

Joseph-Stiftung
Hans-Birkmayr-Straße 65
96050 Bamberg

Dipl. Ing. (FH) W. Kopp
Geschäftsführer

Gundelsheim, 13-10-2025
Projekt Nummer 250805

HALLSTADT
2. Änderung B-Plan „Hallstadt-Süd“
Schalltechnische Beratung



Mittelstr. 5
96163 Gundelsheim
Tel. +49 951 / 700 45 05
Fax +49 951 / 700 45 04
gundelsheim@basic-ing.de

B

BERICHT

Inhaltsübersicht:	Seite
1. Vorbemerkung	2
2. Unterlagen	2
3. Situation	3
4. Anforderungen	4
5. Berechnungen	4
6. Ergebnisse mit Bewertung	11
7. Spitzenpegelkriterium	11
8. Zusammenfassung	11



NEUE ADRESSE !
Eduard-Bayerlein-Str. 1
95445 Bayreuth
Tel. +49 921 / 15 10 520
Fax +49 921 / 15 10 519
bayreuth@basic-ing.de



Hamburger Straße 4a
41540 Dormagen
Tel. +49 2133 / 246621
Fax +49 2133 / 246620
dormagen@basic-ing.de

Güteprüfstelle DIN 4109
VMPA-SPG-207-02-BY

Internet: www.basic-ing.de

Sparkasse Bamberg
IBAN:
DE55 7705 0000 0000 0744 50
BIC: BYLADEM1SKB

Sparkasse Kulmbach
IBAN:
DE95 7715 0000 0000 0105 38
BIC: BYLADEM1KUB

Handelsregister Bamberg
HRB 4158

Steuer Nummer 207/122/10258
1 Ust-IdNr.: DE210344169

1. Vorbemerkung

Die Stadt Hallstadt plant die 2. Änderung des Bebauungsplanes „Hallstadt-Süd“. Hierbei ist der Neubau eines Mehrfamilienhauses mit 4 Stellplatzflächen in den Außenanlagen sowie einer offenen Parkpalette im Bereich der Rotdornstraße und Wacholderweg geplant. Seitens der Stadt Hallstadt wird, wegen der geplanten Parkpalette, gewünscht, die Situation aus Sicht des Emissions- bzw. Immissionsschutzes genauer zu betrachten und einen entsprechenden Nachweis zum Lärmschutz der Nachbarschaft vorzulegen (Anlagen 1 und 1a). Die Zu- und Abfahrt zur geplanten Parkpalette soll über die Rotdornstraße und dem Wacholderweg erfolgen. Es gilt auszuschließen, dass Belästigungen an der benachbarten Bebauung auftreten können bzw. gilt es nachzuweisen, dass die geforderten Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm bei der Nutzung der Parkpalette und der oberirdischen Stellplätze an den nächstliegenden Immissionsorten eingehalten werden.

Die Fa. BASIC GmbH wurde vom Bauherrn beauftragt, die entsprechenden schalltechnischen Berechnungen durchzuführen.

2. Unterlagen

Der Bearbeitung standen insbesondere folgende Unterlagen zur Verfügung:

- 2.1 Parkplatzlärmstudie, 6. überarbeitete Auflage August 2007, hrsg. durch Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (LfU)
- 2.2 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 01.07.2017, in Kraft getreten am 09.07.2017
- 2.3 DIN 18005-1:2002-07, „Schallschutz im Städtebau
- 2.4 Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS19)
- 2.5 Telefonate und Emails mit und von Herrn Wichert, Joseph-Stiftung

2.6 Bericht des Ingenieurbüros BASIC GMBH bzgl. der 1. Änderung B-Plan „Hallstadt-Süd“ vom 07-06-2023

3. Situation

Die Stadt Hallstadt plant die 2. Änderung des Bebauungsplanes „Hallstadt-Süd“ in Hallstadt mit dem Neubau eines Mehrfamilienwohnhauses, einer offenen Parkpalette mit bis zu 45 Stellplätzen und 4 weiteren Stellplatzflächen mit insgesamt 28 oberirdischen PKW-Stellplätzen in den Außenanlagen zwischen der Straße „Am Landgericht“, Rotdornstraße und der Wacholderstraße in Hallstadt. Hierbei ist festzuhalten, dass alle geplanten Stellplätze den Mietern der Wohnungen fest zugewiesen werden.

Nach Rücksprache mit dem Bauherrn (/2.5/) wird geplant, dass die Zu- und Abfahrt für das offene Parkdeck (E0) über die Rotdornstraße östlich der geplanten Parkpalette und für die Ebene -1 südlich der Parkpalette über den Wacholderweg erfolgen soll. Hierbei soll für das angrenzende allgemeine Wohngebiet (WA) eine schalltechnische Untersuchung auf die bestehende Bebauung durchgeführt werden.

Bei dem geplanten Mehrfamilienhaus ist ausschließlich eine Wohnnutzung geplant. Somit sind aus schalltechnischer Sicht nur die Zu- und Abfahrten zu den geplanten Stellplätzen bzw. der Parkpalette relevant. Nach Aussage des Bauherrn ist davon auszugehen, dass bei der geplanten Wohnbebauung keine technischen und lärmrelevanten Anlagen (Klimageräte etc.) eingebaut werden. Im Weiteren sind auf den Parkebenen -1 und 0 geschlossene Brüstungen ($DL_R \geq 25$ dB gemäß der ZTV-Lsw 06) im Randbereich der Parkebenen vorgesehen (Anlagen 1a bis 1c).

Von der baurechtlichen Seite her ist davon auszugehen, dass sich alle Nutzungen im Bereich der Rotdornstraße, Wacholderweg und Am Landgericht in einem allgemeinen Wohngebiet (WA) befinden.

4. Anforderungen

Für Betriebe gelten die allgemeinen Grundsätze für die Prüfung nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen nach TA-Lärm (siehe Ziffer 2.2) und der DIN 18005.

Für das geplante Vorhaben ist eine vereinfachte Regelfallprüfung nach Ziffer 4.2 TA-Lärm durchzuführen.

Für den Gewerbelärm (Tiefgaragenausfahrt und oberirdische Stellplätze) sind folgende Immissionsrichtwerte gemäß TA-Lärm anzusetzen:

Allge. Wohngebiet (WA)	tags (6.00 bis 22.00 Uhr)	=	55 dB(A)
	nachts (22.00 bis 6.00 Uhr)	=	40 dB(A)

5. Berechnungen

5.1 Allgemeines

Sämtliche schalltechnischen Berechnungen wurden mit Hilfe des Computerprogramms Cadna/A (build: 211.5558) durchgeführt.

Die gesamte Geländegeometrie wurde digital in eine EDV-Anlage als dreidimensionales Geländemodell eingegeben.

Der Schallpegel an den Immissionspunkten wurde durch einen Suchstrahl in Eingradschritten unter Berücksichtigung der dritten Reflexion an Gebäuden berechnet. Die Ausbreitungsberechnung erfolgt gemäß den Anforderungen der DIN ISO 9613 und kann im vorliegenden Fall mit $C_{met} = 0$ angesetzt werden.

Die Ermittlung der Emissionswerte für den Parkplatzlärm wurde auf Grundlage der Parkplatzlärmstudie (2.1) durchgeführt.

Bei den Gebäuden wurden an den kritischen Fassaden Immissionspunkte gesetzt (siehe Anlage 2). Die Höhe wurde aufgrund des vorliegenden Datenmaterials abgeschätzt. Hierbei wurde nach TA-Lärm jeweils 0,5 m vor der Mitte des Fensters berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse werden als Immissionswirkpegel an den Gebäuden dargestellt.

5.2 Situation

Die geplante Parkpalette ist untergliedert in zwei Ebenen (Anlage 1b und 1c). Die Parkflächen sind ausschließlich für die Anwohner der Wohnhäuser der Joseph-Stiftung (Tag- und Nachtnutzung). Die Zufahrt für die Parkebenen erfolgt über eine Einfahrt in der Ebene 0 von der Rotdornstraße und in die Einfahrt der Ebene -1 vom Wacholderweg. Aus Lüftungsgründen werden die Nord- und Südfassade der Ebene -1 nahezu offen gestaltet. Die Zu- und Abfahrt zur Ebene -1 erfolgt von der Westseite. Bei der Berechnung wurden die Stellplätze entsprechend der Stellplatzaufteilung gleichmäßig verteilt. Im Weiteren ist anzumerken, dass die überfahrbaren Rinnen im Parkhaus sowie an den Rampen lärmarm ausgebildet sind, z.B. mit verschraubten Gusseisenplatten auf Elastomerlagern. Dies bedeutet, dass diese Rinnen akustisch nicht auffällig sind und deshalb bei der Berechnung nicht berücksichtigt werden müssen. Im Weiteren ist nördlich der geplanten Parkpalette im Abstand von ca. 1m zur Parkpalette eine Stahlbetonwand mit einer Höhe von 3,85m geplant. In der Ebene -1 (Nord- und Südseite) eine geschlossene Brüstung mit einer Höhe von 1,2m, und auf der Ebene 0 ist auf der West- und Ostseite mit einer Höhe von 1,0m geplant ($DL_R \geq 25$ dB gemäß der ZTV-Lsw 06) (siehe Anlagen 1a bis 1c).

Der Fahrverkehr der Parkpalette und der oberirdischen Stellplätze auf öffentlichen Straßen muss nicht berücksichtigt werden, da aufgrund der Vermischung mit dem öffentlichen Verkehr keine relevante Erhöhung der Emissionen zu erwarten ist.

5.3 Emissionsberechnungen

Zur Beurteilung der schalltechnischen Situation müssen alle schallerzeugenden Quellen des betreffenden Bauvorhabens berücksichtigt werden. Diese setzen sich hier primär aus dem Parkplatzlärm zusammen.

Die Lage der Schallquellen ist in der Anlage 2 dargestellt.

5.3.1 Parkpalette

Bei der Benutzung dieser Anlage entsteht eine Lärmbelastung durch die Parkdecks. Dieses kann durch die Parkplatzlärmstudie (2.1) nach Kapitel 8.2.1 (sog. zusammengefasstes Verfahren) ermittelt werden. Hier ist eine Unterteilung notwendig.

Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass die Abdeckungen der Regenrinne lärmarm ausgebildet werden, z.B. mit verschraubten Gusseisenplatten und eingebauten Elastomerlagern, so dass diese akustisch nicht auffällig sind und aus diesem Grund gemäß der Parkplatzlärmstudie (/2.1/) nicht berücksichtigt werden müssen.

Als Wechselfrequenz wurde nach Tabelle 33 für die Ebene 0 den Tagzeitraum $N = 0,15$ (tags) und für die Nacht $N = 0,09$ (lauteste Nachtstunde) in Anlehnung an „Wohnanlage Tiefgarage“ herangezogen. Für die Ebene 0 wurde nach Tabelle 33 für die Ebene 0 den Tagzeitraum $N = 0,40$ (tags) und für die Nacht $N = 0,15$ (lauteste Nachtstunde) in Anlehnung an „Wohnanlage Parkplatz oberirdisch“ herangezogen

Es ergibt sich folgender bewerteter Schallleistungspegel:

$$L_{W''} = L_{W0} + K_{PA} + K_I + K_D + K_{StrO} + 10 \log (B \cdot N)$$

mit folgenden Parametern:

5.3.1.1 Parkdeck Ebene -1

L_{W0}	= 63 dB(A)
K_{PA}	= 0 dB(A) (Parkplätze an Wohnanlagen)
K_I	= 4 dB(A) (Parkplätze an Wohnanlagen)
K_D	= 0 dB(A), da kein Parkplatzsuchverkehr wegen zugewiesener Stellplätze
K_{StrO}	= 0 dB(A) (Asphalt)
N_{tags}	= 0,15 Bewegung je B
$N_{lt.N.}$	= 0,09 Bewegung je B
B	= 21 Stellplätze

Hieraus ergeben sich folgende Schallleistungspegel:

$$L_{W, \text{tags}} = 72,0 \text{ dB(A)} \quad L_{W, \text{It.N.}} = 69,8 \text{ dB(A)} \text{ (Q21)}$$

5.3.1.2 Parkdeck Ebene 0 (offen)

$$\begin{aligned} L_{W0} &= 63 \text{ dB(A)} \\ K_{PA} &= 0 \text{ dB(A)} \text{ (Parkplätze an Wohnanlagen)} \\ K_I &= 4 \text{ dB(A)} \text{ (Parkplätze an Wohnanlagen)} \\ K_D &= 0 \text{ dB(A)}, \text{ da kein Parkplatzsuchverkehr wegen zugewiesener Stellplätze} \\ K_{Str0} &= 0 \text{ dB(A)} \text{ (Asphalt)} \\ N_{\text{tags}} &= 0,40 \text{ Bewegung je B} \\ N_{\text{It.N.}} &= 0,15 \text{ Bewegung je B} \\ B &= 24 \text{ Stellplätze} \end{aligned}$$

Hieraus ergeben sich folgender Schallleistungspegel:

$$L_{W, \text{tags}} = 76,8 \text{ dB(A)} \quad L_{W, \text{It.N.}} = 72,6 \text{ dB(A)} \text{ (Q20)}$$

Bei der Berechnung wurde gemäß der TA-Lärm für den Tagzeitraum ein Ruhezeitzuschlag von 3,6 dB(A) berücksichtigt.

5.3.1.3 Ermittlung des Innenschallpegels der Ebene -1

Diese sind hier nach der Parkplatzlärmstudie Kapitel 8.4 zu berechnen.

Der Innenpegel eines Parkdecks errechnet sich wie folgt:

$$L_I = L_W + 14 + 10 \cdot \log(T/V)$$

Hiernach ergibt sich folgender Innenschallpegel:

$$L_{I, \text{tag}} = 62,1 \text{ dB(A)} \quad L_{I, \text{It.N.}} = 59,9 \text{ dB(A)}$$

mit $T = 4\text{s}$ und $V \approx 988,6\text{m}^3$.

5.3.1.4 Ermittlung des abgestrahlten Schallleistungspegels (Ebene -1)

Diese sind hier nach der Parkplatzlärmstudie Kapitel 8.4.3 zu berechnen.

Der flächenbezogene Schallleistungspegel eines Parkdecks errechnet sich wie folgt:

$$L''_{WA} = L_I - R'_w - 4$$

Hiernach ergeben sich für die Öffnungsflächen der verschiedenen Ebenen und Orientierungen folgende Schallleistungspegel:

Ebene-1 $L_{WA, \text{ tags}} = 58,1 \text{ dB(A)/m}^2$ ($N \approx 32,7 \text{ m}^2$, $O \approx 2,8 \text{ m}^2$, $S \approx 32,7 \text{ m}^2$, $W \approx 12,6 \text{ m}^2$)
 $L_{WA, \text{ lt.N.}} = 55,9 \text{ dB(A)/m}^2$ ($N \approx 32,7 \text{ m}^2$, $O \approx 2,8 \text{ m}^2$, $S \approx 32,7 \text{ m}^2$, $W \approx 12,6 \text{ m}^2$)

mit

Fassaden (offen):

$$R'_w = 0 \text{ dB(A)}$$

Bei der Berechnung wurde gemäß der TA-Lärm für den Tagzeitraum ein Ruhezeitzuschlag von 3,6 dB(A) berücksichtigt.

5.3.1.5 Zu- und Abfahrtsverkehr Parkpalette (Ebene -1)

Der Zu- und Abfahrtsverkehr zur Ebene -1 erfolgt über die Rotdornstraße und wird nach den Rechenregeln der RLS 19 ermittelt.

Ausgehend von einer Parkplatzwechselfrequenz von 0,15 am Tage und 0,09 in der lautesten Nachtstunde mit insgesamt 21 Stellplätzen ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von ca. 3,15 Fahrzeugen/h im Tagzeitraum und von ca. 1,89 in der lautesten Nachtstunde des Parkhauses.

Unter Berücksichtigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ergaben sich für den Zu- und Abfahrtsverkehr (Asphalt) hieraus folgende Standardemissionspegel:

	M. T / N	Lkw- Anteil in %	Zuschlag für Straßenbelag [dB]	Geschwindig- keit in km/h
Zu- und Abfahrtsverkehrs zum Parkpalette E0	3,15/1,89	0	+ 0	30

Es ergibt sich folgender längenbezogener Schallleistungspegel L_w :

	Tag in dB(A)/m	Nacht in dB(A)/m
Zu- und Abfahrtsverkehrs zur Ebene -1 (S20)	54,7	52,5

Die Lage der Schallquelle kann der Anlage 2 entnommen werden.

5.3.2 Überfahren einer Regenrinne

Die Regenrinne im Ausfahrtsbereich der Tiefgarage wird als auf Elastomerlagern verschraubter Rost ausgebildet, damit die Regenrinne dem Stand der Lärminderungstechnik entspricht. Die Regenrinnen in der Tiefgaragenausfahrt entsprechen dem Stand der Lärminderungstechnik und müssen somit bei den schalltechnischen Berechnungen nicht berücksichtigt werden.

5.3.3 Oberirdische Stellplätze

Bei der Benutzung dieser Anlage entsteht eine Lärmbelastung durch die 5 oberirdischen Parkplätze. Dieser kann durch die Parkplatzlärmstudie (2.1) nach Kapitel 8.2.1 (sog. zusammengefasstes Verfahren) ermittelt werden.

Als Wechselfrequenz wurde nach Tabelle 33 für den Tagzeitraum wurde $N_{\text{tags}} = 0,40$ und $N_{\text{lt.N.}} = 0,15$ (in Anlehnung „Wohnanlage, Parkplatz oberirdisch“) herangezogen.

Es ergibt sich folgender bewerteter Schallleistungspegel:

$$L_{W''} = L_{WO} + K_{PA} + K_I + K_D + K_D + K_{StrO} + 10 \log (B \cdot N)$$

mit folgenden Parametern:

L_{WO}	= 63 dB(A)
K_{PA}	= 0 dB(A) (Wohnen)
K_I	= 4 dB(A) (Wohnen)
K_D	= 0 dB(A), da kein Parkplatzsuchverkehr wegen zugewiesener Stellplätze
f	= 1,0 (sonstige Parkplätze) (nur wenn $B \geq 9$)
K_{StrO}	= 1,0 dB(A) (Betonsteinpflaster mit Fugen > 3mm)
N_{tags}	= 0,40 Bewegung je B
$N_{\text{lt.N.}}$	= 0,15 Bewegung je B
B	= 12 (P1), 2 (P2), 12 (P3), 2 (P4)

Hieraus ergibt sich folgende Schallleistungspegel:

P1	$L_{W,\text{tags}} = 74,8 \text{ dB(A)}$, $L_{W,\text{lt.N.}} = 72,2 \text{ dB(A)}$ (Q31)
P2	$L_{W,\text{tags}} = 67,0 \text{ dB(A)}$, $L_{W,\text{lt.N.}} = 62,8 \text{ dB(A)}$ (Q32)
P3	$L_{W,\text{tags}} = 74,8 \text{ dB(A)}$, $L_{W,\text{lt.N.}} = 72,2 \text{ dB(A)}$ (Q33)
P4	$L_{W,\text{tags}} = 67,0 \text{ dB(A)}$, $L_{W,\text{lt.N.}} = 62,8 \text{ dB(A)}$ (Q34)

Bei der Berechnung wurde gemäß der TA-Lärm für den Tagzeitraum ein Ruhezeitzuschlag von 3,6 dB(A) berücksichtigt.

6. Ergebnisse mit Bewertung

Die Ergebnisse der Berechnungen sind in den Anlagen 3 bis 5 dargestellt und für alle Stockwerke aufgelistet.

Es zeigt sich, dass für alle Immissionspunkte die geforderten Immissionsrichtwerte für den Tag- und Nachtzeitraum durchweg eingehalten werden.

7. Spitzenpegelkriterium / kurzzeitige Geräuschspitzen

Gemäß der Parkplatzlärmstudie (2.1) sind nach Kapitel 10.2, Ziffer 10.2.3 (Parkplätze in Wohnanlagen) Maximalpegel bei Parkplätzen an Wohnanlagen nicht zu berücksichtigen.

8. Zusammenfassung

Für die geplante 2. Änderung des Bebauungs- und Grünordnungsplanes „Hallstadt-Süd“ in Hallstadt wurden umfangreiche schalltechnische Untersuchungen durchgeführt.

Die Ergebnisse der „Worst-Case“-Betrachtung zeigen, dass im angrenzenden allgemeinen Wohngebiet (WA) die geforderten Immissionsrichtwerte nach der TA-Lärm im Tag- und Nachtzeitraum durchweg eingehalten werden.

BASIC-GmbH

ppa.

Dipl.-Phys. Fichtel

ppa.

Jungmann, M.Sc.



Stadt Hallstadt

Anlage 1

2. Änderung Bebauungs- und Grünordnungsplan "Hallstadt - Süd"

Maßstab M 1 : 1.000



*) ohne Maßstab



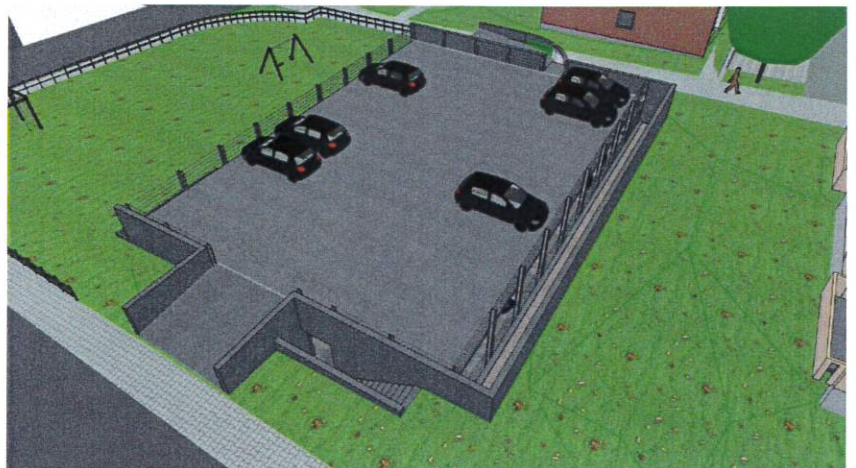
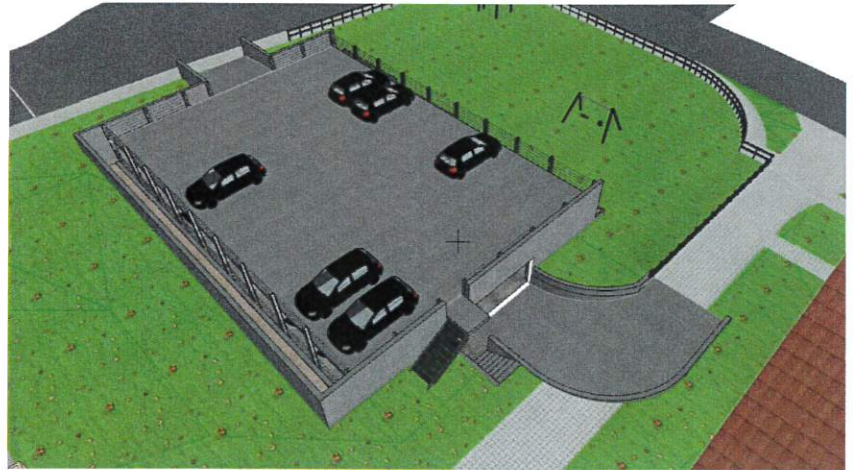
Füllschema der Nutzungsabschlüsse	
Art der baulichen Nutzung	Zeichensymbol
Grundflächenzahl	Deckform
Sauerwein	—

Übersichtsplan und Ansichten (ohne Maßstab)

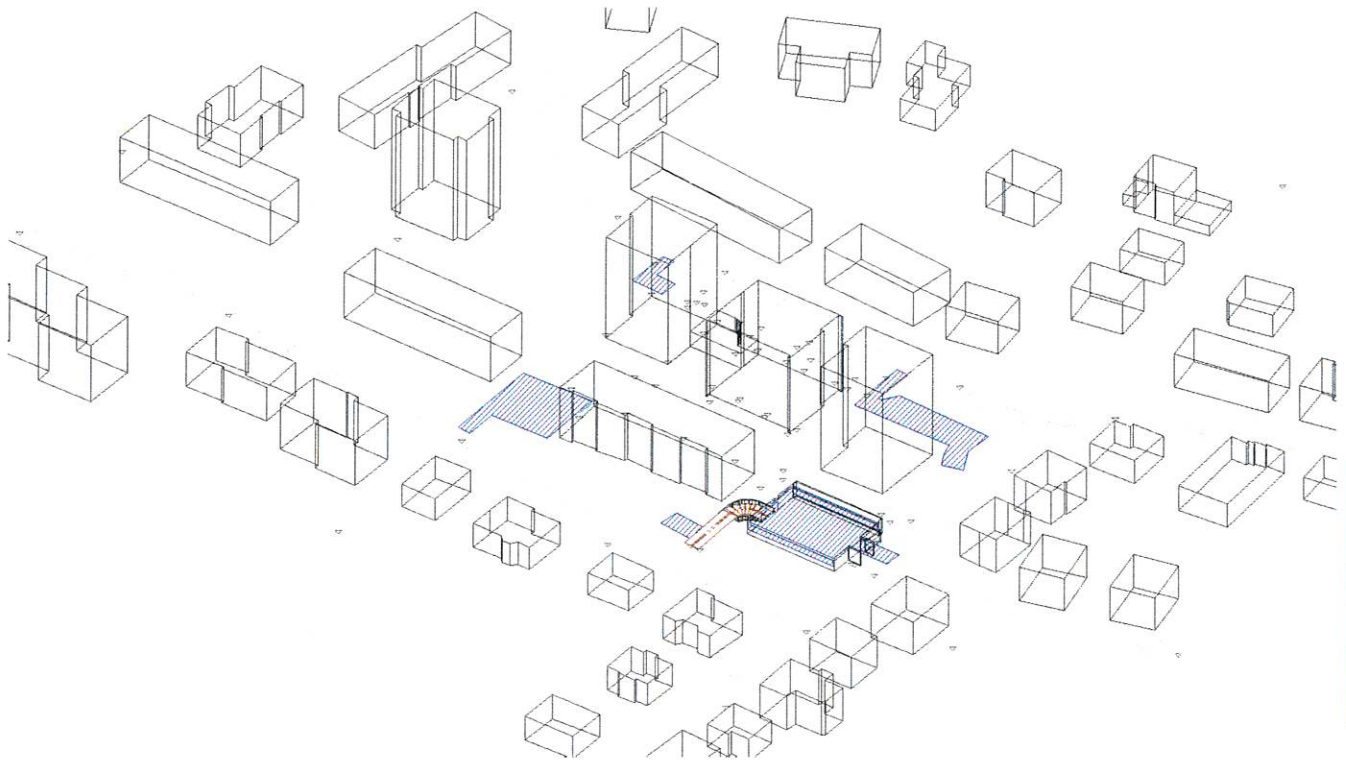


Anlage 1b

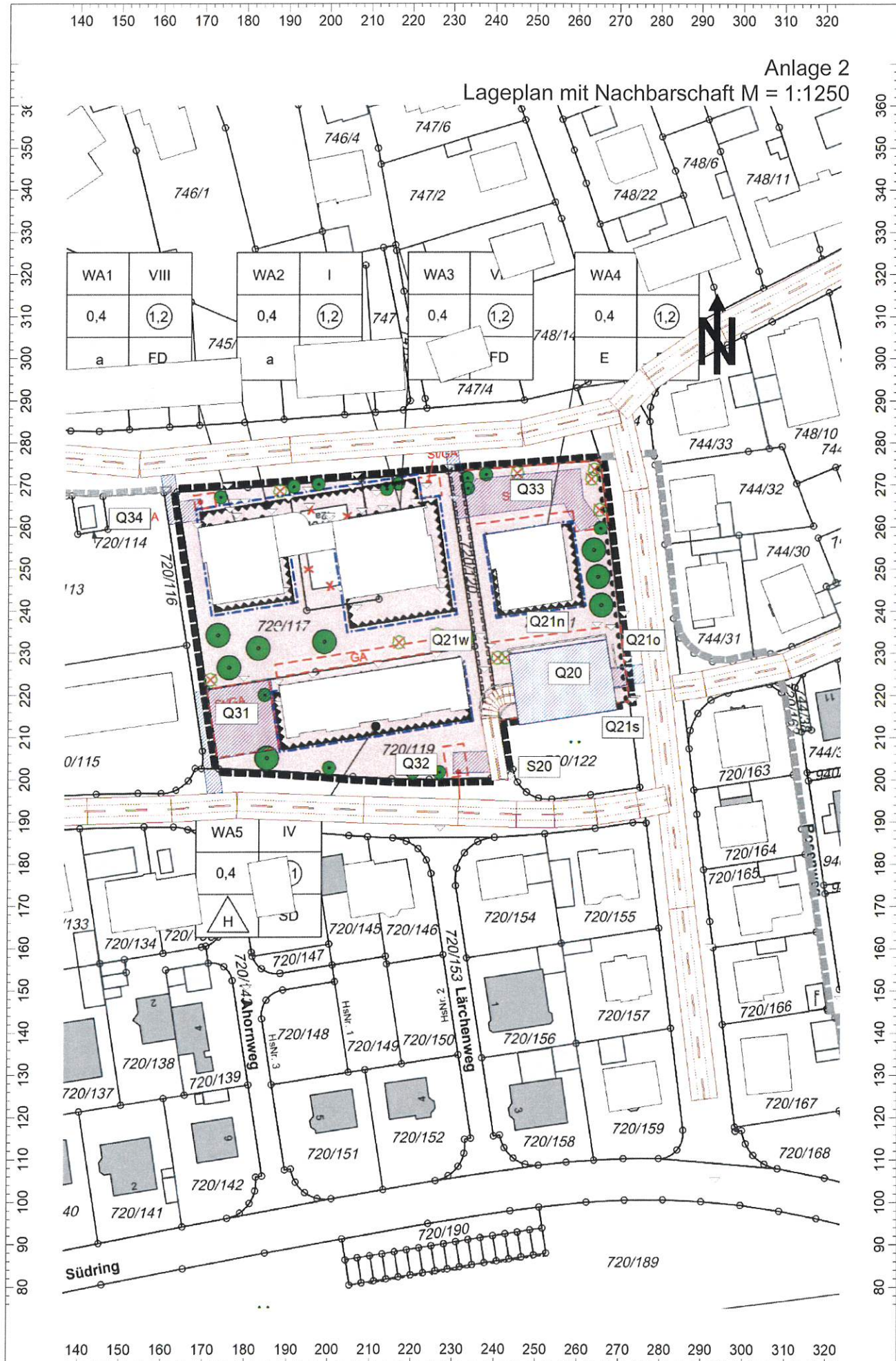
3D-Darstellung der Parkpalette



Anlage 1c
Dreidimensionales Eingabemodell (ohne Maßstab)

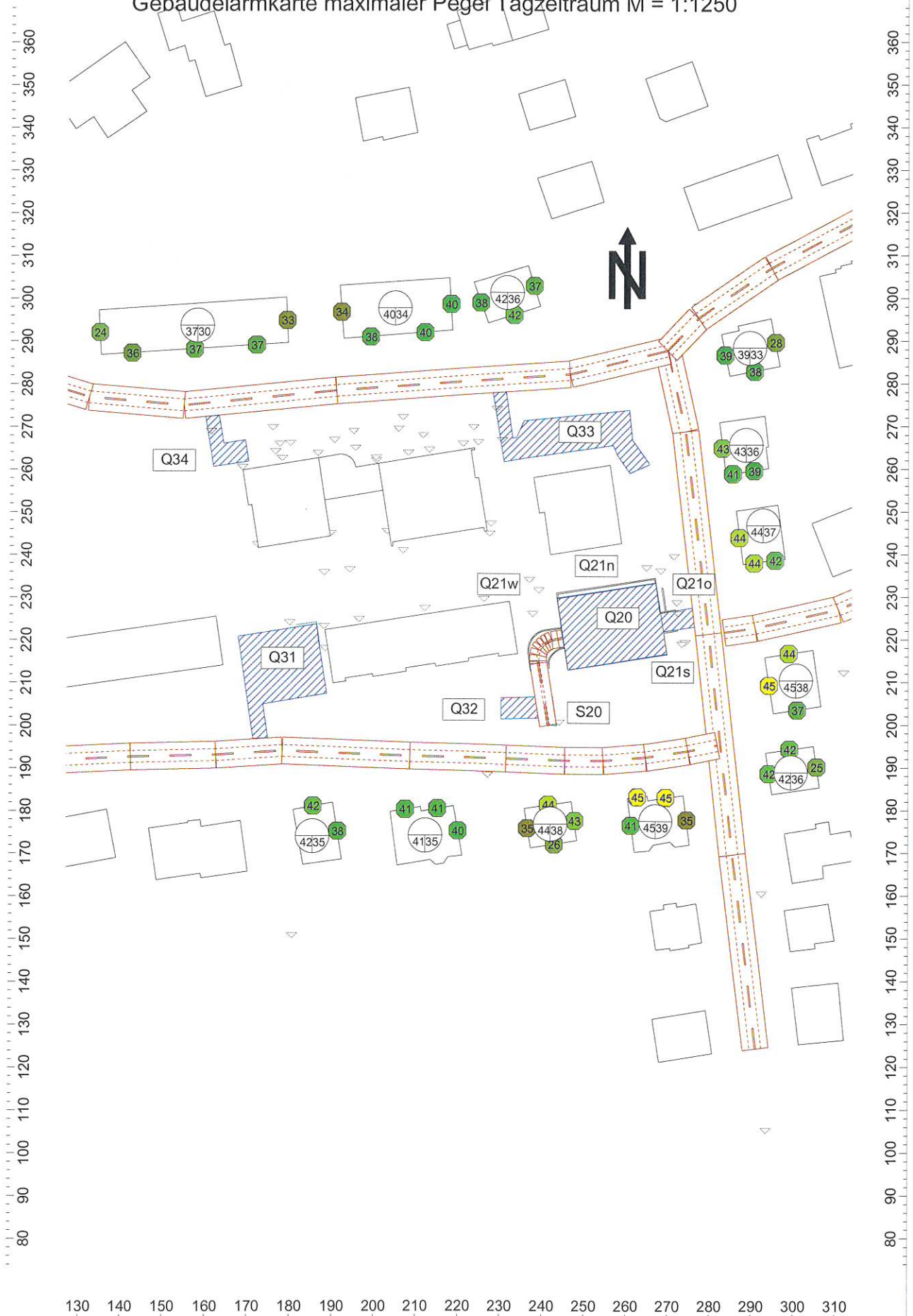


Anlage 2



130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310
Anlage 3

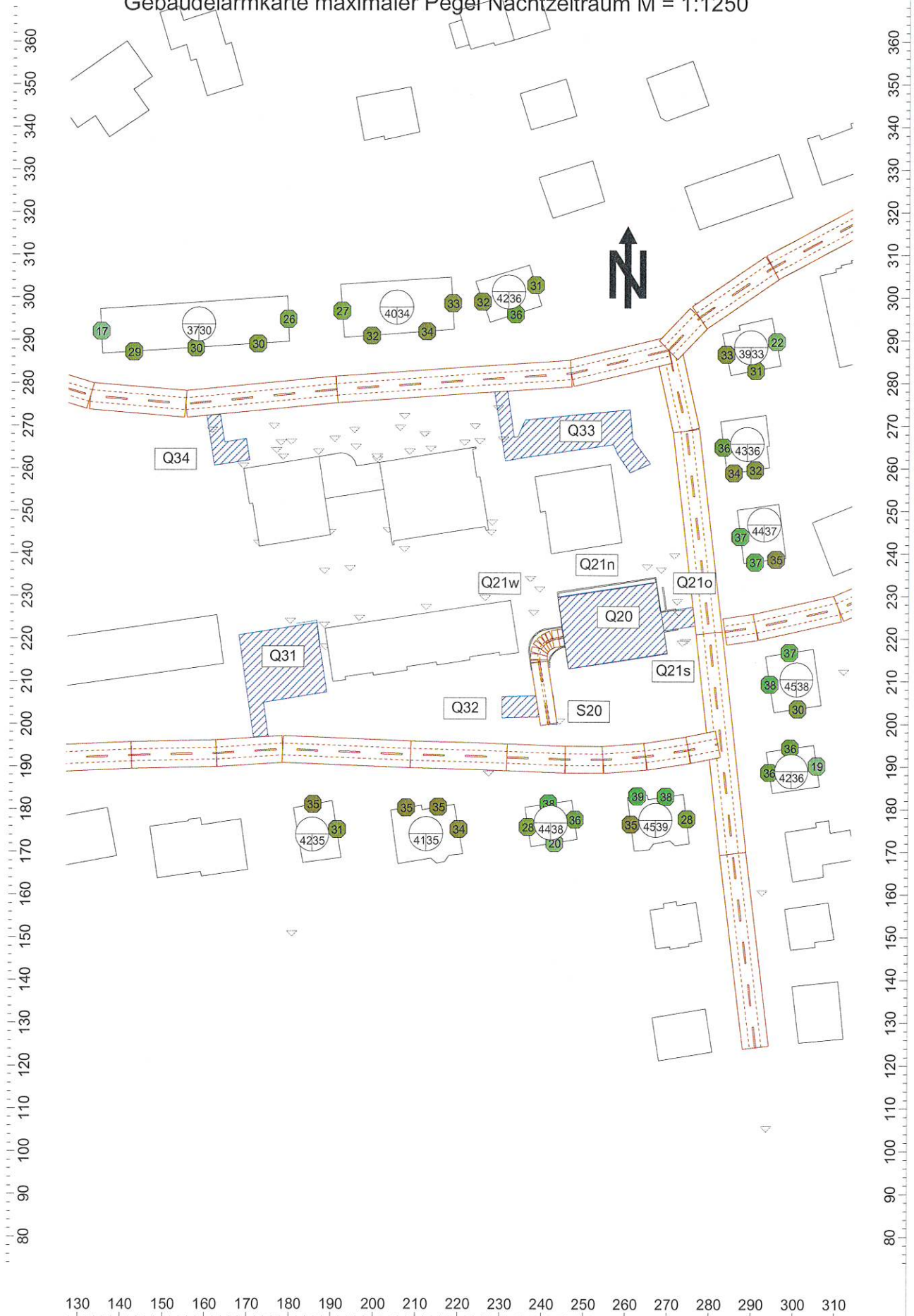
Gebäudelärmkarte maximaler Pegel Tagzeitraum M = 1:1250



B

130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310
Anlage 4

Gebäudelärmkarte maximaler Pegel-Nachtzeitraum M = 1:1250



Anlage 5

Ergebnistabelle der Gebäudelärmkarte

Berechnungspunkt	Prev		Prev	Immissionsgrenzwert		Beurteilungspegel		Überschreitung	
Bezeichnung	Nr.	Richtung	Stockwerk	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
				dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Sandstraße 11	1	W	EG	55	40	37.5	31.0	nein	nein
Sandstraße 11	1	W	1.OG	55	40	38.9	32.5	nein	nein
Sandstraße 11	2	O	EG	55	40	26.1	19.8	nein	nein
Sandstraße 11	2	O	1.OG	55	40	27.5	21.1	nein	nein
Sandstraße 11	3	S	EG	55	40	35.6	29.3	nein	nein
Sandstraße 11	3	S	1.OG	55	40	37.1	30.8	nein	nein
Rotdornstraße 9	1	W	EG	55	40	40.0	33.5	nein	nein
Rotdornstraße 9	1	W	1.OG	55	40	41.6	35.0	nein	nein
Rotdornstraße 9	1	W	2.OG	55	40	42.3	35.7	nein	nein
Rotdornstraße 9	2	S	EG	55	40	36.1	29.0	nein	nein
Rotdornstraße 9	2	S	1.OG	55	40	37.3	30.2	nein	nein
Rotdornstraße 9	2	S	2.OG	55	40	38.6	31.4	nein	nein
Rotdornstraße 9	3	S	EG	55	40	37.6	30.6	nein	nein
Rotdornstraße 9	3	S	1.OG	55	40	39.0	32.0	nein	nein
Rotdornstraße 9	3	S	2.OG	55	40	40.2	33.2	nein	nein
Rotdornstraße 11	1	W	EG	55	40	40.8	33.8	nein	nein
Rotdornstraße 11	1	W	1.OG	55	40	42.5	35.5	nein	nein
Rotdornstraße 11	1	W	2.OG	55	40	43.9	37.0	nein	nein
Rotdornstraße 11	2	S	EG	55	40	39.1	32.1	nein	nein
Rotdornstraße 11	2	S	1.OG	55	40	40.7	33.7	nein	nein
Rotdornstraße 11	2	S	2.OG	55	40	42.0	35.1	nein	nein
Rotdornstraße 11	3	S	EG	55	40	40.6	33.5	nein	nein
Rotdornstraße 11	3	S	1.OG	55	40	42.2	35.1	nein	nein
Rotdornstraße 11	3	S	2.OG	55	40	43.6	36.7	nein	nein
Sonnenstraße 13	1	W	EG	55	40	41.6	34.9	nein	nein
Sonnenstraße 13	1	W	1.OG	55	40	43.5	37.0	nein	nein
Sonnenstraße 13	1	W	2.OG	55	40	44.3	37.8	nein	nein
Sonnenstraße 13	2	N	EG	55	40	40.5	33.9	nein	nein
Sonnenstraße 13	2	N	1.OG	55	40	42.3	35.8	nein	nein
Sonnenstraße 13	2	N	2.OG	55	40	43.4	36.9	nein	nein
Sonnenstraße 13	3	S	EG	55	40	34.2	27.3	nein	nein
Sonnenstraße 13	3	S	1.OG	55	40	35.3	28.4	nein	nein
Sonnenstraße 13	3	S	2.OG	55	40	36.2	29.4	nein	nein
Rotdornstraße 13	1	W	EG	55	40	39.4	32.9	nein	nein
Rotdornstraße 13	1	W	1.OG	55	40	40.8	34.3	nein	nein
Rotdornstraße 13	1	W	2.OG	55	40	41.9	35.5	nein	nein
Rotdornstraße 13	2	N	EG	55	40	39.1	32.6	nein	nein
Rotdornstraße 13	2	N	1.OG	55	40	40.5	34.0	nein	nein
Rotdornstraße 13	2	N	2.OG	55	40	41.7	35.2	nein	nein
Rotdornstraße 13	3	O	EG	55	40	21.2	14.7	nein	nein
Rotdornstraße 13	3	O	1.OG	55	40	21.9	15.3	nein	nein
Rotdornstraße 13	3	O	2.OG	55	40	24.8	18.2	nein	nein
Wacholderweg 1	1	N	EG	55	40	42.2	35.7	nein	nein
Wacholderweg 1	1	N	1.OG	55	40	44.2	37.7	nein	nein
Wacholderweg 1	2	O	EG	55	40	33.0	25.8	nein	nein
Wacholderweg 1	2	O	1.OG	55	40	34.5	27.3	nein	nein
Wacholderweg 1	3	W	EG	55	40	38.7	32.4	nein	nein
Wacholderweg 1	3	W	1.OG	55	40	40.6	34.2	nein	nein
Wacholderweg 1	4	N	EG	55	40	42.8	36.4	nein	nein
Wacholderweg 1	4	N	1.OG	55	40	45.0	38.6	nein	nein
Wacholderweg 3	1	W	EG	55	40	32.3	25.6	nein	nein

Wacholderweg 3	1	W	1.OG	55	40	34.4	27.7	nein	nein
Wacholderweg 3	2	N	EG	55	40	41.8	35.6	nein	nein
Wacholderweg 3	2	N	1.OG	55	40	43.9	37.7	nein	nein
Wacholderweg 3	3	O	EG	55	40	40.2	33.7	nein	nein
Wacholderweg 3	3	O	1.OG	55	40	42.4	35.9	nein	nein
Wacholderweg 3	4	S	EG	55	40	22.3	15.8	nein	nein
Wacholderweg 3	4	S	1.OG	55	40	25.9	19.4	nein	nein
Wacholderweg 5	1	N	EG	55	40	39.3	33.1	nein	nein
Wacholderweg 5	1	N	1.OG	55	40	40.9	34.8	nein	nein
Wacholderweg 5	2	O	EG	55	40	38.3	32.1	nein	nein
Wacholderweg 5	2	O	1.OG	55	40	40.0	33.8	nein	nein
Wacholderweg 5	3	N	EG	55	40	39.0	32.8	nein	nein
Wacholderweg 5	3	N	1.OG	55	40	40.6	34.4	nein	nein
Wacholderweg 9	1	N	EG	55	40	39.2	33.1	nein	nein
Wacholderweg 9	1	N	1.OG	55	40	41.1	34.9	nein	nein
Wacholderweg 9	2	O	EG	55	40	35.7	29.5	nein	nein
Wacholderweg 9	2	O	1.OG	55	40	37.2	31.0	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	1	O	EG	55	40	30.3	23.9	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	1	O	1.OG	55	40	31.4	25.1	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	1	O	2.OG	55	40	32.3	26.0	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	2	S	EG	55	40	34.9	27.6	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	2	S	1.OG	55	40	36.4	29.1	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	2	S	2.OG	55	40	36.6	29.4	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	3	S	EG	55	40	35.3	28.1	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	3	S	1.OG	55	40	36.9	29.6	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	3	S	2.OG	55	40	37.0	29.8	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	4	S	EG	55	40	33.6	26.6	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	4	S	1.OG	55	40	35.2	28.2	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	4	S	2.OG	55	40	35.5	28.5	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	5	W	EG	55	40	21.8	15.2	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	5	W	1.OG	55	40	22.5	15.8	nein	nein
Am Landgericht 5-7-9-11	5	W	2.OG	55	40	23.5	16.9	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	1	O	EG	55	40	36.2	30.0	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	1	O	1.OG	55	40	38.0	31.8	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	1	O	2.OG	55	40	39.2	33.0	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	2	S	EG	55	40	36.7	30.3	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	2	S	1.OG	55	40	38.7	32.4	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	2	S	2.OG	55	40	39.8	33.4	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	3	S	EG	55	40	34.8	28.2	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	3	S	1.OG	55	40	36.6	30.0	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	3	S	2.OG	55	40	37.7	31.2	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	4	W	EG	55	40	31.1	24.1	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	4	W	1.OG	55	40	32.6	25.5	nein	nein
Am Landgericht 13-15-17	4	W	2.OG	55	40	33.5	26.4	nein	nein
Am Landgericht 19	1	W	EG	55	40	34.6	28.6	nein	nein
Am Landgericht 19	1	W	1.OG	55	40	36.5	30.5	nein	nein
Am Landgericht 19	1	W	2.OG	55	40	37.5	31.4	nein	nein
Am Landgericht 19	2	O	EG	55	40	33.3	26.9	nein	nein
Am Landgericht 19	2	O	1.OG	55	40	35.3	28.9	nein	nein
Am Landgericht 19	2	O	2.OG	55	40	36.6	30.3	nein	nein
Am Landgericht 19	3	S	EG	55	40	38.3	32.1	nein	nein
Am Landgericht 19	3	S	1.OG	55	40	40.7	34.5	nein	nein
Am Landgericht 19	3	S	2.OG	55	40	41.4	35.2	nein	nein