebauliche Belange sprechen“*

Es sei jedoch nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Belang des Geräusch-Immissions-schutzes zwar abwägbar, jedoch nicht beliebig „wegwägbar“ ist. Je höher die Lärmbelastung in einem Änderungs-bereich/Plangebiet ist, desto gewichtiger müssen die städtebaulichen Argumente für eine wohnbauliche Nutzung der höher belasteten Flächen sein, um das Trennungsgebot des § 50 BImSchG überwindbar.

Wir stellen fest:

Durch die Landschaftsskulptur/den Lärmschutzwall und die anschließende Lärmschutzwall-/wand-Kombination am Südrand der geplanten Wohnquartiere liegen die Verkehrslärmpegel am Süd-, West- und Ost-rand der geplanten Wohnquartiere im Bereich der Mischgebietswerte der 16. BImSchV.

Im Inneren der geplanten Quartiere werden auf Grund der Bebauungsdämpfung teilweise sogar die WA-Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten.

Im Norden wird ein geplantes Gebäude (voraussichtlich KiTa) mit bis zu 69 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts belastet. In diesem Gebäude ist ein gesunder Aufenthalt nur dann möglich, wenn passiver Schallschutz (Schallschutzfenster etc.) realisiert würde.

Inwieweit für dieses Gebäude das Trennungsgebot aus § 50 BImSchG zurückgestellt werden kann, wäre im Rahmen der Abwägung zu klären.

## 5. Zusammenfassung

Die Stadt Bielefeld führt ein Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/O 14 „Amerkamp“ mit dem wesentlichen Ziel durch, allgemeine Wohngebiete (WA) auszuweisen.

Auf Grund der Nähe von stark belasteten Straßen muss von einer relevanten Lärmbelastung der in Rede stehenden Fläche ausgegangen werden.

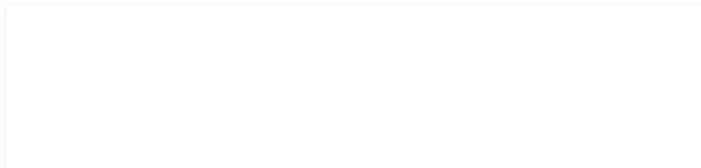
Diese Lärmbelastung zu ermitteln und zu diskutieren ist Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung, die eine Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung BLP-20 1135 01 vom 05.10.2020 darstellt.

Die hier vorliegende Fortschreibung ist vollständig (ein „Blättern“ in vorherigen Fassungen ist somit nicht erforderlich) und sie ist aus folgenden Gründen erforderlich:

- Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen ist von RLS-90 auf RLS-19 geändert worden.
- Die Stadt Bielefeld hat nunmehr den eigentlichen Siedlungsbereich im Plangebiet festgelegt und das Bebauungskonzept weiter entwickelt.
- Im Süden des Plangebietes (am stärksten belasteter Bereich) haben Landschaftsplaner einen Lärmschutzwall als Landschaftsskulptur entwickelt.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zeigt, dass – unter Berücksichtigung des in den Anlagen dargestellten aktiven Schallschutzes (Wall/Wall-/Wand-Kombination) – innerhalb des Plangebietes – mit einer Ausnahme – gesundes Wohnen gegeben sein wird.

Bei der genannten Ausnahme handelt es sich um das nördlich geplante Gebäude, das möglicherweise als KiTa genutzt werden soll. Hier ist im Verfahren zu klären, ob das in § 50 BImSchG formulierte Abstandsgebot im Rahmen der Abwägung überwunden werden kann und ob dann passiver Schallschutz (Lärm-schutzfenster etc.) eine ausreichende Konfliktlösung wäre.



gez.  
Der Sachverständige  
Dipl.-Phys. Brokopf  
(Digitale Version – ohne händische Unterschrift gültig)



Anlage 2  
BLP-21 1070 02

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19



Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:4000

18.10.2021

## Verkehrsbelastungszahlen / Emissionspegel – Prognose 2030

Straße /RLS-19 (14)								Lageplan		
SR19001	Bezeichnung	Oldentruper Straße K1			Wirkradius /m			99999,00		
	DTV	6.930			Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	9				dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	293,73			Tag	79,45	-	-	104,13	79,45
	Länge /m (2D)	293,72			Nacht	71,85	-	-	96,53	71,85
	Fläche /m <sup>2</sup>	---			Steigung max. % (aus z-Koord.)			3,04		
					Fahrtrichtung			2 Richt. /Rechtsverkehr		
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			1,63		
					d/m(Emissionslinie)			1,63		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	398,48	0,00	0,00	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		79,45		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	69,30	0,00	0,00	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		71,85		
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt								

SR19002	Bezeichnung	Bechterdisser Straße K1 bis Am Niedermeyers Feld			Wirkradius /m			99999,00		
	DTV	9.250			Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	18				dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	358,85			Tag	80,84	-	-	106,39	80,84
	Länge /m (2D)	358,80			Nacht	73,23	-	-	98,78	73,23
	Fläche /m <sup>2</sup>	---			Steigung max. % (aus z-Koord.)			-2,99		
					Fahrtrichtung			2 Richt. /Rechtsverkehr		
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			1,50		
					d/m(Emissionslinie)			1,50		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	531,88	0,28	0,47	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		80,84		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	92,50	0,34	0,41	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		73,23		
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt								

SR19004	Bezeichnung	Bechterdisser Straße K1 Am Niedermeyers Fels bis Ostring		Wirkradius /m			99999,00		
	DTV	9.830		Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	18			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	180,38		Tag	81,31	-	-	103,87	81,31
	Länge /m (2D)	180,36		Nacht	73,69	-	-	96,25	73,69
	Fläche /m <sup>2</sup>	---		Steigung max. % (aus z-Koord.)			-3,22		
				Fahrtrichtung			2 Richt. /Rechtsverkehr		
				Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			1,50		
				d/m(Emissionslinie)			1,50		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	565,23	0,72	1,21	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00			81,31
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	98,30	0,88	1,05	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00			73,69
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt							

SR19005	Bezeichnung	Bechterdisser Straße K1 Ostring bis Kreisverkehr		Wirkradius /m			99999,00		
	DTV	6.570		Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	8			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	122,29		Tag	80,66	-	-	101,99	81,11
	Länge /m (2D)	122,28		Nacht	73,00	-	-	94,32	73,44
	Fläche /m <sup>2</sup>	---		Steigung max. % (aus z-Koord.)			3,59		
				Fahrtrichtung			2 Richt. /Rechtsverkehr		
				Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			1,50		
				d/m(Emissionslinie)			1,50		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	377,78	3,48	5,80	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00			80,66
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	65,70	4,22	5,06	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00			73,00
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt							

SR19003	Bezeichnung	Kreisverkehr Bechterdisser Str. K1			Wirkradius /m			99999,00		
	DTV	4.915			Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	17				dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	90,75			Tag	78,30	-	-	97,88	78,30
	Länge /m (2D)	90,75			Nacht	70,68	-	-	90,26	70,68
	Fläche /m <sup>2</sup>	---			Steigung max. % (aus z-Koord.)			-1,95		
					Fahrtrichtung			Einb.str./in Knotenr.		
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			0,00		
					d/m(Emissionslinie)			0,00		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	282,61	0,72	1,21	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		78,30		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	49,15	0,88	1,05	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		70,68		
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt								

SR19008	Bezeichnung	Ostring L 787 bis Bechterdisser Straße			Wirkradius /m			99999,00		
	DTV	15.590			Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	6				dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	185,16			Tag	87,82	-	-	110,50	87,82
	Länge /m (2D)	185,14			Nacht	80,16	-	-	102,83	80,16
	Fläche /m <sup>2</sup>	---			Steigung max. % (aus z-Koord.)			-1,54		
					Fahrtrichtung			2 Richt. /Rechtsverkehr		
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			1,88		
					d/m(Emissionslinie)			1,88		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	896,43	4,28	7,14	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	70,00	70,00	70,00	70,00		87,82		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	155,90	5,19	6,23	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	70,00	70,00	70,00	70,00		80,16		
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt								

SR19020	Bezeichnung	Ostring L 787 bis Potsdamer Straße	Wirkradius /m				99999,00		
	DTV	14.720	Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'	
	Knotenzahl	49		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)	
	Länge /m	1021,67	Tag	87,68	-	-	117,78	87,68	
	Länge /m (2D)	1021,60	Nacht	80,02	-	-	110,11	80,02	
	Fläche /m <sup>2</sup>	---	Steigung max. % (aus z-Koord.)				-1,53		
			Fahrtrichtung				2 Richt. /Rechtsverkehr		
			Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m				1,88		
			d/m(Emissionslinie)				1,88		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	846,40	4,59	7,64	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	70,00	70,00	70,00	70,00		87,68	
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	147,20	5,56	6,67	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	70,00	70,00	70,00	70,00		80,02	
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt							

SR19011	Bezeichnung	Ostring L 787 bis Altenburger Straße	Wirkradius /m				99999,00		
	DTV	19.600	Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'	
	Knotenzahl	4		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)	
	Länge /m	204,85	Tag	89,03	-	-	112,14	89,03	
	Länge /m (2D)	204,79	Nacht	81,36	-	-	104,47	81,36	
	Fläche /m <sup>2</sup>	---	Steigung max. % (aus z-Koord.)				-2,68		
			Fahrtrichtung				2 Richt. /Rechtsverkehr		
			Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m				1,88		
			d/m(Emissionslinie)				1,88		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	1127,00	4,86	8,10	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	70,00	70,00	70,00	70,00		89,03	
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	196,00	5,89	7,07	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	70,00	70,00	70,00	70,00		81,36	
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt							

SR19012	Bezeichnung		Potsdamer Straße		Wirkradius /m			99999,00		
	DTV		8.220		Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		18			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		286,25		Tag	81,83	-	-	106,40	81,83
	Länge /m (2D)		286,22		Nacht	74,16	-	-	98,73	74,16
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)			3,30		
					Fahrtrichtung			2 Richt. /Rechtsverkehr		
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			1,50		
					d/m(Emissionslinie)			1,50		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	472,65	4,06	6,77	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		81,83		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	82,20	4,92	5,91	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		74,16		
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							

SR19013	Bezeichnung		Dingerdisser Straße		Wirkradius /m			99999,00		
	DTV		6.510		Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl		28			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m		456,10		Tag	80,82	-	-	107,41	80,82
	Länge /m (2D)		456,04		Nacht	73,22	-	-	99,81	73,22
	Fläche /m²		---		Steigung max. % (aus z-Koord.)			-3,72		
					Fahrtrichtung			2 Richt. /Rechtsverkehr		
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m			1,50		
					d/m(Emissionslinie)			1,50		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Tag	-	374,33	4,81	6,41	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		80,82		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor				
	Nacht	-	65,10	4,81	6,41	0,00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h				
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		73,22		
	Straßenoberfläche		Nicht geriffelter Gußasphalt							

SR19014	<b>Bezeichnung</b>		<b>Hillegosser Straße bis Bechterdisser Straße</b>		<b>Wirkradius /m</b>			99999,00		
	<b>DTV</b>		4.580		<b>Emi.Variant</b>	<b>Emission</b>	<b>Dämmung</b>	<b>Zuschlag</b>	<b>Lw</b>	<b>Lw'</b>
	<b>Knotenzahl</b>		8			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	<b>Länge /m</b>		343,95		<b>Tag</b>	80,68	-	-	106,05	<b>80,68</b>
	<b>Länge /m (2D)</b>		343,95		<b>Nacht</b>	73,08	-	-	98,45	<b>73,08</b>
	<b>Fläche /m²</b>		---		<b>Steigung max. % (aus z-Koord.)</b>				1,26	
					<b>Fahrtrichtung</b>				2 Richt. /Rechtsverkehr	
					<b>Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m</b>				1,50	
					<b>d/m(Emissionslinie)</b>				1,50	
	<b>Emiss.-Variante</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>M PKW /Kfz/h</b>	<b>p1 /%</b>	<b>p2 /%</b>	<b>p Motor</b>				
	Tag	-	263,35	0,37	0,50	0,00				
			<b>DSD PKW /dB</b>	<b>DSD LKW (1) /dB</b>	<b>DSD LKW (2) /dB</b>	<b>DSD Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>DLN PKW /dB</b>	<b>DLN LKW (1) /dB</b>	<b>DLN LKW (2) /dB</b>	<b>DLN Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>v PKW /Kfz/h</b>	<b>v LKW (1) /Kfz/h</b>	<b>v LKW (2) /Kfz/h</b>	<b>v Motorrad /Kfz/h</b>				
		-	70,00	70,00	70,00	70,00				80,68
	<b>Emiss.-Variante</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>M PKW /Kfz/h</b>	<b>p1 /%</b>	<b>p2 /%</b>	<b>p Motor</b>				
	Nacht	-	45,80	0,37	0,50	0,00				
			<b>DSD PKW /dB</b>	<b>DSD LKW (1) /dB</b>	<b>DSD LKW (2) /dB</b>	<b>DSD Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>DLN PKW /dB</b>	<b>DLN LKW (1) /dB</b>	<b>DLN LKW (2) /dB</b>	<b>DLN Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>v PKW /Kfz/h</b>	<b>v LKW (1) /Kfz/h</b>	<b>v LKW (2) /Kfz/h</b>	<b>v Motorrad /Kfz/h</b>				
		-	70,00	70,00	70,00	70,00				73,08
	<b>Straßenoberfläche</b>	Nicht geriffelter Gußasphalt								

SR19015	<b>Bezeichnung</b>		<b>Hillegosser Straße bis Krähenwinkel v = 70 km/h</b>		<b>Wirkradius /m</b>			99999,00		
	<b>DTV</b>		530		<b>Emi.Variant</b>	<b>Emission</b>	<b>Dämmung</b>	<b>Zuschlag</b>	<b>Lw</b>	<b>Lw'</b>
	<b>Knotenzahl</b>		5			dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	<b>Länge /m</b>		270,98		<b>Tag</b>	72,52	-	-	96,85	<b>72,52</b>
	<b>Länge /m (2D)</b>		270,95		<b>Nacht</b>	64,92	-	-	89,25	<b>64,92</b>
	<b>Fläche /m²</b>		---		<b>Steigung max. % (aus z-Koord.)</b>				1,97	
					<b>Fahrtrichtung</b>				2 Richt. /Rechtsverkehr	
					<b>Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m</b>				1,50	
					<b>d/m(Emissionslinie)</b>				1,50	
	<b>Emiss.-Variante</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>M PKW /Kfz/h</b>	<b>p1 /%</b>	<b>p2 /%</b>	<b>p Motor</b>				
	Tag	-	30,48	3,23	4,31	0,00				
			<b>DSD PKW /dB</b>	<b>DSD LKW (1) /dB</b>	<b>DSD LKW (2) /dB</b>	<b>DSD Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>DLN PKW /dB</b>	<b>DLN LKW (1) /dB</b>	<b>DLN LKW (2) /dB</b>	<b>DLN Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>v PKW /Kfz/h</b>	<b>v LKW (1) /Kfz/h</b>	<b>v LKW (2) /Kfz/h</b>	<b>v Motorrad /Kfz/h</b>				
		-	70,00	70,00	70,00	70,00				72,52
	<b>Emiss.-Variante</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>M PKW /Kfz/h</b>	<b>p1 /%</b>	<b>p2 /%</b>	<b>p Motor</b>				
	Nacht	-	5,30	3,23	4,31	0,00				
			<b>DSD PKW /dB</b>	<b>DSD LKW (1) /dB</b>	<b>DSD LKW (2) /dB</b>	<b>DSD Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>DLN PKW /dB</b>	<b>DLN LKW (1) /dB</b>	<b>DLN LKW (2) /dB</b>	<b>DLN Motorrad /dB</b>				
			0,00	0,00	0,00	0,00				
			<b>v PKW /Kfz/h</b>	<b>v LKW (1) /Kfz/h</b>	<b>v LKW (2) /Kfz/h</b>	<b>v Motorrad /Kfz/h</b>				
		-	70,00	70,00	70,00	70,00				64,92
	<b>Straßenoberfläche</b>	Nicht geriffelter Gußasphalt								

SR19016	Bezeichnung	Hillegosser Straße bis Krähenwinkel –v = 50 km/h	Wirkradius /m				99999,00		
	DTV	530	Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'	
	Knotenzahl	35		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)	
	Länge /m	510,88	Tag	69,45	-	-	96,53	69,45	
	Länge /m (2D)	510,84	Nacht	61,85	-	-	88,94	61,85	
	Fläche /m <sup>2</sup>	---	Steigung max. % (aus z-Koord.)				2,37		
			Fahrtrichtung				2 Richt. /Rechtsverkehr		
			Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m				1,50		
			d/m(Emissionslinie)				1,50		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	30,48	3,23	4,31	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		69,45	
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	5,30	3,23	4,31	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	50,00	50,00	50,00	50,00		61,85	
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt							

SR19019	Bezeichnung	Krähenwinkel	Wirkradius /m				99999,00		
	DTV	530	Emi.Variant	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'	
	Knotenzahl	15		dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)	
	Länge /m	141,32	Tag	66,76	-	-	88,26	66,76	
	Länge /m (2D)	141,32	Nacht	59,16	-	-	80,66	59,16	
	Fläche /m <sup>2</sup>	---	Steigung max. % (aus z-Koord.)				0,72		
			Fahrtrichtung				2 Richt. /Rechtsverkehr		
			Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m				1,50		
			d/m(Emissionslinie)				1,50		
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Tag	-	30,48	3,23	4,31	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		66,76	
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Motor			
	Nacht	-	5,30	3,23	4,31	0,00			
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Motorrad /dB			
			0,00	0,00	0,00	0,00			
			v PKW /Kfz/h	v LKW (1) /Kfz/h	v LKW (2) /Kfz/h	v Motorrad /Kfz/h			
		-	30,00	30,00	30,00	30,00		59,16	
	Straßenoberfläche	Nicht geriffelter Gußasphalt							

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

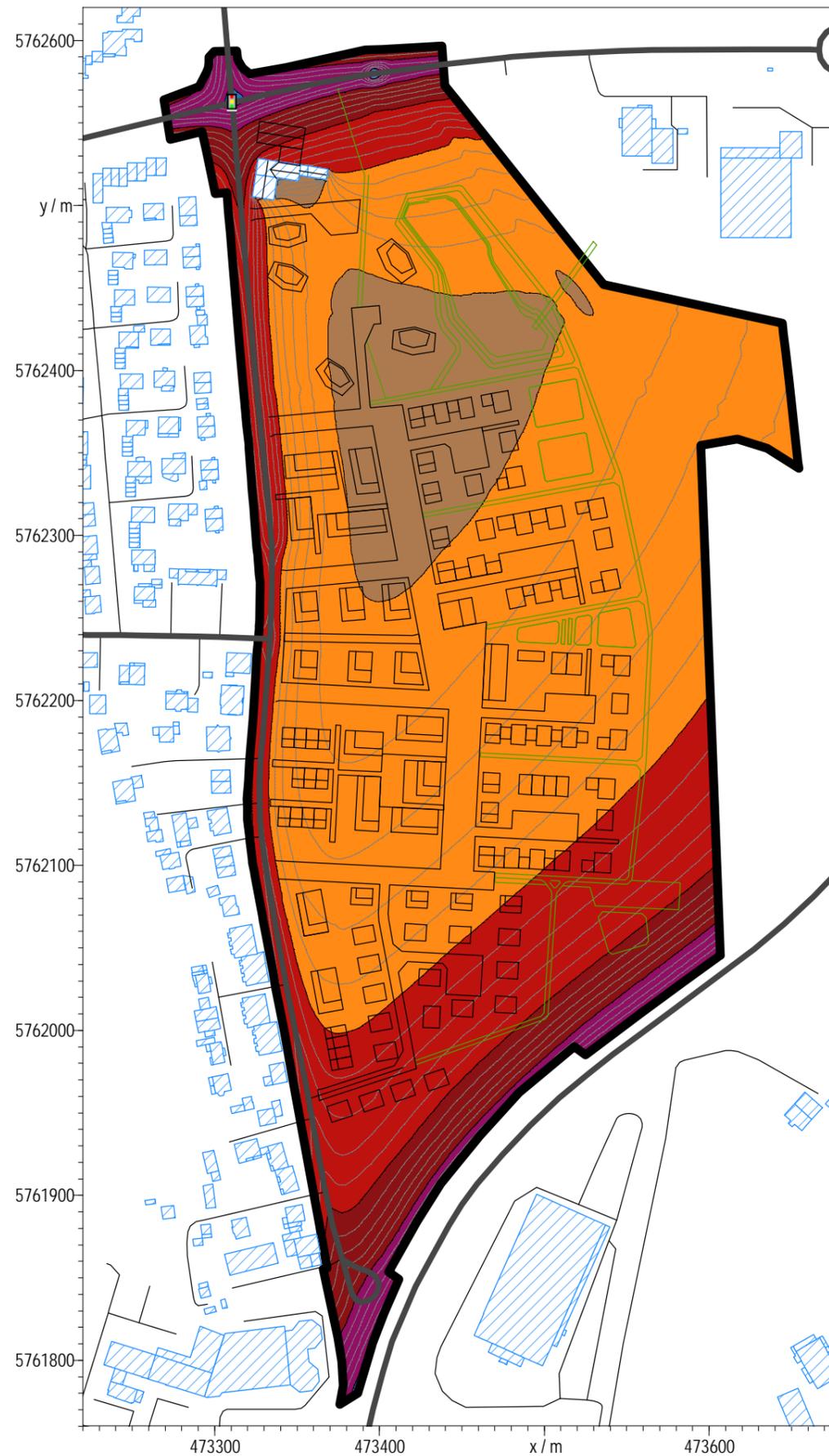
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / Ausgangssituation / Tag / 1. OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

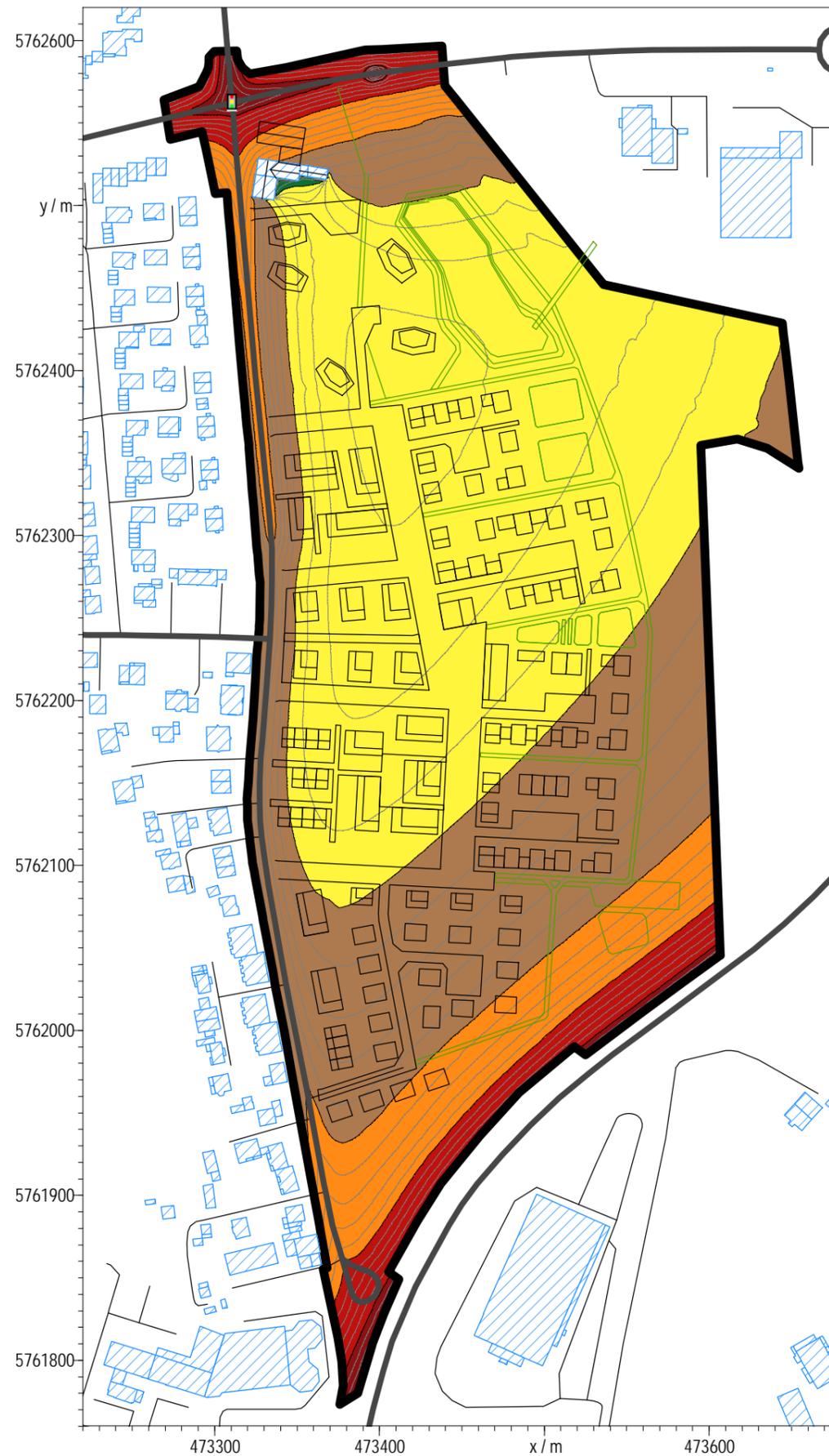
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / Ausgangssituation / Nacht / 1. OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19



Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:4000

18.10.2021

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

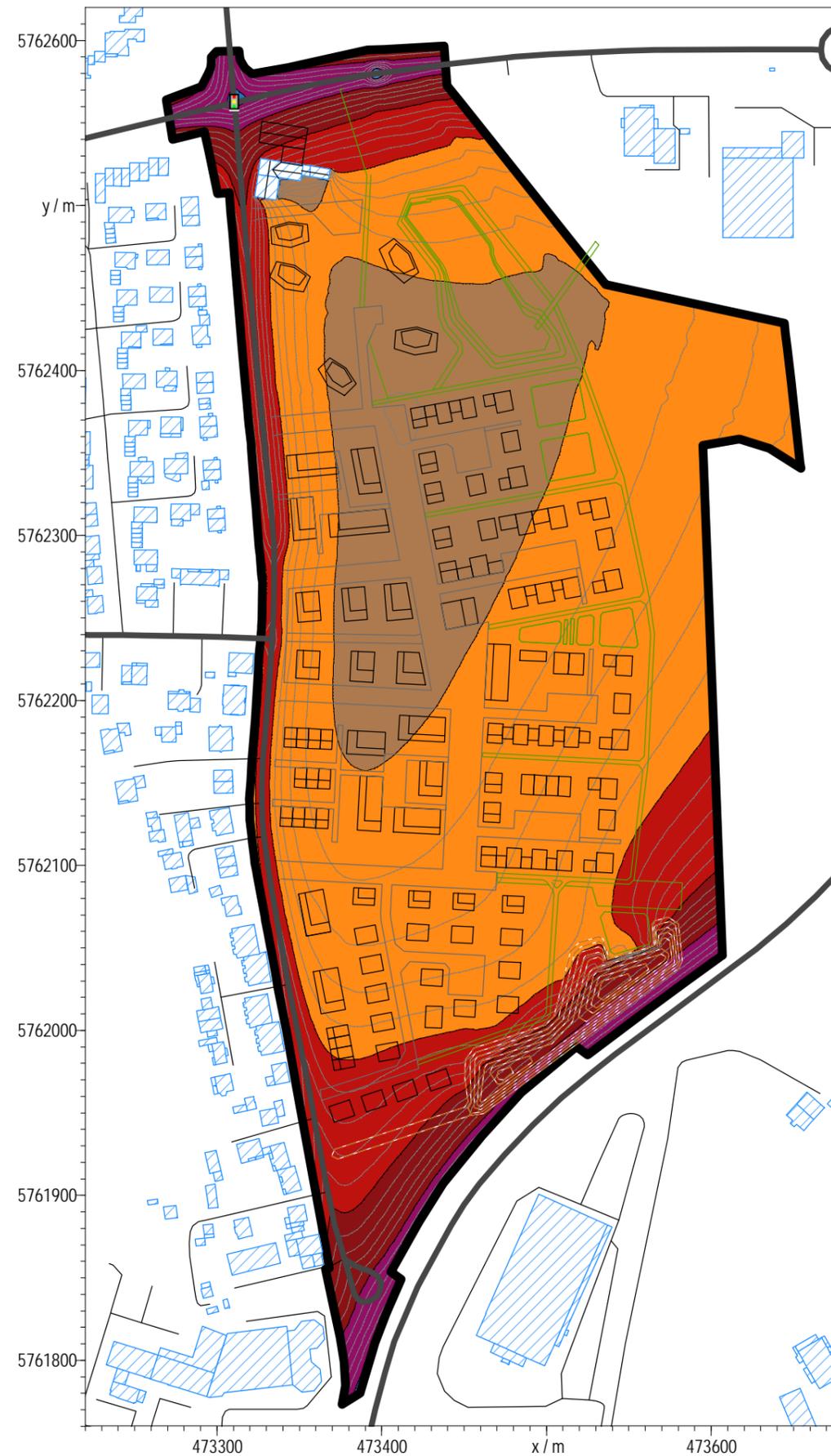
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall / Tag / 1. OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

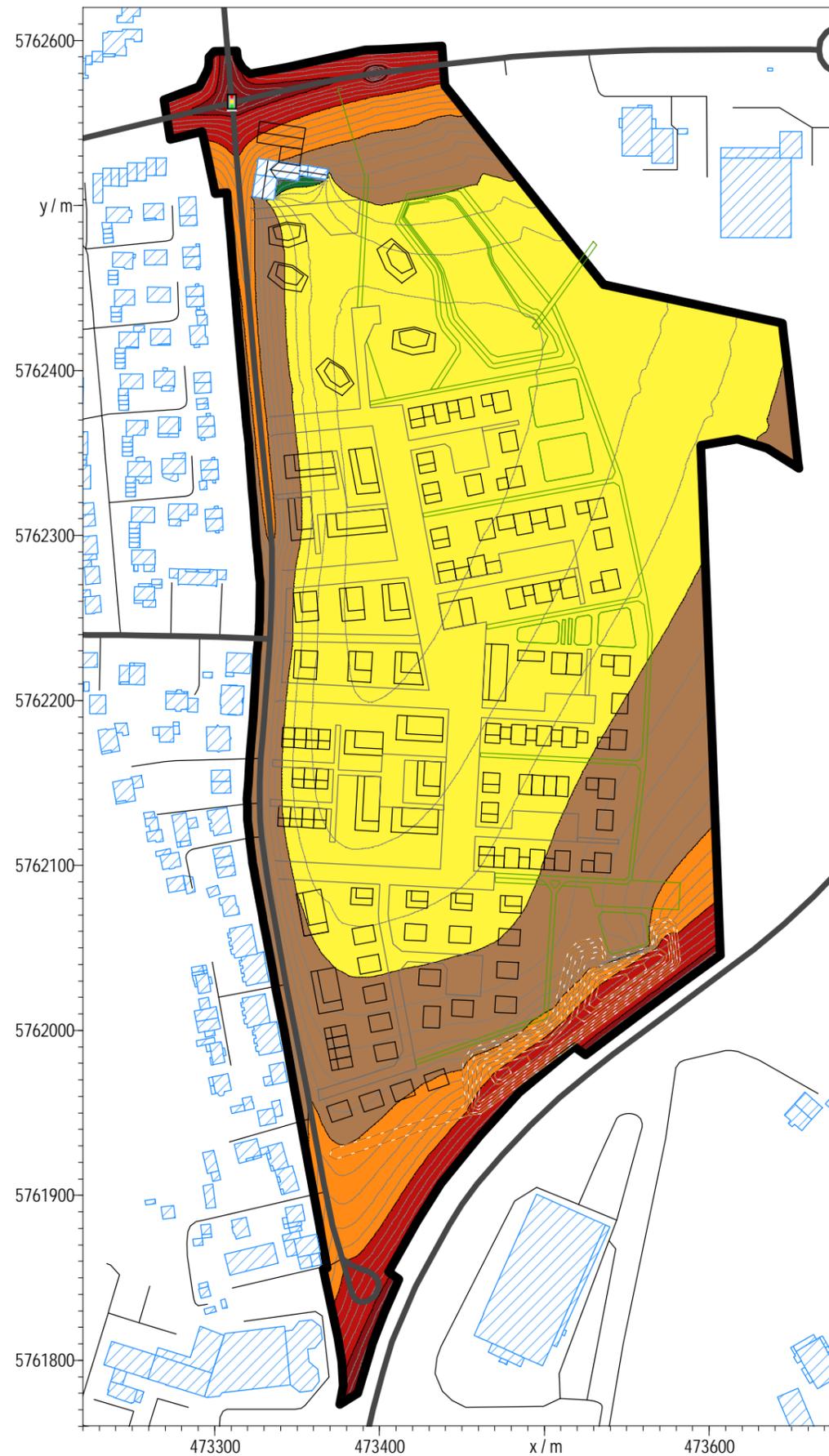
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall / Nacht / 1. OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

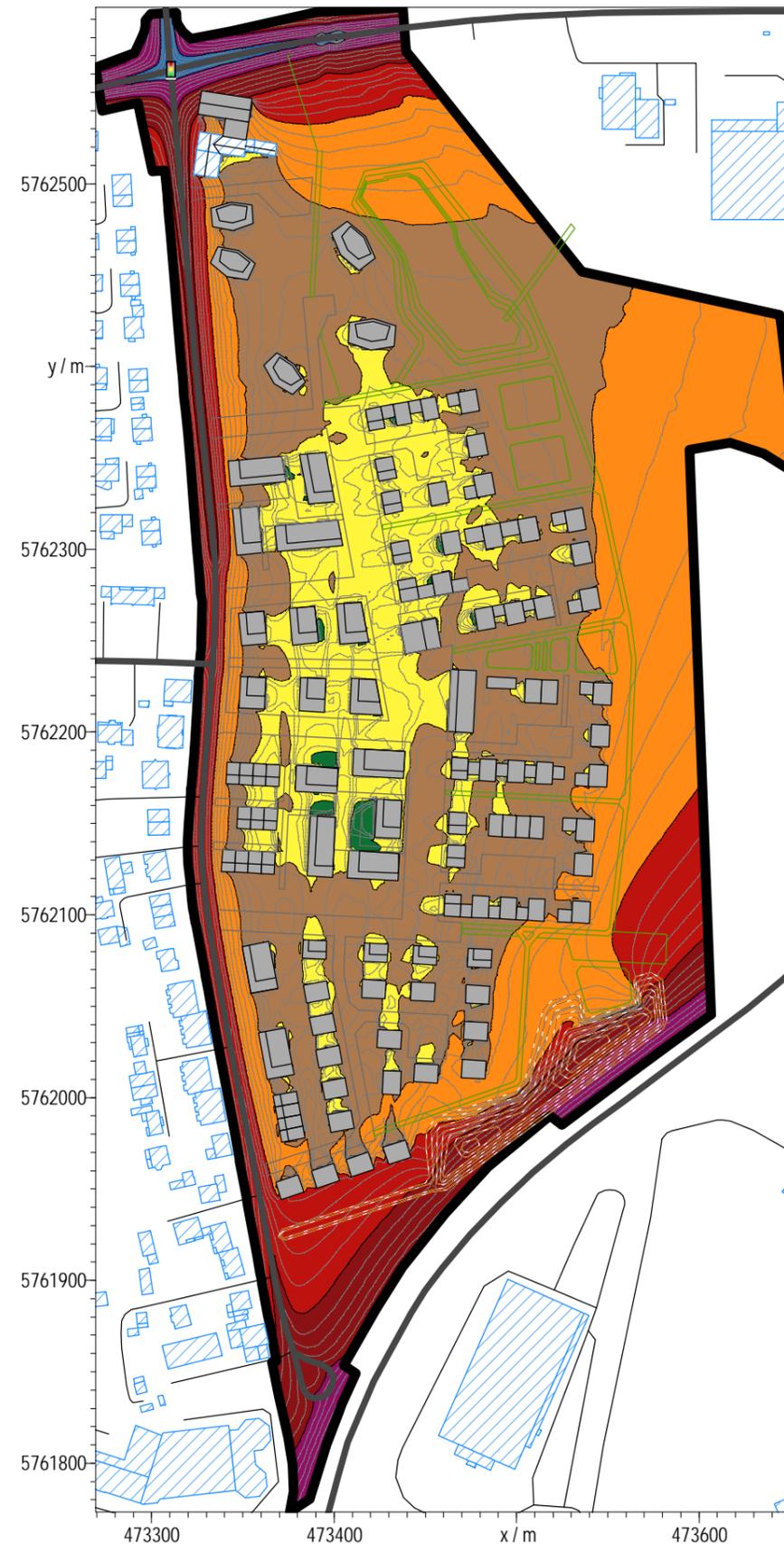
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall + Berücksichtigung gepl. Bebauung / Tag / EG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall + Berücksichtigung gepl. Bebauung / Tag / 1.OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

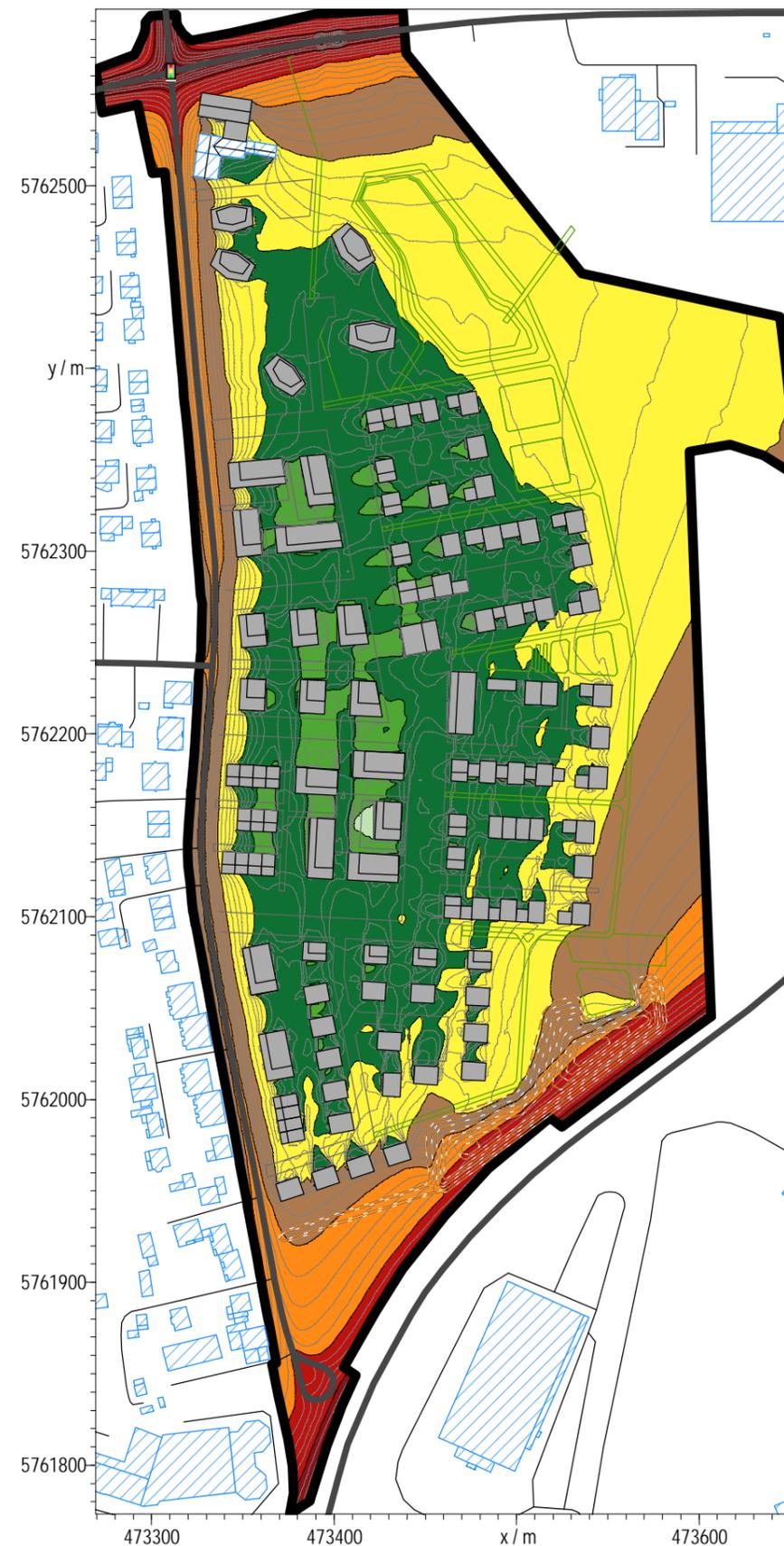
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall + Berücksichtigung gepl. Bebauung / Nacht / EG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

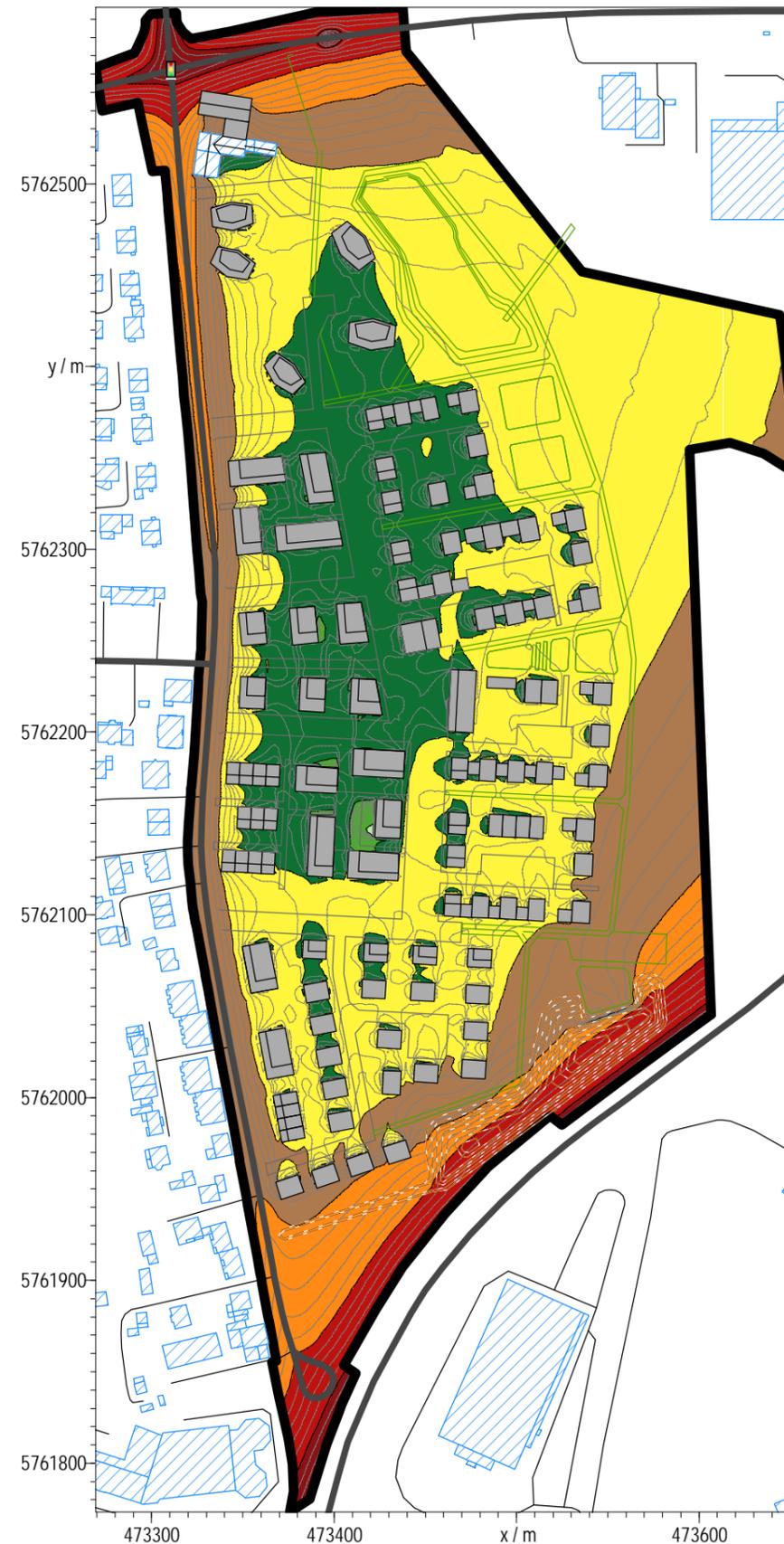
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

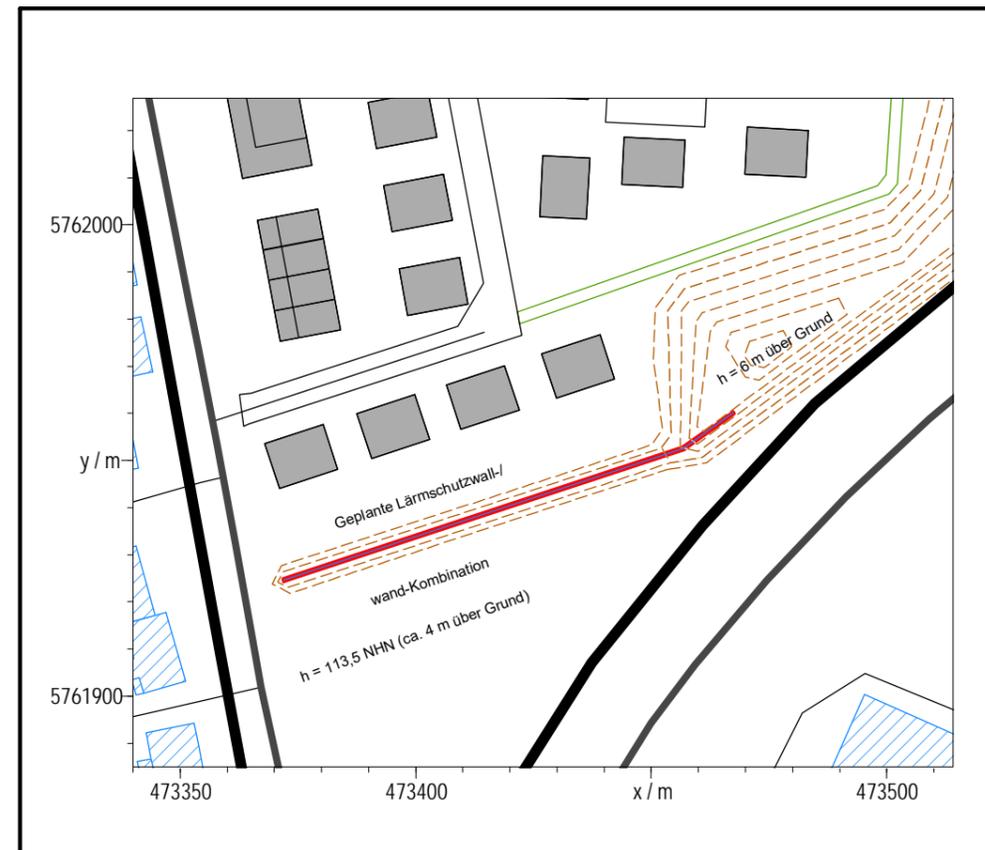
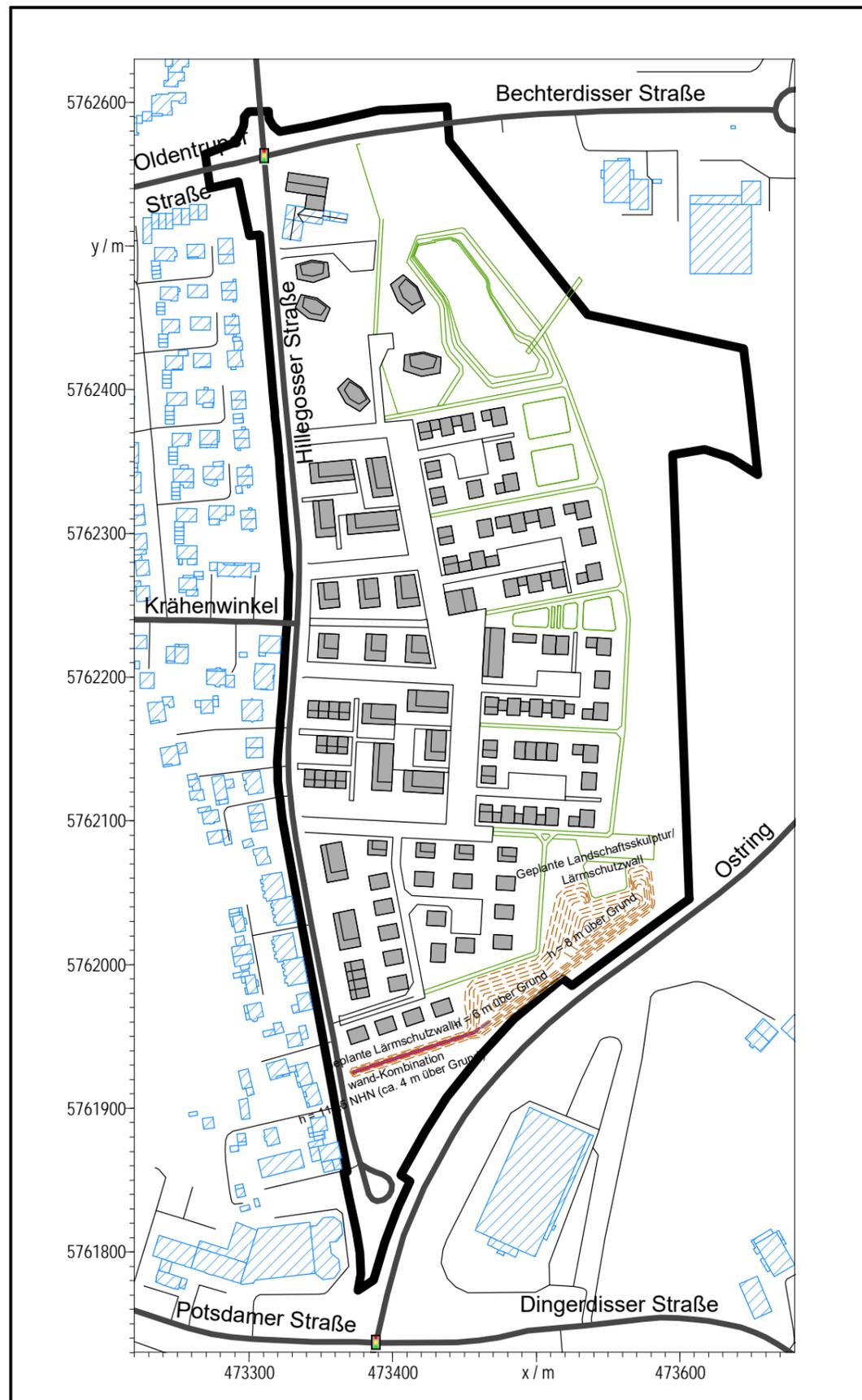
18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/Lärmschutzwall + Berücksichtigung gepl. Bebauung/Nacht / 1.OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19



Ausschnitt Maßstab im Original

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:4000

18.10.2021

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

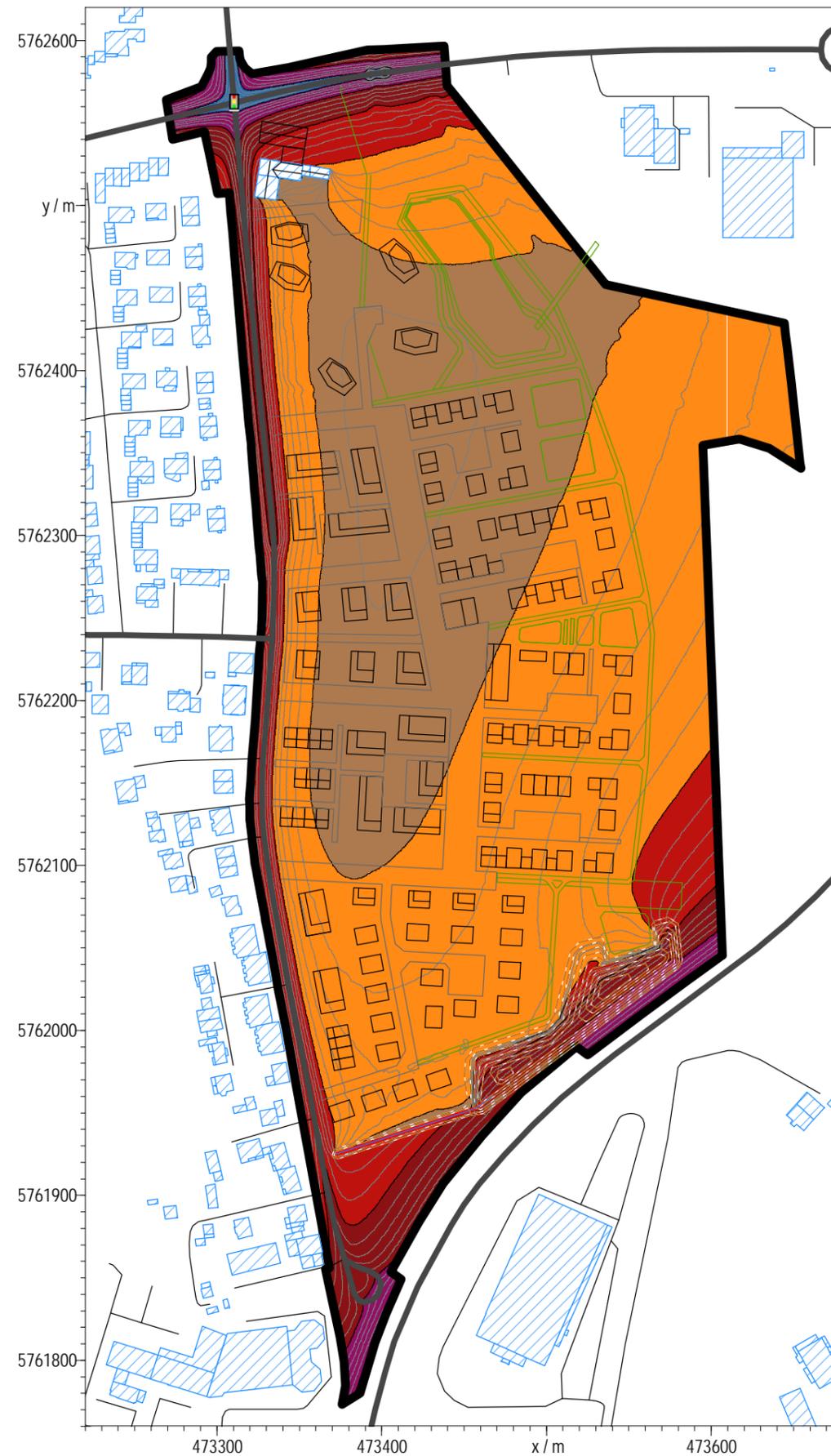
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi / Tag / EG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

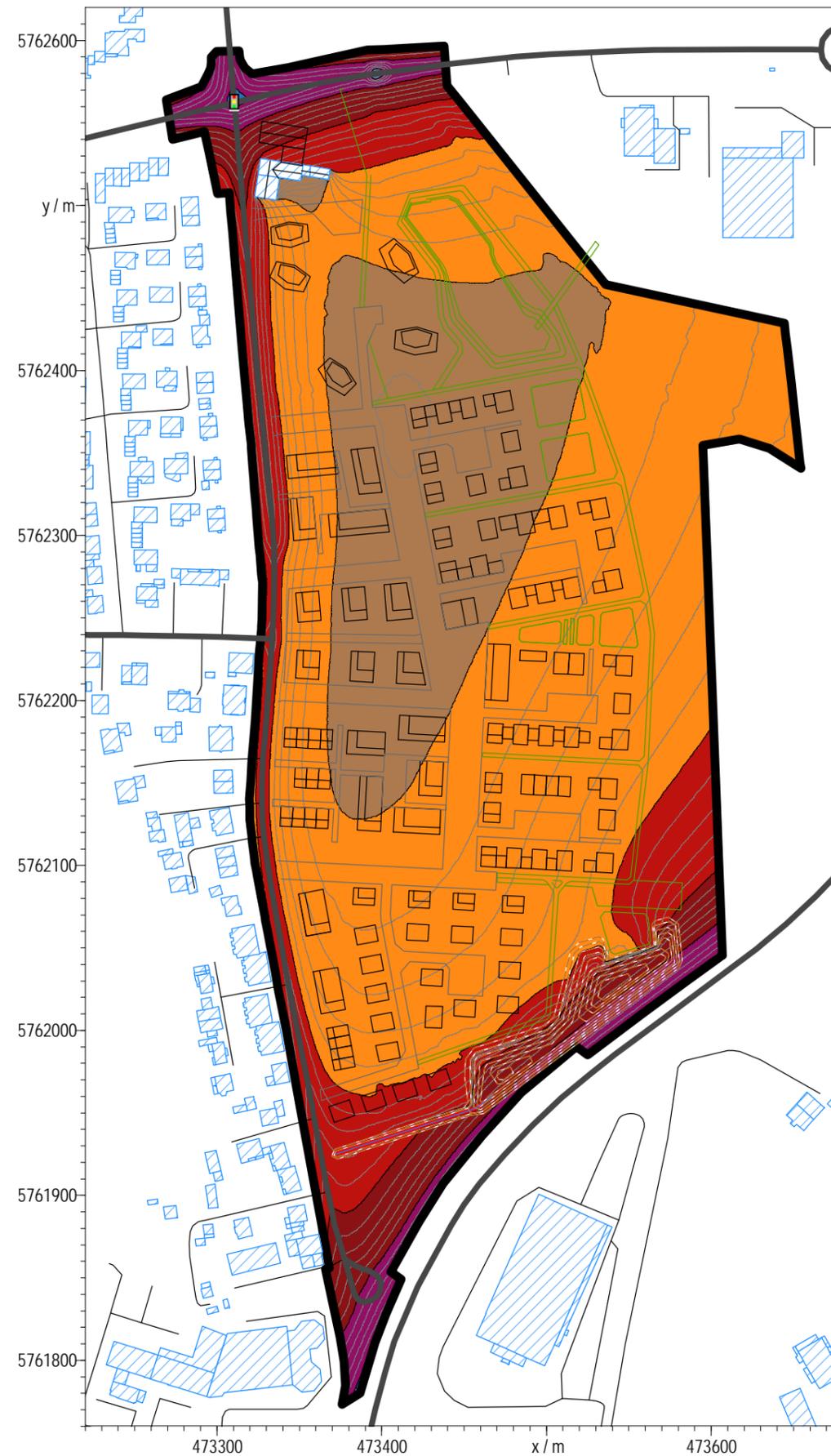
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi / Tag / 1. OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

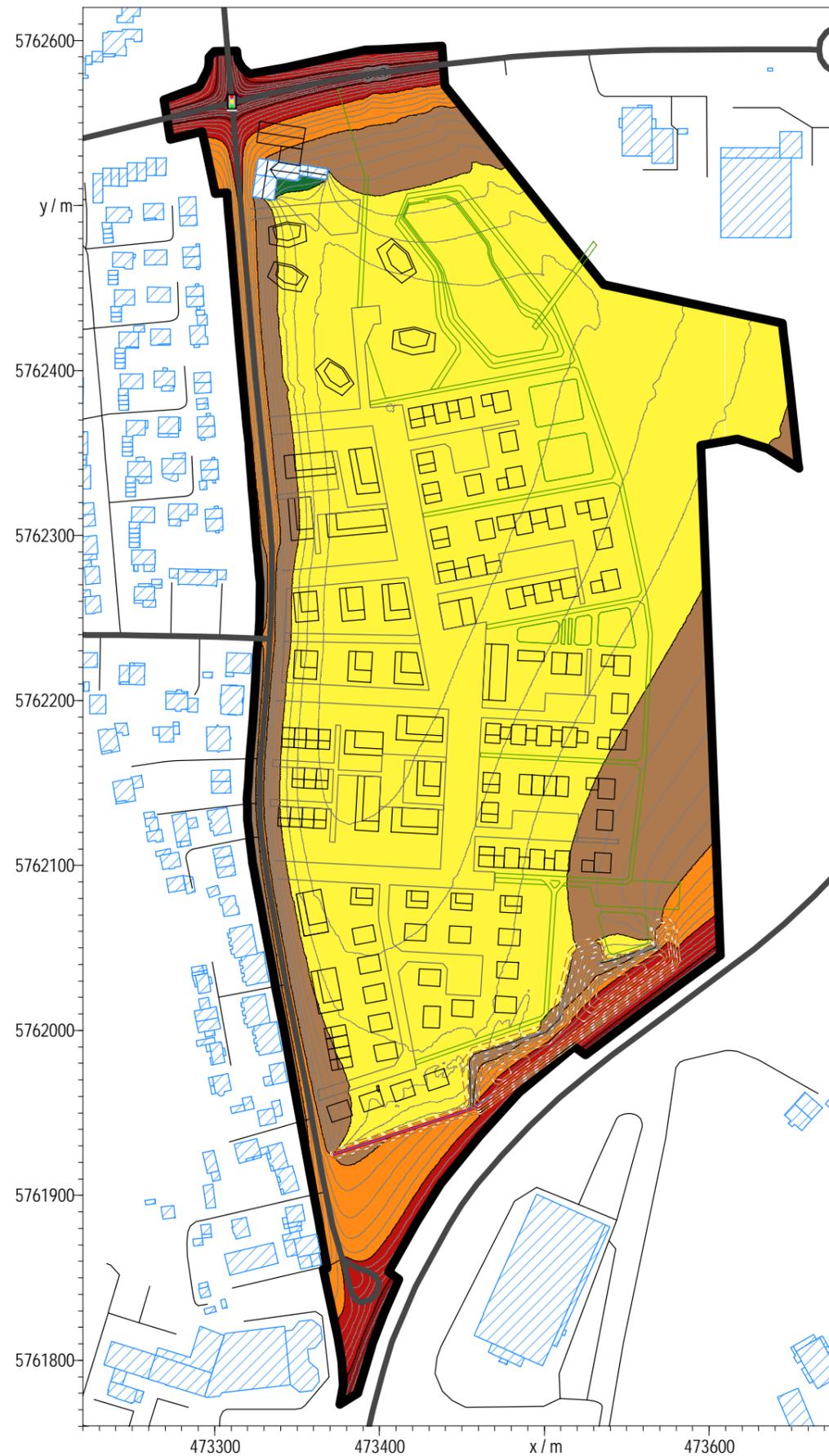
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi / Nacht / EG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

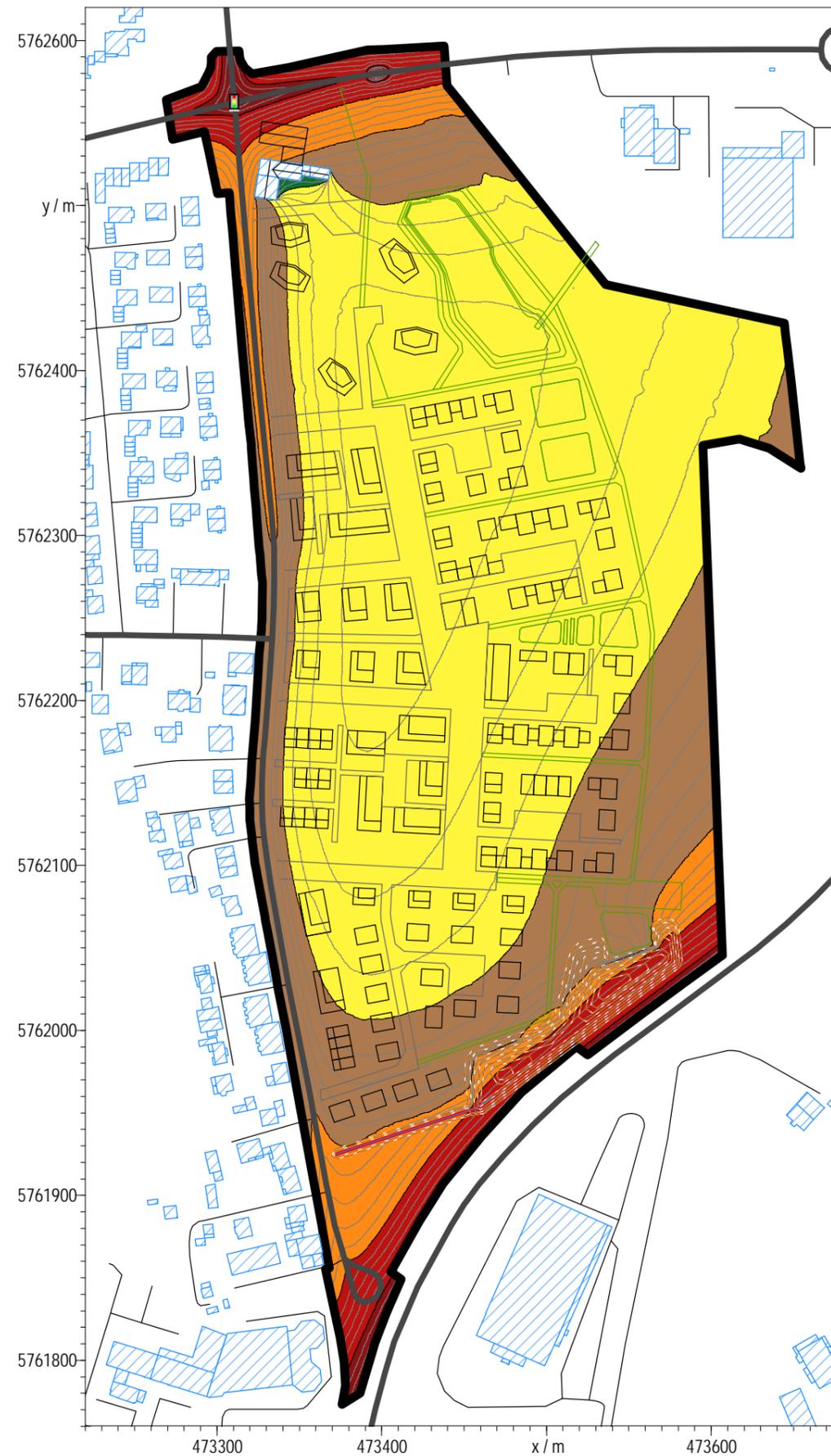
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi / Nacht / 1. OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

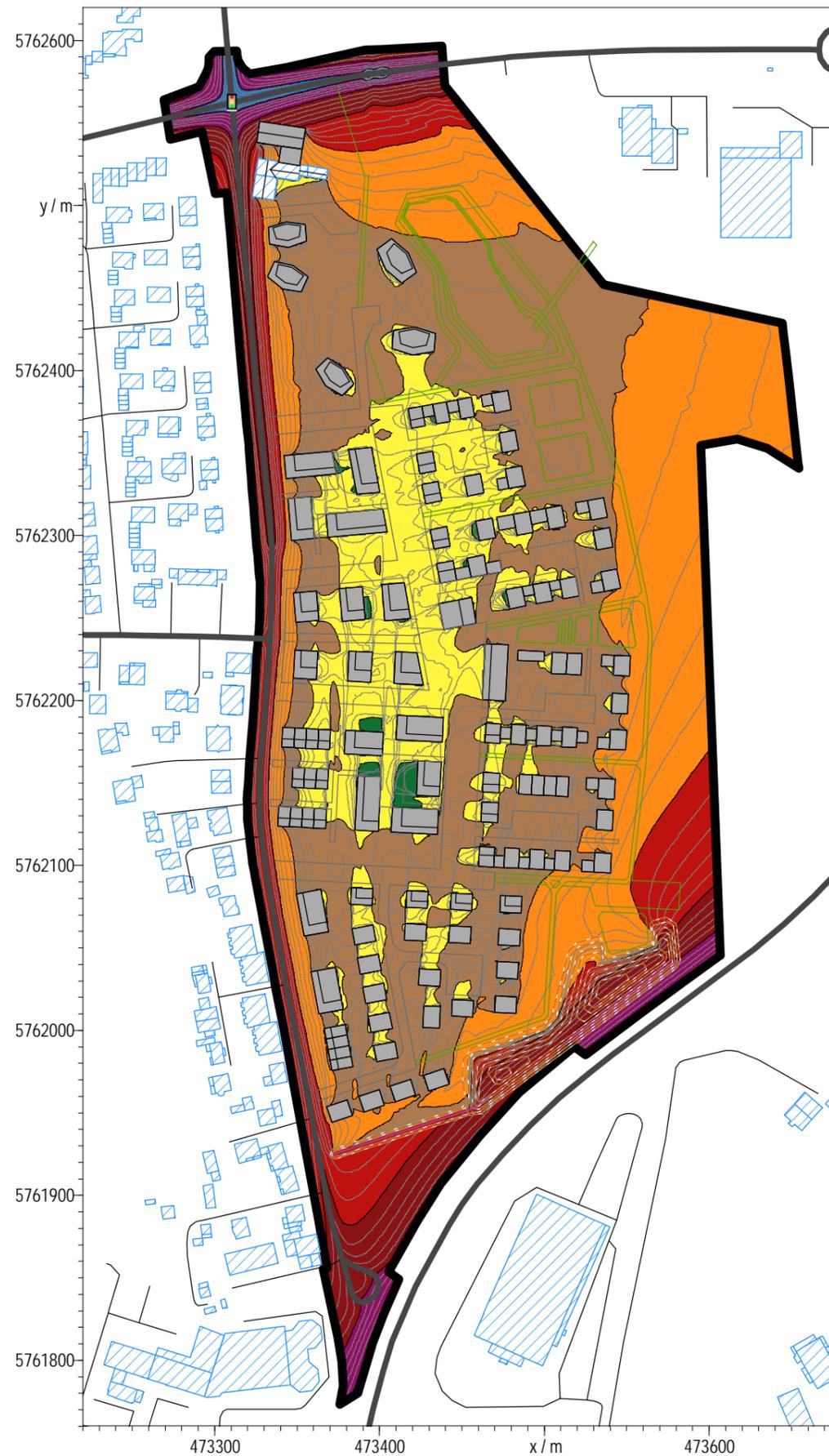
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi + Bebauung / Tag / EG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi + Bebauung / Tag / 1. OG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

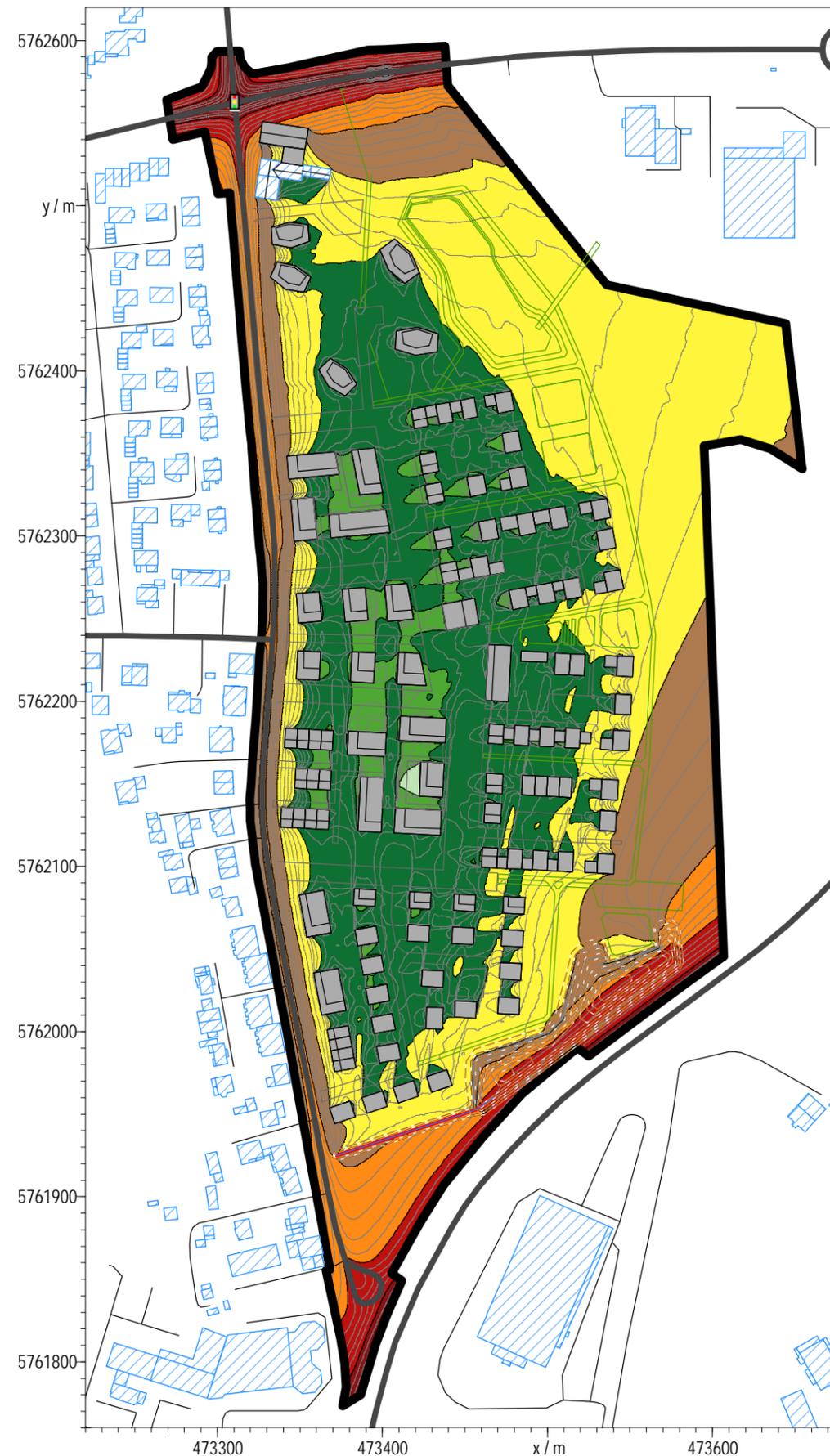
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi + Bebauung / Nacht / EG

Legende

-  Grenze
-  Geplante Gebäude
-  Nebenstraßen
-  Fußwege etc.
-  Gebäude
-  Verkehrsampel
-  Straße /RLS-19

Flächen gleicher Klassen  
des Beurteilungspegels

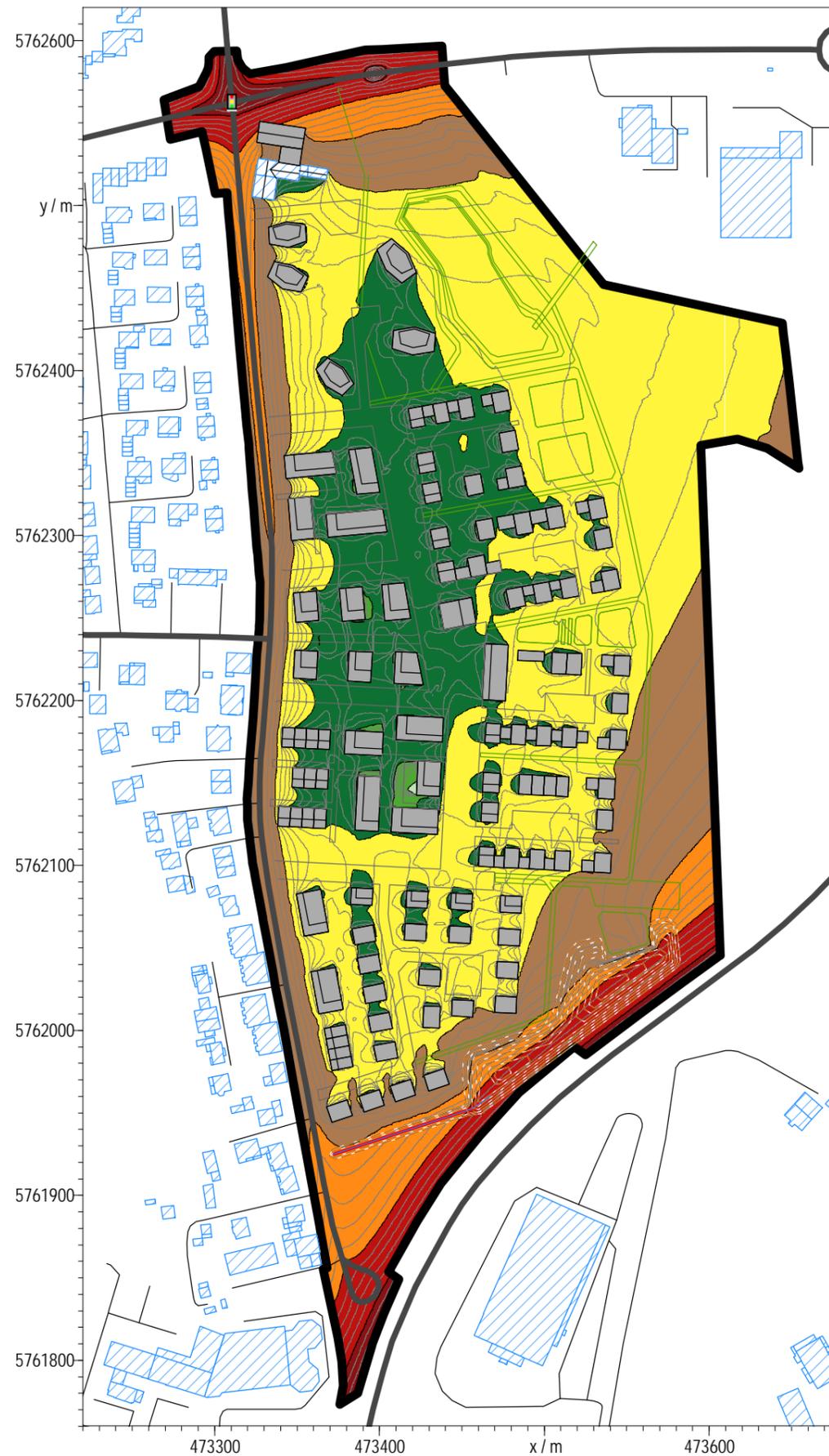
	<=	34 dB(A)
	<=	39 dB(A)
	<=	44 dB(A)
	<=	49 dB(A)
	<=	54 dB(A)
	<=	59 dB(A)
	<=	64 dB(A)
	<=	69 dB(A)
	<=	74 dB(A)
	<=	79 dB(A)
	>	79 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen  
und des Landes NRW  
© Geobasis NRW 2022



Maßstab im Original  
(DIN A3-Format)  
1:3500

18.10.2021



Bielefeld / Bauleitplanverfahren Nr. III/O 14 "Wohngebiet Amerkamp"  
Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr (RLS-19) / mit Landschaftsskulptur/LS-Wall und zusätzl. LS-Kombi + Bebauung / Nacht / 1. OG