



STEGER & PARTNER GMBH Lärmschutzberatung

Lärmimmissionsschutz Beratung
§26 BImSchG Messung
Raumakustik Wärmeschutz
Bauakustik Güteprüfstelle DIN4109

**Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchungen über die
Geräuschsituation in der Binderslebener Landstraße
bzw. der Gothaer Straße
aufgrund der neuen Querspange**

Frauendorferstraße 87
81247 München
Telefon 0 89 / 89 14 63 0
Telefax 0 89 / 8 11 03 87
info@sp-laermschutz.de
www.sp-laermschutz.de

Außenstelle Rosenheim:
Kirchstraße 23a
83126 Flintsbach
Telefon 0 80 34 / 7 05 64 86
Telefax 0 80 34 / 7 05 64 39
info-RO@sp-laermschutz.de

Büro Rhein-Main:
Birkenweg 1
63457 Hanau
Telefon 0 61 81 / 307 46 81
Telefax 0 61 81 / 307 46 82
info-RM@sp-laermschutz.de

Bericht Nr.: 2334/B6a/mec

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Gerhard Steger
Registergericht München
HRB 91 202

Datum: 02.07.2012

Bankverbindung
Genossenschaftsbank eG
München
Kto 51 233
BLZ 701 694 64

Auftraggeber: Landeshauptstadt Erfurt
Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Fischmarkt 1
99084 Erfurt



Dipl.-Ing. Gerhard Steger
Sachverständiger für
Lärmimmissionsschutz
Von der Industrie- und
Handelskammer für München
und Oberbayern öffentlich
bestellt und vereidigt.

Sachbearbeiter: Dipl.-Ing. Gerhard Steger
Dipl.-Ing. Peter Meckl



Dipl.-Ing. Jens Hunecke
Sachverständiger für
Schallimmissionsschutz
Von der Industrie- und
Handelskammer für München
und Oberbayern öffentlich
bestellt und vereidigt.

Inhaltsübersicht	Seite
1. Aufgabenstellung	4
2. Grundlagen	5
3. Geräuschemissionen	7
3.1 Straßenverkehr	7
3.1.1 Prognose-Nullfall.....	8
3.1.2 Prognose-Normalfall	9
3.1.3 Prognose-Normalfall „bereinigt“	10
3.1.4 Prognose-Normalfall mit reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Binderslebener Landstraße	11
3.2 Stadtbahn.....	11
4. Berechnung der Geräuschmissionen und Beurteilung	14
4.1 Prognose-Nullfall	14
4.2 Prognose-Normalfall und Vergleich mit Prognose-Nullfall	15
4.3 Prognose-Normalfall „bereinigt“ und Vergleich mit Prognose- Normalfall.....	17
4.4 Prognose-Normalfall mit reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Binderslebener Landstraße und Vergleiche mit Prognose-Normalfall.....	17
5. Zusammenfassung	19

Anhang:Straßenverkehr

- Anlage A: Verkehrsmengen Prognosejahr 2025
Anlage B: Berechnung Emissionspegel Prognose-Nullfall
Anlage C: Berechnung Emissionspegel Prognose-Normalfall
Anlage D: Berechnung Emissionspegel Prognose-Normalfall „bereinigt“
Anlage E: Berechnung Emissionspegel Prognose-Normalfall
Variante Binderslebener Landstraße nachts 30 km/h
Anlage F: Berechnung Emissionspegel Prognose-Normalfall
Variante Binderslebener Landstraße nachts und tagsüber 30 km/h

Stadtbahn

- Anlage G: Berechnung Emissionspegel nach Schall 03

Ergebnisse

- Anlage H: Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Nullfall mit
Prognose-Normalfall
Anlage I: Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall mit
Prognose-Normalfall „bereinigt“
Anlage J: Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall mit
Prognose-Normalfall Var. Binderslebener Landstraße nachts 30 km/h
Anlage K: Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall mit
Prognose-Normalfall Var. Binderslebener Landstraße nachts
und tagsüber 30 km/h

Abbildungen:

- Abbildung 1: Beurteilungspegel Prognose-Nullfall
Abbildung 2: Beurteilungspegel Prognose-Normalfall
Abbildung 3: Beurteilungspegel Prognose-Normalfall „bereinigt“
Abbildung 4: Beurteilungspegel Prognose-Normalfall
Variante Binderslebener Landstraße nachts 30 km/h
Abbildung 5: Beurteilungspegel Prognose-Normalfall
Variante Binderslebener Landstraße nachts und tagsüber 30 km/h

1. Aufgabenstellung

Durch die so genannte Querspange (Hersfelder Straße) wird im Westen von Erfurt die Bundesstraße 7 (Eisenacher Straße) mit der Binderslebener Landstraße verbunden.

In den Berichten 2334/B1/stg vom 04.08.2004, 2334/B2/stg vom 15.11.2004, 2334/B4/stg vom 08.05.2007 und 2334/B5/stg vom 18.12.2007 wurden die aufgrund der neu geschaffenen Straßenverbindung entstehenden veränderten Geräuschbelastungen untersucht.

Nach Angabe der Stadt Erfurt konnte das Vorhaben Bebauungsplan „BIN553 Straßenverbindung Binderslebener Landstraße / Gothaer Straße (Querspange)“ bisher noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

Angesichts der geplanten Aufstellung von Bebauungsplänen im Bereich der Binderslebener Landstraße (Gebiete „Bunter Mantel“ und „Marienhöhe“), die zu Erhöhungen der Verkehrsmengen führen sowie dem Umstand, wonach Verkehrsprognosen für einen Zeithorizont von etwa 10 bis 15 Jahren auszuweisen sind, sollen nun die schalltechnischen Berechnungen aktualisiert werden.

Nach Angaben der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Erfurt sind die Geräuschimmissionsberechnungen auf Basis der folgenden unterschiedlichen Prognosefälle für das Prognosejahr 2025 durchzuführen:

- Prognose-Nullfall:
Ohne Querspange und ohne Berücksichtigung der Verkehrsströme, die auf die Bebauungen in den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" zurückzuführen sind.
- Prognose-Normalfall:
Mit Querspange sowie mit Verkehrsmengen der Plangebiete "Bunter Mantel" und "Marienhöhe".
- Prognose-Normalfall "bereinigt":
Mit Querspange, jedoch ohne die Verkehrsströme verursacht durch die Plangebiete "Bunter Mantel" und "Marienhöhe".
- Prognose-Normalfall mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Binderslebener Landstraße

2. Grundlagen

Diesem Bericht liegen zugrunde:

- /1/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90,
Der Bundesminister für Verkehr, Ausgabe 1990
- /2/ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV),
vom 12. Juni 1990, (BGBl. I S. 1036)
- /3/ Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Eisenbahnen und Straßenbahnen – Schall 03 – 2006, Entwurf Stand 21.12.2006

- /a/ Schalltechnische Untersuchung über die Auswirkung einer Straßenquerverbindung zwischen Binderslebener Landstraße und Gothaer Straße (so genannte Querspange) der Stadt Erfurt
Steger & Piening Bericht Nr. 2334/B1/stg vom 04.08.2004
mit den dort angegebenen Unterlagen
- /b/ Ergänzende schalltechnische Untersuchung über die Geräuschsituation in der Binderslebener Landstraße bzw. der Gothaer Straße aufgrund der neuen Querspange
Steger & Piening Bericht Nr. 2334/B2/stg vom 15.11.2004
mit den dort angegebenen Unterlagen
- /c/ Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchungen über die Geräuschsituation in der Binderslebener Landstraße bzw. der Gothaer Straße aufgrund der neuen Querspange
Steger & Piening Bericht Nr. 2334/B4/stg vom 08.05.2007
mit den dort angegebenen Unterlagen
- /d/ Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchungen über die Geräuschsituation in der Binderslebener Landstraße bzw. der Gothaer Straße aufgrund der neuen Querspange
Steger & Partner Bericht Nr. 2334/B5/stg vom 18.12.2007
mit den dort angegebenen Unterlagen

-
- /e/ Angaben des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung – Bereich Verkehrsplanung – der Stadtverwaltung Erfurt vom 11.06.2012 zu Verkehrsmengen und Lkw-Anteilen für die unterschiedlichen Prognosefälle für den Prognosehorizont 2025
- /f/ Angaben des Umwelt und Naturschutzamtes – Abteilung Immissionsschutz – der Stadtverwaltung Erfurt zur Einstufung der Binderslebener Landstraße, der Eisenacher Straße, der Gothaer Straße sowie der Heinrichstraße jeweils als Kreisstraße
- /g/ Angaben vom 20.07.2007 des Tiefbau- und Verkehrsamtes, Stabsstelle Verkehrsplanung, über die Einschränkung der Lichtzeichenanlagen an den Kreuzungen BiLa/Am Kreuzchen und BiLa/Pfortenweg
- /h/ Angaben des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung – Bereich Verkehrsplanung – der Stadtverwaltung Erfurt vom 18.05.2012 über den zukünftigen Betrieb der Lichtzeichenanlage im Bereich Einfahrt Gebiet „Bunter Mantel“
- /i/ Lageplan Variante 3 der Verkehrstechnischen Untersuchung zur äußeren Erschließung der Siedlung Marienhöhe des Planungsbüros Grobe, Erfurt, vom Februar 2011, digital übersandt von der Stadt Erfurt am 07.06.2012
- /j/ Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung für einen Straßenbahnneubau im Stadtstraßenausbau (Unterlage 11.1 des Erläuterungsbericht Erfurter Stadtbahn-Verlängerung Bindersleben) Inver-Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH, 30.04.2001
- /k/ Angaben des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung – Bereich Verkehrsplanung – der Stadtverwaltung Erfurt vom 10.05.2012 zu Verkehrsmengen, Zuglängen, Scheibenbremsenanteil, Fahrbahnart und Geschwindigkeiten der Stadtbahnlinie in der Binderslebener Landstraße
- /l/ Angaben des Umwelt und Naturschutzamtes – Abteilung Immissionsschutz – der Stadtverwaltung Erfurt vom 19.06.2012 zur Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsmengen der Stadtbahnlinie im Nachtzeitraum östlich des Hauptbahnhofes
- /m/ Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan BRV 606 „Solarenergetische Siedlung Marienhöhe“ der Landeshauptstadt Erfurt, Steger & Partner Bericht Nr. 3825/B1/mec vom 31.03.2011

/n/ Vorhaben- und Erschließungsplan „Beim Bunten Mantel“ des Architekturbüros hks, Erfurt, vom 20.10.2011,
digital übersandt von der Stadt Erfurt am 26.03.2012

Die Berechnungen wurden mit der Lärmprognose-Software SoundPLAN, Version 7.0, der Firma Braunstein + Berndt GmbH durchgeführt.

3. Geräuschemissionen

3.1 Straßenverkehr

Die bei den Berechnungen der Geräuschemissionen zu berücksichtigenden Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2025 wurden vom Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung – Bereich Verkehrsplanung /e/ zur Verfügung gestellt. Diese sind in Anlage A zu dieser Untersuchung dargestellt.

Im Vergleich zu den vorangegangenen schalltechnischen Untersuchungen /a-d/ sind nach Angaben der Stadt Erfurt /f/ die Straßen Binderslebener Landstraße, Eisenaacher Straße, Gothaer Straße sowie Heinrichstraße nicht mehr als Gemeindestraße sondern als Kreisstraße gemäß Tabelle A der 16. BImSchV /2/ (bzw. Tabelle 3 der RLS-90 /1/) einzugruppieren.

Dies bedeutet, dass die Aufteilung des 24-Stunden-Gesamtverkehrs auf die Tag- bzw. Nachtzeit nicht mehr anhand der in Zeile 4 der Tabelle A der 16. BImSchV /2/ angegebenen Faktoren für Gemeindestraßen berechnet wird, sondern gemäß der in Zeile 3 der Tabelle A der 16. BImSchV /2/ angeführten Faktoren für Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen.

Die Faktoren beider Straßengattungen sind tagsüber mit 0,06 DTV (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) identisch. Tagsüber ergeben sich somit keine unterschiedlichen Geräuschemissionspegel.

Während der Nachtzeit ist jedoch der bei Gemeindestraßen zu berücksichtigende Faktor in Höhe von 0,011 DTV etwas höher als bei Kreisstraßen, für die in Tabelle A der 16. BImSchV /2/ ein Faktor von 0,008 DTV genannt wird. Es ergeben sich somit – bei ansonsten identischen Ausgangsbedingungen - für Kreisstraßen etwas geringere Geräuschemissionspegel als bei nach Tabelle A der 16. BImSchV /2/ als Gemeindestraßen eingruppierte Straßen.

Aus Gründen der Prognosesicherheit wurde in den bisherigen schalltechnischen Untersuchungen /a-d/ die oben genannten Straßen als Gemeindestraße eingestuft. In den in dieser Untersuchung durchgeführten Geräuschemissionsberechnungen werden diese Straßen nun nach Angaben der Stadt Erfurt /f/ jeweils als Kreisstraße eingruppiert.

Weitere grundsätzliche Änderungen bei den Berechnungen der Geräuschemissionspegel der Strassen werden im Vergleich zu den bisherigen schalltechnischen Untersuchungen /a-d/ nicht durchgeführt.

Insbesondere werden auch die bereits in der letzten schalltechnischen Untersuchung 2334/B5/stg vom 18.12.2007 /d/ berücksichtigten Lichtzeichenanlagen entlang der Binderslebener Landstraße (BiLa) übernommen. Diese sind nachfolgend mit ihrer Betriebszeit angeführt:

Lage Lichtzeichenanlage	Betriebszeit	
	Tagsüber (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)	Nachts (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)
BiLa / Heinrichstraße	x	x
BiLa / Nibelungenweg	x	x
Bereich Hauptfriedhof und Wendekreis Stadtbahn	x	x
BiLa / Pfortenweg *	x	-
BiLa / Am Kreuzchen *	x	-
Bereich Kleingartenanlage	x	x
BiLa / Hersfelder Straße (Querspange)	x	x

* : Nach Angaben des Tiefbau- und Verkehrsamtes, Stabsstelle Verkehrsplanung, der Stadt Erfurt vom 20.07.2007/g/ sind diese Lichtzeichenanlagen nur tagsüber in Betrieb

Bei den genannten Lichtzeichenanlagen werden die entsprechenden Zuschläge K gemäß RLS-90 /1/ für die erhöhte Störwirkung je nach Abstand des Immissionsortes (bis 40 m: + 3 dB(A), über 40 m bis 70 m: + 2 dB(A), über 70 m bis 100 m: + 1 dB(A)) bei den Berechnungen der Geräuschimmission bei allen nachfolgend dargestellten Prognosefällen berücksichtigt.

3.1.1 Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall stellt die Situation **ohne** Querspange und **ohne** Berücksichtigung der Verkehrsströme, die auf die Bebauungen in den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" zurückzuführen sind, dar.

Die Berechnung der Geräuschemissionspegel für den Prognose-Nullfall auf Basis der in Anlage A angeführten Verkehrsmengen ist in Anlage B zu dieser Untersuchung dargestellt. Die einzelnen Straßenabschnitte der Binderslebener Landstraße sind gelb markiert.

3.1.2 Prognose-Normalfall

Der Prognose-Normalfall stellt die Situation **mit** Querspange und **mit** Berücksichtigung der Verkehrsströme, die auf die Bebauungen in den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" zurückzuführen sind, dar.

Die Berechnung der Geräuschemissionspegel für den Prognose-Normalfall auf Basis der in Anlage A angeführten Verkehrsmengen ist in Anlage C zu dieser Untersuchung dargestellt. Die einzelnen Straßenabschnitte der Binderslebener Landstraße sind wiederum gelb markiert.

In Anlage C sind zusätzlich zu den Geräuschemissionspegeln in den beiden letzten Spalten die Änderungen der Geräuschemissionen in den verschiedenen Straßenabschnitten angegeben, die sich durch den Bau der neuen Querspange einstellen.

Den angegebenen Differenzen zum Prognose-Nullfall (vgl. Abschnitt 3.1.1 dieser Untersuchung bzw. Geräuschemissionspegel in Anlage B) ist zu entnehmen, dass im Straßenzug Eisenacher Straße - Gothaer Straße - Heinrichstraße die Geräuschemissionspegel und damit im selben Maße auch die Geräuschimmissionspegel abnehmen.

Die Pegelabnahme beträgt im Bereich der Gothaer Straße 1,5 dB(A) tagsüber und 1,9 dB(A) nachts.

Im Bereich der Heinrichstraße nimmt der Geräuschpegel tagsüber 0,4 dB(A) und nachts 0,8 dB(A) ab.

Eine Geräuschpegelzunahme tritt lediglich im Bereich der Binderslebener Landstraße ein. Diese beträgt 1,1 dB(A) bis 1,4 dB(A) tagsüber und 0,6 dB(A) bis 1,0 dB(A) nachts.

Gemäß Aufgabenstellung durch die Stadt Erfurt sind daher nur entlang der Binderslebener Landstraße die Geräuschimmissionspegel zu berechnen, da im Bereich des Straßenzuges Eisenacher Straße - Gothaer Straße – Heinrichstraße die Geräuschimmissionspegel durch den Bau der Querspange abnehmen.

Zusätzlich zu den in Abschnitt 3.1 angeführten Lichtzeichenanlagen wird beim Prognose-Normalfall im Bereich der Einmündung zum Plangebiet „Bunter Mantel“ eine Lichtzeichenanlage gemäß Angaben der Stadt Erfurt /h/ berücksichtigt. Nach /h/ wird diese nur tagsüber betrieben werden.

Bei der Einmündung zum Plangebiet „Marienhöhe“ wird gemäß dem vorliegenden Lageplan /i/ keine Lichtzeichenanlage geplant.

3.1.3 Prognose-Normalfall „bereinigt“

Der Prognose-Normalfall „bereinigt“ stellt die Situation **mit** Querspange und **ohne** Berücksichtigung der Verkehrsströme, die auf die Bebauungen in den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" zurückzuführen sind, dar.

Die Berechnung der Geräuschemissionspegel für den Prognose-Normalfall „bereinigt“ auf Basis der in Anlage A angeführten Verkehrsmengen ist in Anlage D zu dieser Untersuchung dargestellt. Die einzelnen Straßenabschnitte der Binderslebener Landstraße sind wiederum gelb markiert.

In Anlage D sind wiederum zusätzlich zu den Geräuschemissionspegeln in den beiden letzten Spalten die Änderungen der Geräuschemissionen in den verschiedenen Straßenabschnitten angegeben, die sich durch den Bau der neuen Querspange einstellen.

Den angegebenen Differenzen zum Prognose-Nullfall (vgl. Abschnitt 3.1.1 dieser Untersuchung bzw. Geräuschemissionspegel in Anlage B) ist zu entnehmen, dass Im Straßenzug Eisenacher Straße - Gothaer Straße - Heinrichstraße wiederum die Geräuschemissionspegel und damit im selben Maße auch die Geräuschmissionspegel abnehmen.

Die Pegelabnahme beim Prognose-Normalfall „bereinigt“ beträgt im Bereich der Gothaer Straße wiederum 1,5 dB(A) tagsüber und 1,9 dB(A) nachts.

Im Bereich der Heinrichstraße nimmt der Geräuschpegel dagegen jetzt bedingt durch das Wegfallen der Verkehrsmengen aus den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" um 0,7 dB(A) tagsüber und 1,1 dB(A) nachts ab.

Im Bereich der Binderslebener Landstraße tritt wiederum eine Geräuschpegelzunahme auf. Diese fällt jedoch bedingt durch das Wegfallen der Verkehrsmengen aus den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" geringer als beim „unbereinigten“ Prognose-Normalfall aus und beträgt 1,0 dB(A) bis 1,2 dB(A) tagsüber und 0,5 dB(A) nachts.

Auch für den Prognose-Normalfall „bereinigt“ sind daher nur entlang der Binderslebener Landstraße die Geräuschmissionspegel zu berechnen.

3.1.4 Prognose-Normalfall mit reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Binderslebener Landstraße

Zusätzlich zu den in den Abschnitten 3.1.1 bis 3.1.3 angegebenen Prognosefällen sollen nach Angaben der Stadt Erfurt auch folgende Varianten des Prognose-Normalfalles (**mit** Querspange und **mit** Berücksichtigung der Verkehrsströme aus den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe") untersucht werden:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Binderslebener Landstraße während des Nachtzeitraumes von 50 km/h auf 30 km/h
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Binderslebener Landstraße sowohl tagsüber als auch nachts von 50 km/h auf 30 km/h

Die für diese Varianten berechneten Geräuschemissionspegel sind in den Anlagen E und F dargestellt.

Veränderungen der Geräuschemissionspegel ergeben sich naturgemäß im Vergleich zum im Abschnitt 3.1.2 bzw. Anlage C dargestellten Prognose-Normalfall mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nur bei der Binderslebener Landstraße.

Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vermindern sich nun sogar die Geräuschemissionspegel im Vergleich zum Prognose-Nullfall ohne Querspange (siehe Abschnitt 3.1.1 bzw. Anlage B).

Die Geräuschpegelminderung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h beträgt sowohl tagsüber als auch nachts 2,5 dB(A).

3.2 Stadtbahn

Wie bereits in den vorangegangenen Gutachten /a-d/ werden auch die Geräuschemissionen der im Bereich der Binderslebener Landstraße verlaufenden Stadtbahn bei allen oben genannten Prognosefällen berücksichtigt.

Grundlage der Berechnung der Stadtbahngeräusche sind die Planfeststellung für den Straßenbahnneubau /j/ und die Angaben des Auftraggebers zum aktuellen Stand /k/, aus denen die entsprechenden Basisdaten entnommen wurden.

Im Vergleich zur schalltechnischen Untersuchung 2334/B5/stg vom 18.12.2007 /d/ wurden gemäß den Angaben der Stadt Erfurt in /k/ die Zuglängen und die Geschwindigkeiten in einigen Abschnitten der Stadtbahnlinie an die aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Zudem wurden im Vergleich zur Untersuchung im Jahr 2007 /d/ aus Gründen der Prognosesicherheit und nach Angaben der Stadt Erfurt // auch die Verkehrsmengen während des Nachtzeitraumes im Abschnitt östlich des Hauptbahnhofes (stadtauswärts und stadteinwärts) den aktuellen Verkehrsmengen angepasst, da hier mehr Züge fahren als in der Planfeststellung /j/ angenommen. Im Abschnitt westlich des Hauptbahnhofes (Tag- und Nachtzeitraum) und tagsüber östlich des Hauptbahnhofes wurden die Verkehrsmengen im Vergleich zur Untersuchung im Jahr 2007 /d/ unverändert gelassen, da hier die in der Planfeststellung /j/ angenommenen Verkehrsmengen durch die aktuelle vorhandenen Verkehrsmengen /k/ (noch) nicht erreicht werden.

Die Basisdaten zur Fahrbahnart wurden unverändert aus der schalltechnischen Untersuchung /d/ übernommen, da diese gemäß den Angaben der Stadt Erfurt in /k/ noch der Realität entsprechen.

Für die Stadtbahn in der Binderslebener Landstraße werden daher folgende schalltechnisch relevanten Annahmen übernommen:

Verkehrsmengen

Abschnitt westlich des Hauptbahnhofes:

Anzahl der Züge				Länge	Scheibenbremsenanteil
stadtauswärts		stadtauswärts			
tagsüber	nachts	tagsüber	nachts		
49	0	49	0	53 m	100 %
45	9	45	9	31 m	100 %

Abschnitt östlich des Hauptbahnhofes:

Anzahl der Züge				Länge	Scheibenbremsenanteil
stadtauswärts		stadtauswärts			
tags	nachts	tags	nachts		
49	2	49	2	53 m	100 %
45	11	45	9	31 m	100 %

Fahrbahnart

Westlich der Berufsschule bis zur Wendeschleife im Bereich Parsevalstraße:

Teilabschnitt	Fahrbahnart	Zu- bzw. Abschlag
Berufsschule - Zum Schulgarten	Feste Fahrbahn	+ 5 dB(A)
Zum Schulgarten - Überm Born	Rasengleis	- 2 dB(A)
Überm Born - Flughafenstraße	Schotterbett/Betonschwelle	+ 2 dB(A)
Flughafenstraße - Kreisverkehr Parsevalstraße	Feste Fahrbahn	+ 5 dB(A)
Kreisverkehr Parsevalstraße	Rasengleis	- 2 dB(A)
Kreisverkehr Parsevalstraße - Wendeschleife	Schotterbett/Betonschwelle	+ 2 dB(A)

Östlich der Berufsschule bis zur Heinrichstraße:

Teilabschnitt	Fahrbahnart	Zu- bzw. Abschlag
Berufsschule - Heinrichstraße	Schotterbett/Betonschwelle	+ 2 dB(A)

Bei Straßenquerungen wird generell eine „feste Fahrbahn“ [Zuschlag +5 dB(A)] berücksichtigt.

Geschwindigkeit

Teilabschnitt	Geschwindigkeit (in km/h)	
	stadtauswärts	stadteinwärts
Binderslebener Knie - Gartenstadt	50	20
Gartenstadt – Nibelungenweg	50	20
Nibelungenweg – Berufsschulen	60	30
Berufsschulen – Hauptfriedhof	20	20
Hauptfriedhof – Haltestelle Orionstraße	60	60
Orionstraße – Büropark inkl. Kreisel	20	20

Die Berechnung der Geräuschemissionspegel der Stadtbahn gemäß Schall 03 /10/ sind in Anlage G angegeben.

4. Berechnung der Geräuschemissionen und Beurteilung

Nachfolgend werden die Beurteilungspegel an den Gebäudefassaden entlang der Binderslebener Landstraße gemäß den Rechenregeln der 16. BImSchV /2/ bzw. den RLS-90 /1/ für die unterschiedlichen Prognosefälle sowie unter Berücksichtigung der Geräuschemissionen der Stadtbahn berechnet.

Bei den Berechnungen wurden die bestehenden Gebäude als Abschirmungen bzw. Reflexionskanten berücksichtigt.

Gemäß der Aufgabenstellung der Landeshauptstadt Erfurt sind insbesondere diejenigen Gebäudefassaden entlang der Binderslebener Landstraße darzustellen, die tagsüber von Beurteilungspegeln in Höhe von 70 dB(A) oder mehr sowie im Nachtzeitraum in Höhe von 60 dB(A) oder mehr ausgesetzt sind.

4.1 Prognose-Nullfall

Die Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall, also ohne Querspange und ohne dem Verkehr aus den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" sind in Abbildung 1 im Anhang zu dieser Untersuchung dargestellt. In der Abbildung sind alle Fassaden, an denen Beurteilungspegel in Höhe 70 dB(A) tagsüber und/oder in Höhe von 60 dB(A) nachts erreicht werden, mit einer roten Markierung versehen.

Die Beurteilungspegel an den einzelnen Anwesen gehen auch aus den Spalten 7 (tagsüber) und 8 (nachts) der Tabelle in Anlage H hervor.

Sowohl in der Abbildung 1 als auch in der Tabelle in Anlage H sind die Beurteilungspegel nach RLS-90 /1/ bzw. 16. BImSchV /2/ auf ganze dB(A) aufgerundet dargestellt, d.h. dass z.B. ein Geräuschemissionspegel in Höhe 59,1 dB(A) einen Beurteilungspegel in Höhe von 60 dB(A) ergibt.

In den Spalten 9 und 10 der Tabelle in Anlage H sind das Erreichen und die Überschreitungen der Schwellenwerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts durch die Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalles dargestellt. Wird der Schwellenwert gerade erreicht, wird als Überschreitung 0 dB(A) angegeben. Aufgrund der vorgeschriebenen Aufrundung bei der Bildung des Beurteilungspegels liegt in diesen Fällen der Beurteilungspegel zwischen 69,1 dB(A) und 70,0 dB(A) tagsüber und zwischen 59,1 dB(A) und 60 dB(A) nachts, also um bis zu 0,9 dB(A) unterhalb oder genau auf dem Schwellenwert.

Die Spalten 9 und 10 der Tabelle in Anlage H zeigen, dass für den Prognose-Nullfall an insgesamt **23** Anwesen ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts erreicht wird. Darunter befinden sich – wie auch bei den nachfolgend dargestellten Berechnungsergebnissen der übrigen Prognosefälle - jedoch auch 3 Anwesen im Bereich der Heinrichstraße (Heinrichstraße 78 und 86 sowie Binderslebener Landstraße 218, siehe Seite 4 der Anlage H). Diese Gebäude wurden in die Berechnungen aufgenommen, um die Wirkung der Querspange entlang der Heinrichstraße darzustellen.

4.2 Prognose-Normalfall und Vergleich mit Prognose-Nullfall

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel für den Prognose-Normalfall, also mit Querspange und mit dem Verkehr aus den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" wurden neben den Bestandsgebäuden auch die Gebäude in den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" in das digitale Rechenmodell integriert (siehe Abbildung 2), um auch eventuell auftretende Reflexionen an diesen Gebäuden zu berücksichtigen.

Bei den Gebäuden im Plangebiet „Marienhöhe“ wurde dabei aus Gründen der Prognosesicherheit die Bebauungsvariante 1b aus der schalltechnischen Untersuchung /m/ aus dem Jahre 2011 gewählt, da diese mit ihrer 4-geschossigen Riegelbebauung entlang der Binderslebener Landstraße die höchsten Reflexionen erwarten lässt. Die berücksichtigten Gebäude im Plangebiet „Bunter Mantel“ basieren auf dem vorliegenden Vorhaben- und Erschließungsplan /n/.

Die Beurteilungspegel für den Prognose-Normalfall sind in Abbildung 2 im Anhang zu dieser Untersuchung dargestellt. In der Abbildung sind wieder alle Fassaden, an denen Beurteilungspegel in Höhe 70 dB(A) tagsüber und/oder in Höhe von 60 dB(A) nachts erreicht werden, mit einer roten Markierung versehen.

Die Beurteilungspegel an den einzelnen Anwesen gehen wiederum aus der Tabelle in Anlage H hervor und können den Spalten 11 (tagsüber) und 12 (nachts) entnommen werden.

In den Spalten 13 und 14 der Tabelle in Anlage H sind das Erreichen und die Überschreitungen der Schwellenwerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts durch die Beurteilungspegel des Prognose-Normalfalles dargestellt.

Die Spalten 13 und 14 der Tabelle in Anlage H zeigen, dass nun für den Prognose-Normalfall an insgesamt **46** Anwesen (darunter wieder die drei Gebäude im Bereich der Heinrichstraße) ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts erreicht wird.

Insbesondere im Bereich der neuen gemäß der Stadt Erfurt /h/ nur tagsüber betriebenen Lichtzeichenanlage der Einmündung zum Plangebiet „Bunter Mantel“ wird nun an mehr Anwesen ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts erreicht. Aber auch durch die steigende Verkehrsmenge aufgrund der Querspange und der Verkehrsmengen aus den Plangebieten insgesamt sind mehr Anwesen an der Binderslebener Landstraße von den Überschreitungen betroffen.

In den Spalten 15 und 16 der Anlage H sind die Pegeldifferenzen des Prognose-Normalfalles im Vergleich zum Prognose-Nullfall angeführt. Pegelerhöhungen bei Prognose-Normalfall sind in roter Schrift und Pegelminderungen in grüner Schrift dargestellt.

Wie erwartet, ergibt sich an den Anwesen entlang der Binderslebener Landstraße durchweg eine Erhöhung der Beurteilungspegel. Die Erhöhungen der Pegel betragen tagsüber von 0,2 dB(A) bis 4,0 dB(A) und nachts von 0,3 dB(A) bis 1,3 dB(A).

Tagsüber treten die geringsten Pegelerhöhungen im Einflussbereich der hohen Verkehrsgeräuschemissionen der Heinrichstraße im Prognose-Nullfall auf, so dass die in der vorletzten Spalte der Anlage C dokumentierten Erhöhungen der Geräuschemissionspegel von mindestens 1,1 dB(A) an der Binderslebener Landstraße nicht ganz erreicht werden. Demgegenüber werden die in der vorletzten Spalte der Anlage C dargestellten maximalen Erhöhungen der Geräuschemissionspegel von 1,4 dB(A) im Einflussbereich um die neue Lichtzeichenanlage an der Einmündung zum Plangebiet „Bunter Mantel“ überschritten. Ursache hierfür ist der bei den Geräuschemissionspegeln in Anlage C noch nicht berücksichtigte Zuschlag K gemäß RLS-90 /1/ für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen.

Während der Nachtzeit treten die geringsten Pegelerhöhungen wieder im Bereich der Heinrichstraße auf. Ursache hierfür sind analog zur Tagzeit die hohen Verkehrsgeräuschemissionen der Heinrichstraße im Prognose-Nullfall. An den meisten Immissionsorten werden jedoch die in der letzten Spalte der Anlage C angeführten Pegelerhöhungen um 0,6 dB(A) bis 1,0 dB(A) erreicht. Insbesondere im Bereich der Anwesen am Siegfriedweg ist im Gegensatz dazu ein um bis zu 0,2 dB(A) höherer Pegelanstieg als in der letzten Spalte der Anlage C angeführt zu erkennen. Ursache hierfür sind die an den Plangebäuden des Gebiets „Marienhöhe“ auftretenden Pegelreflexionen.

Pegelminderungen beim Prognose-Normalfall im Vergleich zum Prognose-Nullfall treten ausnahmslos bei den Anwesen entlang der Heinrichstraße auf. Der Grund liegt darin, dass unter Berücksichtigung der Querspange die Verkehrsmenge in der Heinrichstraße und damit auch die Geräuschemissionspegel abnehmen.

4.3 Prognose-Normalfall „bereinigt“ und Vergleich mit Prognose-Normalfall

Die Beurteilungspegel für den Prognose-Normalfall „bereinigt“, also mit Querspange und ohne dem Verkehr aus den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" sind in Abbildung 3 im Anhang zu dieser Untersuchung dargestellt. In der Abbildung sind wieder alle Fassaden, an denen Beurteilungspegel in Höhe 70 dB(A) tagsüber und/oder in Höhe von 60 dB(A) nachts erreicht werden, mit einer roten Markierung versehen.

Die Beurteilungspegel an den einzelnen Anwesen gehen auch aus der Tabelle in Anlage I hervor und können den Spalten 11 (tagsüber) und 12 (nachts) entnommen werden.

In den Spalten 13 und 14 der Tabelle in Anlage I sind das Erreichen und die Überschreitungen der Schwellenwerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts durch die Beurteilungspegel des Prognose-Normalfalles „bereinigt“ dargestellt. Diese zeigen, dass nun für den Prognose-Normalfall „bereinigt“ an insgesamt **35** Anwesen (darunter wieder die drei Gebäude im Bereich der Heinrichstraße) ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts erreicht wird. Im Vergleich zum Prognose-Normalfall (siehe Spalten 7 bis 10 der Anlage I) sind nun 11 Anwesen weniger von Überschreitungen betroffen. Diese befinden sich fast ausnahmslos im Einflussbereich der tagsüber lichtzeichengeregelten Kreuzung zum Plangebiet „Bunter Mantel“.

In den Spalten 15 und 16 der Anlage I sind die Pegeldifferenzen des Prognose-Normalfalles „bereinigt“ im Vergleich zum Prognose-Normalfall angeführt.

Erwartungsgemäß treten aufgrund des Wegfalls des Verkehrs aus den Plangebieten und der tagsüber lichtzeichengeregelten Kreuzung an der Einmündung zum Plangebiet „Bunter Mantel“ ausschließlich Pegelminderungen auf. Diese betragen tagsüber bis zu -3,1 dB(A) im Bereich der Ampel beim Plangebiet „Bunter Mantel“ und nachts bis zu -0,8 dB(A) im Bereich der Anwesen am Siegfriedweg durch den Wegfall der Reflexionen an den Plangebäuden „Marienhöhe“.

4.4 Prognose-Normalfall mit reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Binderslebener Landstraße und Vergleiche mit Prognose-Normalfall

Die Beurteilungspegel für die Prognose-Normalfall-Varianten-30 km/h, also mit Querspange und mit dem Verkehr aus den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe", jedoch entweder mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts oder sowohl nachts als auch tagsüber sind in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt.

Die Beurteilungspegel an den einzelnen Anwesen gehen auch aus den Tabellen in den Anlage J und K hervor und können dort jeweils den Spalten 11 (tagsüber) und 12 (nachts) entnommen werden.

In den jeweiligen Spalten 13 und 14 der Tabellen in den Anlage J und K sind für die beiden Prognose-Normalfall-Varianten wieder das Erreichen und die Überschreitungen der Schwellenwerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts dargestellt.

Die Ergebnisse in Anlage J zeigen, dass für die Prognose-Normalfall-Variante-30 km/h-nachts mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in der Binderslebener Landstraße **ausschließlich während des Nachtzeitraumes** noch an insgesamt **26** Anwesen (darunter wieder die drei Gebäude direkt entlang der Heinrichstraße) Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts erreicht wird (siehe Anlage J).

Bei der Prognose-Normalfall-Variante-30 km/h-tag+nacht in Anlage K mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Binderslebener Landstraße **sowohl tagsüber als auch nachts** treten nur noch an **4** Anwesen Beurteilungspegel in Höhe von 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts auf. Neben den drei Gebäuden im Bereich der Heinrichstraße wird nur noch am Anwesen Binderslebener Landstraße 113 mit einem Rechenwert 59,2 dB(A) der Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts gerade erreicht (siehe Anlage K).

In den jeweiligen Spalten 15 und 16 der Anlagen J und K sind die Pegeldifferenzen der Prognose-Normalfall-Varianten wiederum im Vergleich zum Prognose-Normalfall angeführt.

Erwartungsgemäß tritt bei der Variante mit einer ausschließlich im Nachtzeitraum reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Binderslebener Landstraße tagsüber (Anlage J) keine Pegelminderung ein. Während des Nachtzeitraumes beträgt die Abnahme der Beurteilungspegel an allen Anwesen direkt entlang der Binderslebener Landstraße, die nicht relevant von den hohen Verkehrsgeräuschimmissionen verursacht durch die Heinrichstraße betroffen sind, von -1,8 dB(A) bis zu -2,6 dB(A).

Dort wo die Pegelminderung von 2,5 dB(A) (=Differenz der Emissionspegel) abweicht, wird dies durch den Einfluss der Heinrichstraße und Rundungsabweichungen verursacht.

Wie die Spalte 15 der Anlage K zeigt, tritt eine ähnlich hohe Pegelminderung (von -1,7 dB(A) bis zu -2,5 dB(A)) auch durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit tagsüber auf 30 km/h an den Anwesen direkt entlang der Binderslebener Landstraße ein. Nachts ist die Pegelminderung naturgemäß identisch mit der in Anlage J dargestellten Prognose-Normalfall-Variante-30 km/h nachts.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Binderslebener Landstraße auf 30 km/h sowohl tagsüber als auch nachts ist somit aus schalltechnischer Sicht am besten geeignet, an fast allen Anwesen außerhalb des Einwirkungsbereiches der Heinrichstraße auch unter Berücksichtigung der zusätzlich durch die geplanten Baugebiete „Marienhöhe“ und „Bunter Mantel“ induzierten Verkehrsmengen Beurteilungspegel in Höhe von 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts oder höher zu verhindern. Nur am Anwesen Binderslebener Landstraße 113 verbleibt rechnerisch einzig ein Geräuschimmissionspegel von 59,2 dB(A) und somit ein nach RLS-90 /1/ aufgerundeter Beurteilungspegel in Höhe von 60 dB(A) nachts.

Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ausschließlich im Nachtzeitraum verbleiben direkt entlang der Binderslebener Landstraße noch 23 Anwesen mit mindestens Beurteilungspegeln in Höhe von 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts.

5. Zusammenfassung

Durch die so genannte Querspange (Hersfelder Straße) wird im Westen von Erfurt die Bundesstraße 7 (Eisenacher Straße) mit der Binderslebener Landstraße (BiLa) verbunden.

Angesichts der geplanten Aufstellung von Bebauungsplänen im Bereich der Binderslebener Landstraße (Gebiete „Bunter Mantel“ und „Marienhöhe“), die zu Erhöhungen der Verkehrsmengen führen sowie dem Umstand, wonach Verkehrsprognosen für einen Zeithorizont von etwa 10 bis 15 Jahren auszuweisen sind, sollten die bereits in den Jahren 2004 bis 2007 durchgeführten schalltechnischen Berechnungen aktualisiert werden.

Nach Angaben der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Erfurt wurden die Geräuschimmissionsberechnungen auf Basis der folgenden unterschiedlichen Prognosefälle für das Prognosejahr 2025 durchgeführt (alle unter Berücksichtigung der Geräuschimmissionen der in der BiLa verkehrenden Stadtbahn):

- Prognose-Nullfall:

Ohne Querspange und ohne Berücksichtigung der Verkehrsströme, die auf die Bebauungen in den Plangebieten "Bunter Mantel" und "Marienhöhe" zurückzuführen sind.

- Prognose-Normalfall:

Mit Querspange sowie mit Verkehrsmengen der Plangebiete "Bunter Mantel" und "Marienhöhe".

- Prognose-Normalfall "bereinigt":
Mit Querspange, jedoch ohne die Verkehrsströme verursacht durch die Plangebiete "Bunter Mantel" und "Marienhöhe".
- Prognose-Normalfall mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Binderslebener Landstraße entweder ausschließlich nachts oder sowohl nachts als auch tagsüber

Gemäß der Aufgabenstellung der Landeshauptstadt Erfurt waren diejenigen Gebäudefassaden entlang der Binderslebener Landstraße darzustellen, die tagsüber von Beurteilungspegeln in Höhe von 70 dB(A) oder mehr sowie im Nachtzeitraum in Höhe von 60 dB(A) oder mehr ausgesetzt sind.

Die schalltechnischen Berechnungen zeigen, dass bei den unterschiedlichen Prognosefällen die nachfolgend angegebene Anzahl an Anwesen im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Binderslebener Landstraße mindestens von Beurteilungspegeln in Höhe von 70 dB(A) tagsüber und/oder in Höhe von 60 dB(A) nachts betroffen sind.

- Prognose-Nullfall: 20 Anwesen
- Prognose-Normalfall: 43 Anwesen
- Prognose-Normalfall "bereinigt": 32 Anwesen
- Prognose-Normalfall mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von auf 30 km/h ausschließlich nachts: 23 Anwesen
- Prognose-Normalfall mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von auf 30 km/h tagsüber und nachts: 1 Anwesen

(In den Abbildungen und Tabellen sind zusätzlich auch immer 3 Anwesen im Bereich der östlich verlaufenden Heinrichstraße, die sich immer innerhalb des Einwirkungsbereiches der hohen Verkehrsgeräuschmissionen der Heinrichstraße befinden enthalten.)

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Binderslebener Landstraße auf 30 km/h sowohl tagsüber als auch nachts ist somit aus schalltechnischer Sicht am besten geeignet, an fast allen Anwesen außerhalb des Einwirkungsbereiches der Heinrichstraße auch unter Berücksichtigung der zusätzlich durch die geplanten Baugebiete „Marienhöhe“ und „Bunter Mantel“ induzierten Verkehrsmengen Beurteilungspegel in Höhe von 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts oder höher zu verhindern. Nur am Anwesen Binderslebener Landstraße 113 verbleibt rechnerisch einzig ein Geräuschimmissionspegel von 59,2 dB(A) und somit ein nach RLS-90 /1/ aufgerundeter Beurteilungspegel in Höhe von 60 dB(A) nachts.

Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ausschließlich im Nachtzeitraum verbleiben direkt entlang der Binderslebener Landstraße noch 23 Anwesen mit mindestens Beurteilungspegeln in Höhe von 70 dB(A) tagsüber und/oder 60 dB(A) nachts.

Dipl.-Ing. Peter Meckl

Dipl.-Ing. Gerhard Steger



Anlage A

zum Bericht 2334/B6/mec vom 02.07.2012

Querschnitt	Prognose Normalfall „bereinigt“ Mit Querspange, ohne Plangebiete			Prognose Normalfall Mit Querspange, mit Plangebieten			Prognosenullfall Ohne Querspange ohne Plangebiete		
	DTV	p tag	p nacht	DTV	p tag	p nacht	DTV	p tag	p nacht
1.1 BILA ost von Heinrichstr. bis Bunter Mantel	16.800	6,0	8,0	20.050	5,0	7,0	15.000	5,0	8,0
1.2 von Bunter Mantel bis Marienhöhe	16.800	6,0	8,0	18.150	5,5	7,5	15.000	5,0	8,0
1.3 von Marienhöhe bis Hauptfriedhof	16.800	6,0	8,0	17.250	6,0	8,0	15.000	5,0	8,0
2 BILA west	15.500	6,0	8,5	15.950	6,0	8,5	13.600	4,5	8,5
3 Heinrichstraße	23.100	6,5	7,0	24.650	6,5	7,0	25.250	7,5	9,0
4 Gothaer Straße	11.300	6,0	7,0	Auswirkungen vernachlässigbar			14.050	7,5	10,0
5 Eisenacher Str.	9.500	4,0	6,5	Auswirkungen vernachlässigbar			11.500	7,5	10,5
6.1 Hersfelder Str. von Eisenacher Str bis G.Weißkopf/ Kastorstr.	11.150	7,0	11,0	Auswirkungen vernachlässigbar					
6.2 Von G.Weißkopf/ Kastorstr. bis Orionstraße	9.100	7,5	12,0						
6.3 von Orionstraße bis BiLa	12.850	6,5	10,0						

Anlage B

zum Bericht 2334/B6/mec vom 02.07.2012

Berechnung der Emissionspegel der einzelnen Straßenabschnitte nach RLS-90

Prognose-Nullfall (ohne Querspange, ohne Plangebiete)

Straße	Abschnitt	Nr.	zugrunde gelegte Daten										Berechnung des Emissionspegels nach RLS-90																	
			Straßenbe- schaffenheit:			zul. Höchs- geschw.		Verkehrszahlen:					Lkw-Anteile			Multiplikator für Straßengattung		Zwischengrößen in dB(A)						Emissionspegel						
			Straßengattung (Tab.3)	Straßenoberfläche (Tab. 4)	Steigung in %	für Pkw	für Lkw	DTV	Quelle	Zähjahr:	Prognosejahr:	Zunahmefaktor:	DTV-Prognose	gesamt 24h	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Eisenacher Str (100)	Abzweig Querspange-OT Schmira	103	3	1	0	100	80		P	2025		11500		7,5	10,5	0,06	0,008	690	92	67,8	59,6	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0	0	67,7	59,5	
Eisenacher Str (60)	Abzweig Querspange-OT Schmira	104	3	1	0	60	60		P	2025		11500		7,5	10,5	0,06	0,008	690	92	67,8	59,6	0,0	0,0	-3,3	-3	0	0	64,5	56,6	
Eisenacher Str (50)	OT Schmira	105	3	1	0	50	50		P	2025		11500		7,5	10,5	0,06	0,008	690	92	67,8	59,6	0,0	0,0	-4,5	-4,1	0	0	63,3	55,5	
Eisenacher Str (60)	OT Schmira-Wartburgstr	106	3	1	0	60	60		P	2025		11500		7,5	10,5	0,06	0,008	690	92	67,8	59,6	0,0	0,0	-3,3	-3	0	0	64,5	56,6	
Gothaer Str	Wartburgstr-Parkplatz EKZ	107	3	1	0	60	60		P	2025		14050		7,5	10,0	0,06	0,008	843	112	68,6	60,4	0,0	0,0	-3,3	-3,1	0	0	65,3	57,3	
Gothaer Str	Parkplatz EKZ-Parkplatz Messe	108	3	1	0	60	60		P	2025		14050		7,5	10,0	0,06	0,008	843	112	68,6	60,4	0,0	0,0	-3,3	-3,1	0	0	65,3	57,3	
Gothaer Str	Parkplatz Messe-Waidpfad	109	3	1	0	60	60		P	2025		14050		7,5	10,0	0,06	0,008	843	112	68,6	60,4	0,0	0,0	-3,3	-3,1	0	0	65,3	57,3	
Gothaer Str	Waidpfad-Im Gebreite	110	3	1	0	60	60		P	2025		14050		7,5	10,0	0,06	0,008	843	112	68,6	60,4	0,0	0,0	-3,3	-3,1	0	0	65,3	57,3	
Gothaer Str (60)	Im Gebreite-Heinrichstr	111	3	1	0	60	60		P	2025		14050		7,5	10,0	0,06	0,008	843	112	68,6	60,4	0,0	0,0	-3,3	-3,1	0	0	65,3	57,3	
Gothaer Str (50)	Im Gebreite-Heinrichstr	112	3	1	0	50	50		P	2025		14050		7,5	10,0	0,06	0,008	843	112	68,6	60,4	0,0	0,0	-4,5	-4,2	0	0	64,1	56,2	
Heinrichstr	Gothaer-Ottostr	113	3	1	0	50	50		P	2025		25250		7,5	9,0	0,06	0,008	1515	202	71,2	62,8	0,0	0,0	-4,5	-4,3	0	0	66,7	58,5	
Heinrichstr	Ottostr-BILA	114	3	1	0	50	50		P	2025		25250		7,5	9,0	0,06	0,008	1515	202	71,2	62,8	0,0	0,0	-4,5	-4,3	0	0	66,7	58,5	
BILA	Heinrichstr-Abzw.Bunter Mantel	115	3	1	0	50	50		P	2025		15000		5,0	8,0	0,06	0,008	900	120	68,3	60,3	0,0	0,0	-4,9	-4,4	0	0	63,4	55,9	
BILA	Bunter Mantel-Abzw.Marienhöhe	116	3	1	0	50	50		P	2025		15000		5,0	8,0	0,06	0,008	900	120	68,3	60,3	0,0	0,0	-4,9	-4,4	0	0	63,4	55,9	
BILA	Marienhöhe-Hauptfriedhof	117	3	1	0	50	50		P	2025		15000		5,0	8,0	0,06	0,008	900	120	68,3	60,3	0,0	0,0	-4,9	-4,4	0	0	63,4	55,9	
BILA	Hauptfriedhof-Überm Born	118	3	1	0	50	50		P	2025		13600		4,5	8,5	0,06	0,008	816	109	67,8	60,0	0,0	0,0	-5	-4,3	0	0	62,8	55,7	
BILA	Überm Born-Abzweig Querspange	119	3	1	0	50	50		P	2025		13600		4,5	8,5	0,06	0,008	816	109	67,8	60,0	0,0	0,0	-5	-4,3	0	0	62,8	55,7	

Anlage C

zum Bericht 2334/B6/mec vom 02.07.2012

Berechnung der Emissionspegel der einzelnen Straßenabschnitte nach RLS-90

Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Plangebiet)

Straße	Abschnitt	Nr.	zugrunde gelegte Daten											Berechnung des Emissionspegels nach RLS-90										Änderung gegenüber = 0-Fall								
			Straßenbe-schaffenheit:		zul. Höchs-geschw.		Verkehrszahlen:				Lkw-Anteile			Multiplikator für Straßengattung		Zwischengrößen in dB(A)						Emissionspegel		Lm,E in dB(A)								
			Straßengattung (Tab.3)	Straßenoberfläche (Tab.4)	Steigung in %	für Pkw	für Lkw	DTV	Quelle	Zähljahr:	Prognosejahr:	Zunahmefaktor:	DTV-Prognose	gesamt 24h	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	3	3	7	0	80	80		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	-2,0	-2,0	-1,7	-1,4	0	0	62,4	54,6	-5,3	-4,9
Eisenacher Str (60)	Abzweig Querspange-OT Schmira	4	3	1	0	60	60		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1
Eisenacher Str (50)	OT Schmira	5	3	1	0	50	50		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-5,1	-4,6	0	0	61,0	53,4	-2,3	-2,1
Eisenacher Str (60)	OT Schmira-Wartburgstr	6	3	1	0	60	60		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1
Gothaer Str	Wartburgstr-Parkplatz EKZ	7	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Parkplatz EKZ-Parkplatz Messe	8	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Parkplatz Messe-Waidpfad	9	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Waidpfad-Im Gebreite	10	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str (60)	Im Gebreite-Heinrichstr	11	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str (50)	Im Gebreite-Heinrichstr	12	3	1	0	50	50		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-4,7	-4,5	0	0	62,6	54,3	-1,5	-1,9
Heinrichstr	Gothaer-Ottostr	13	3	1	0	50	50		P		2025		24650		6,5	7,0	0,06	0,008	1479	197	70,9	62,2	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,3	57,7	-0,4	-0,8
Heinrichstr	Ottostr-BILA	14	3	1	0	50	50		P		2025		24650		6,5	7,0	0,06	0,008	1479	197	70,9	62,2	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,3	57,7	-0,4	-0,8
BILA	Heinrichstr-Abzw.Bunter Mantel	15	3	1	0	50	50		P		2025		20500		5,0	7,0	0,06	0,008	1230	164	69,7	61,4	0,0	0,0	-4,9	-4,5	0	0	64,8	56,9	1,4	1,0
BILA	Bunter Mantel-Abzw.Marienhöhe	16	3	1	0	50	50		P		2025		18150		5,5	7,5	0,06	0,008	1089	145	69,3	61,0	0,0	0,0	-4,8	-4,5	0	0	64,5	56,5	1,1	0,6
BILA	Marienhöhe-Hauptfriedhof	17	3	1	0	50	50		P		2025		17250		6,0	8,0	0,06	0,008	1035	138	69,2	60,9	0,0	0,0	-4,7	-4,4	0	0	64,5	56,5	1,1	0,6
BILA	Hauptfriedhof-Überm Born	18	3	1	0	50	50		P		2025		15950		6,0	8,5	0,06	0,008	957	128	68,8	60,7	0,0	0,0	-4,7	-4,3	0	0	64,1	56,4	1,3	0,7
BILA	Überm Born-Abzweig Querspange	19	3	1	0	50	50		P		2025		15950		6,0	8,5	0,06	0,008	957	128	68,8	60,7	0,0	0,0	-4,7	-4,3	0	0	64,1	56,4	1,3	0,7
Hersfelder Str (Querspange)	BILA-Orionstr	20	4	1	0	60	60		P		2025		12850		6,5	10,0	0,06	0,011	771	141	68,0	61,4	0,0	0,0	-3,5	-3,1	0	0	64,5	58,3		
Hersfelder Str (Querspange)	Orionstr-Kastorstr	21	4	1	0	60	60		P		2025		9100		7,5	12,0	0,06	0,011	546	100	66,8	60,3	0,0	0,0	-3,3	-2,9	0	0	63,5	57,4		
Hersfelder Str (Querspange) (60)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	22	4	1	0	60	60		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	0,0	0,0	-3,4	-3	0	0	64,1	58,0		
Hersfelder Str (Querspange) (100)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	23	4	7	0	100	80		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-0,1	-0,1	0	0	65,4	58,9		
Hersfelder Str (Querspange) (80)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	24	4	7	0	80	80		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-1,3	-1	0	0	64,2	58,0		
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	25	3	1	0	80	80		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-1,7	-1,4	0	0	64,4	56,6		

Anlage D

zum Bericht 2334/B6/mec vom 02.07.2012

Berechnung der Emissionspegel der einzelnen Straßenabschnitte nach RLS-90

Prognose-Normalfall "bereinigt" (mit Querspange, ohne Plangebiete)

Straße	Abschnitt	Nr.	zugrunde gelegte Daten											Berechnung des Emissionspegels nach RLS-90										Änderung gegenüber = 0-Fall								
			Straßenbe-schaffenheit:		zul. Höchs-geschw.		Verkehrszahlen:					Lkw-Anteile			Multiplikator für Straßengattung		Zwischengrößen in dB(A)						Emissionspegel		Lm,E in dB(A)							
			Straßengattung (Tab.3)	Straßenoberfläche (Tab.4)	Steigung in %	für Pkw	für Lkw	DTV	Quelle	Zähljahr:	Prognosejahr:	Zunahmefaktor:	DTV-Prognose	gesamt 24h	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	3	3	7	0	80	80		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	-2,0	-2,0	-1,7	-1,4	0	0	62,4	54,6	-5,3	-4,9
Eisenacher Str (60)	Abzweig Querspange-OT Schmira	4	3	1	0	60	60		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1
Eisenacher Str (50)	OT Schmira	5	3	1	0	50	50		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-5,1	-4,6	0	0	61,0	53,4	-2,3	-2,1
Eisenacher Str (60)	OT Schmira-Wartburgstr	6	3	1	0	60	60		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1
Gothaer Str	Wartburgstr-Parkplatz EKZ	7	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Parkplatz EKZ-Parkplatz Messe	8	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Parkplatz Messe-Waidpfad	9	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Waidpfad-Im Gebreite	10	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str (60)	Im Gebreite-Heinrichstr	11	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str (50)	Im Gebreite-Heinrichstr	12	3	1	0	50	50		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-4,7	-4,5	0	0	62,6	54,3	-1,5	-1,9
Heinrichstr	Gothaer-Ottostr	13	3	1	0	50	50		P		2025		23100		6,5	7,0	0,06	0,008	1386	185	70,6	61,9	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,0	57,4	-0,7	-1,1
Heinrichstr	Ottostr-BILA	14	3	1	0	50	50		P		2025		23100		6,5	7,0	0,06	0,008	1386	185	70,6	61,9	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,0	57,4	-0,7	-1,1
BILA	Heinrichstr-Abzw.Bunter Mantel	15	3	1	0	50	50		P		2025		16800		6,0	8,0	0,06	0,008	1008	134	69,1	60,8	0,0	0,0	-4,7	-4,4	0	0	64,4	56,4	1,0	0,5
BILA	Bunter Mantel-Abzw.Marienhöhe	16	3	1	0	50	50		P		2025		16800		6,0	8,0	0,06	0,008	1008	134	69,1	60,8	0,0	0,0	-4,7	-4,4	0	0	64,4	56,4	1,0	0,5
BILA	Marienhöhe-Hauptfriedhof	17	3	1	0	50	50		P		2025		16800		6,0	8,0	0,06	0,008	1008	134	69,1	60,8	0,0	0,0	-4,7	-4,4	0	0	64,4	56,4	1,0	0,5
BILA	Hauptfriedhof-Überm Born	18	3	1	0	50	50		P		2025		15500		6,0	8,5	0,06	0,008	930	124	68,7	60,5	0,0	0,0	-4,7	-4,3	0	0	64,0	56,2	1,2	0,5
BILA	Überm Born-Abzweig Querspange	19	3	1	0	50	50		P		2025		15500		6,0	8,5	0,06	0,008	930	124	68,7	60,5	0,0	0,0	-4,7	-4,3	0	0	64,0	56,2	1,2	0,5
Hersfelder Str (Querspange)	BILA-Orionstr	20	4	1	0	60	60		P		2025		12850		6,5	10,0	0,06	0,011	771	141	68,0	61,4	0,0	0,0	-3,5	-3,1	0	0	64,5	58,3		
Hersfelder Str (Querspange)	Orionstr-Kastorstr	21	4	1	0	60	60		P		2025		9100		7,5	12,0	0,06	0,011	546	100	66,8	60,3	0,0	0,0	-3,3	-2,9	0	0	63,5	57,4		
Hersfelder Str (Querspange) (60)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	22	4	1	0	60	60		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	0,0	0,0	-3,4	-3	0	0	64,1	58,0		
Hersfelder Str (Querspange) (100)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	23	4	7	0	100	80		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-0,1	-0,1	0	0	65,4	58,9		
Hersfelder Str (Querspange) (80)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	24	4	7	0	80	80		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-1,3	-1	0	0	64,2	58,0		
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	25	3	1	0	80	80		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-1,7	-1,4	0	0	64,4	56,6		

Anlage E

zum Bericht 2334/B6/mec vom 02.07.2012

Berechnung der Emissionspegel der einzelnen Straßenabschnitte nach RLS-90

Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Plangebieten), Variante zulässige Höchstgeschwindigkeit Binderslebener Landstraße nachts 30 km/h

Straße	Abschnitt	Nr.	zugrunde gelegte Daten											Berechnung des Emissionspegels nach RLS-90											Änderung gegenüber = 0-Fall							
			Straßenbe-schaffenheit:		zul. Höchs-geschw.		Verkehrszahlen:				Lkw-Anteile			Multiplikator für Straßengattung		Zwischengrößen in dB(A)						Emissionspegel		Lm,E in dB(A)								
			Tab.3	Tab.4	Steigung in %	für Pkw (tagsüber/nachts)	für Lkw (tagsüber/nachts)	DTV	Quelle	Zähljahr:	Prognosejahr:	Zunahmefaktor:	DTV-Prognose	gesamt 24h	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			(Z=Zählung, GA=Gutachten, K= Verk.-mengenkarte, P=Prognose)											p in %:			M in Kfz/h		Lm(25)		DStrO		Dv		DStg		Lm,E in dB(A)		Lm,E in dB(A)			
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	3	3	7	0	80	80		P	2025		9500	4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	-2,0	-2,0	-1,7	-1,4	0	0	62,4	54,6	-5,3	-4,9		
Eisenacher Str (60)	Abzweig Querspange-OT Schmira	4	3	1	0	60	60		P	2025		9500	4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1		
Eisenacher Str (50)	OT Schmira	5	3	1	0	50	50		P	2025		9500	4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-5,1	-4,6	0	0	61,0	53,4	-2,3	-2,1		
Eisenacher Str (60)	OT Schmira-Wartburgstr	6	3	1	0	60	60		P	2025		9500	4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1		
Gothaer Str	Wartburgstr-Parkplatz EKZ	7	3	1	0	60	60		P	2025		11300	6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9		
Gothaer Str	Parkplatz EKZ-Parkplatz Messe	8	3	1	0	60	60		P	2025		11300	6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9		
Gothaer Str	Parkplatz Messe-Waidpfad	9	3	1	0	60	60		P	2025		11300	6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9		
Gothaer Str	Waidpfad-Im Gebreite	10	3	1	0	60	60		P	2025		11300	6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9		
Gothaer Str (60)	Im Gebreite-Heinrichstr	11	3	1	0	60	60		P	2025		11300	6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9		
Gothaer Str (50)	Im Gebreite-Heinrichstr	12	3	1	0	50	50		P	2025		11300	6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-4,7	-4,5	0	0	62,6	54,3	-1,5	-1,9		
Heinrichstr	Gothaer-Ottostr	13	3	1	0	50	50		P	2025		24650	6,5	7,0	0,06	0,008	1479	197	70,9	62,2	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,3	57,7	-0,4	-0,8		
Heinrichstr	Ottostr-BILA	14	3	1	0	50	50		P	2025		24650	6,5	7,0	0,06	0,008	1479	197	70,9	62,2	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,3	57,7	-0,4	-0,8		
BILA	Heinrichstr-Abzw.Bunter Mantel	15	3	1	0	50/30	50/30		P	2025		20500	5,0	7,0	0,06	0,008	1230	164	69,7	61,4	0,0	0,0	-4,9	-7	0	0	64,8	54,4	1,4	-1,5		
BILA	Bunter Mantel-Abzw.Marienhöhe	16	3	1	0	50/30	50/30		P	2025		18150	5,5	7,5	0,06	0,008	1089	145	69,3	61,0	0,0	0,0	-4,8	-7	0	0	64,5	54,0	1,1	-1,9		
BILA	Marienhöhe-Hauptfriedhof	17	3	1	0	50/30	50/30		P	2025		17250	6,0	8,0	0,06	0,008	1035	138	69,2	60,9	0,0	0,0	-4,7	-6,9	0	0	64,5	54,0	1,1	-1,9		
BILA	Hauptfriedhof-Überm Born	18	3	1	0	50/30	50/30		P	2025		15950	6,0	8,5	0,06	0,008	957	128	68,8	60,7	0,0	0,0	-4,7	-6,9	0	0	64,1	53,8	1,3	-1,9		
BILA	Überm Born-Abzweig Querspange	19	3	1	0	50/30	50/30		P	2025		15950	6,0	8,5	0,06	0,008	957	128	68,8	60,7	0,0	0,0	-4,7	-6,9	0	0	64,1	53,8	1,3	-1,9		
Hersfelder Str (Querspange)	BILA-Orionstr	20	4	1	0	60	60		P	2025		12850	6,5	10,0	0,06	0,011	771	141	68,0	61,4	0,0	0,0	-3,5	-3,1	0	0	64,5	58,3				
Hersfelder Str (Querspange)	Orionstr-Kastorstr	21	4	1	0	60	60		P	2025		9100	7,5	12,0	0,06	0,011	546	100	66,8	60,3	0,0	0,0	-3,3	-2,9	0	0	63,5	57,4				
Hersfelder Str (Querspange) (60)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	22	4	1	0	60	60		P	2025		11150	7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	0,0	0,0	-3,4	-3	0	0	64,1	58,0				
Hersfelder Str (Querspange) (100)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	23	4	7	0	100	80		P	2025		11150	7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-0,1	-0,1	0	0	65,4	58,9				
Hersfelder Str (Querspange) (80)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	24	4	7	0	80	80		P	2025		11150	7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-1,3	-1	0	0	64,2	58,0				
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	25	3	1	0	80	80		P	2025		9500	4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-1,7	-1,4	0	0	64,4	56,6				

Anlage F

zum Bericht 2334/B6/mec vom 02.07.2012

Berechnung der Emissionspegel der einzelnen Straßenabschnitte nach RLS-90

Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Plangebieten), Variante zulässige Höchstgeschwindigkeit Binderslebener Landstraße tagsüber und nachts 30 km/h

Straße	Abschnitt	Nr.	zugrunde gelegte Daten											Berechnung des Emissionspegels nach RLS-90										Änderung gegenüber = 0-Fall								
			Straßenbe-schaffenheit:		zul. Höchs-geschw.		Verkehrszahlen:				Lkw-Anteile			Multiplikator für Straßengattung		Zwischengrößen in dB(A)				Emissionspegel		Lm,E in dB(A)										
			Tab.3	Tab.4	Steigung in %	für Pkw (tagsüber/nachts)	für Lkw (tagsüber/nachts)	DTV	Quelle	Zähljahr:	Prognosejahr:	Zunahmefaktor:	DTV-Prognose	gesamt 24h	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts		
			(Z=Zählung, GA=Gutachten, K= Verk.-mengenkarte, P=Prognose)											p in %:			M in Kfz/h		Lm(25)		DStrO		Dv		DStg		Lm,E in dB(A)		Lm,E in dB(A)			
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	3	3	7	0	80	80		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	-2,0	-2,0	-1,7	-1,4	0	0	62,4	54,6	-5,3	-4,9
Eisenacher Str (60)	Abzweig Querspange-OT Schmira	4	3	1	0	60	60		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1
Eisenacher Str (50)	OT Schmira	5	3	1	0	50	50		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-5,1	-4,6	0	0	61,0	53,4	-2,3	-2,1
Eisenacher Str (60)	OT Schmira-Wartburgstr	6	3	1	0	60	60		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-3,9	-3,5	0	0	62,2	54,5	-2,3	-2,1
Gothaer Str	Wartburgstr-Parkplatz EKZ	7	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Parkplatz EKZ-Parkplatz Messe	8	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Parkplatz Messe-Waidpfad	9	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str	Waidpfad-Im Gebreite	10	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str (60)	Im Gebreite-Heinrichstr	11	3	1	0	60	60		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-3,5	-3,4	0	0	63,8	55,4	-1,5	-1,9
Gothaer Str (50)	Im Gebreite-Heinrichstr	12	3	1	0	50	50		P		2025		11300		6,0	7,0	0,06	0,008	678	90	67,3	58,8	0,0	0,0	-4,7	-4,5	0	0	62,6	54,3	-1,5	-1,9
Heinrichstr	Gothaer-Ottostr	13	3	1	0	50	50		P		2025		24650		6,5	7,0	0,06	0,008	1479	197	70,9	62,2	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,3	57,7	-0,4	-0,8
Heinrichstr	Ottostr-BILA	14	3	1	0	50	50		P		2025		24650		6,5	7,0	0,06	0,008	1479	197	70,9	62,2	0,0	0,0	-4,6	-4,5	0	0	66,3	57,7	-0,4	-0,8
BILA	Heinrichstr-Abzw.Bunter Mantel	15	3	1	0	30/30	30/30		P		2025		20500		5,0	7,0	0,06	0,008	1230	164	69,7	61,4	0,0	0,0	-7,4	-7	0	0	62,3	54,4	-1,1	-1,5
BILA	Bunter Mantel-Abzw.Marienhöhe	16	3	1	0	30/30	30/30		P		2025		18150		5,5	7,5	0,06	0,008	1089	145	69,3	61,0	0,0	0,0	-7,3	-7	0	0	62,0	54,0	-1,4	-1,9
BILA	Marienhöhe-Hauptfriedhof	17	3	1	0	30/30	30/30		P		2025		17250		6,0	8,0	0,06	0,008	1035	138	69,2	60,9	0,0	0,0	-7,2	-6,9	0	0	62,0	54,0	-1,4	-1,9
BILA	Hauptfriedhof-Überm Born	18	3	1	0	30/30	30/30		P		2025		15950		6,0	8,5	0,06	0,008	957	128	68,8	60,7	0,0	0,0	-7,2	-6,9	0	0	61,6	53,8	-1,2	-1,9
BILA	Überm Born-Abzweig Querspange	19	3	1	0	30/30	30/30		P		2025		15950		6,0	8,5	0,06	0,008	957	128	68,8	60,7	0,0	0,0	-7,2	-6,9	0	0	61,6	53,8	-1,2	-1,9
Hersfelder Str (Querspange)	BILA-Orionstr	20	4	1	0	60	60		P		2025		12850		6,5	10,0	0,06	0,011	771	141	68,0	61,4	0,0	0,0	-3,5	-3,1	0	0	64,5	58,3		
Hersfelder Str (Querspange)	Orionstr-Kastorstr	21	4	1	0	60	60		P		2025		9100		7,5	12,0	0,06	0,011	546	100	66,8	60,3	0,0	0,0	-3,3	-2,9	0	0	63,5	57,4		
Hersfelder Str (Querspange) (60)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	22	4	1	0	60	60		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	0,0	0,0	-3,4	-3	0	0	64,1	58,0		
Hersfelder Str (Querspange) (100)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	23	4	7	0	100	80		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-0,1	-0,1	0	0	65,4	58,9		
Hersfelder Str (Querspange) (80)	Kastorstr-Abzweig Eisenacher	24	4	7	0	80	80		P		2025		11150		7,0	11,0	0,06	0,011	669	123	67,5	61,0	-2,0	-2,0	-1,3	-1	0	0	64,2	58,0		
Eisenacher Str (80)	Abzweig Querspange-OT Schmira	25	3	1	0	80	80		P		2025		9500		4,0	6,5	0,06	0,008	570	76	66,1	58,0	0,0	0,0	-1,7	-1,4	0	0	64,4	56,6		

Berechnung Emissionspegel Stadtbahn nach Schall 03

Stadtbahn (Bindersleb.Knie-Gartenstadt) Gleis: Richtung: stadtauswärts Abschnitt: 1 Km: 0+000 L _{m,E} t/n: 52,0 / 45,5										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	2	53	50	3,0	50,1	39,2
36	Straßenbahn		100	45	11	31	50	3,0	47,4	44,3
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
0+000	4430578,235	5649479,508	220,62	2,0	-	-	-	-	54,0	47,5
Stadtbahn (Gartenstadt-Nibelungenweg) Gleis: Richtung: stadtauswärts Abschnitt: 2 Km: 0+384 L _{m,E} t/n: 52,0 / 45,5										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	2	53	50	3,0	50,1	39,2
36	Straßenbahn		100	45	11	31	50	3,0	47,4	44,3
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
0+384	4430225,194	5649343,890	234,12	5,0	-	-	-	-	57,0	50,5
0+401	4430210,366	5649336,672	235,02	2,0	-	-	-	-	54,0	47,5
0+542	4430083,960	5649273,646	242,26	5,0	-	-	-	-	57,0	50,5
0+554	4430072,856	5649268,094	242,89	2,0	-	-	-	-	54,0	47,5
0+698	4429940,473	5649214,349	250,35	5,0	-	-	-	-	57,0	50,5
Stadtbahn (Nibelungenweg-Berufsschulen) Gleis: Richtung: stadtauswärts Abschnitt: 3 Km: 0+710 L _{m,E} t/n: 53,5 / 47,0										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	2	53	60	3,0	51,7	40,8
36	Straßenbahn		100	45	11	31	60	3,0	49,0	45,9
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
0+710	4429928,277	5649212,576	250,86	2,0	-	-	-	-	55,5	49,0
Stadtbahn (Berufsschulen-Hauptfriedhof) Gleis: Richtung: stadtauswärts Abschnitt: 4 Km: 1+102 L _{m,E} t/n: 44,0 / 37,5										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	2	53	20	3,0	42,1	31,2
36	Straßenbahn		100	45	11	31	20	3,0	39,4	36,3
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
1+102	4429543,245	5649143,047	259,85	2,0	-	-	-	-	46,0	39,5
1+174	4429472,973	5649129,882	261,27	5,0	-	-	-	-	49,0	42,5
Stadtbahn (Hauptfriedhof-HSt:Orionstr.) Gleis: Richtung: stadtauswärts Abschnitt: 5 Km: 1+353 L _{m,E} t/n: 53,5 / 45,0										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	0	53	60	3,0	51,7	-
36	Straßenbahn		100	45	9	31	60	3,0	49,0	45,0
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
1+353	4429309,508	5649059,490	266,51	5,0	-	-	-	-	58,5	50,0
1+405	4429260,597	5649041,883	268,29	-2,0	-	-	-	-	51,5	43,0
2+340	4428333,501	5648968,843	293,55	2,0	-	-	-	-	55,5	47,0



Berechnung Emissionspegel Stadtbahn nach Schall 03

Stadtbahn (HSt:Orionstr.-WKParsivalstr.)		Gleis:			Richtung: stadtauswärts		Abschnitt: 6		Km: 3+245		L _{m,E} t/n: 44,0 / 35,4	
Nr.	Zugart Name	Scheiben- bremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwin- digkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel				
			tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)			
36	Straßenbahn	100	49	0	53	20	3,0	42,1	-			
36	Straßenbahn	100	45	9	31	20	3,0	39,4	35,4			
Bahn- kilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahn- art D _{Fb}	Kurven- radius D _{Ra}	Mehrfach- reflexionen D _{Rz}	Brücken- zuschlag D _{Br}	Bahn- übergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel			
	X	Y	Z						tags	nachts		
3+245	4427443,368	5649131,869	303,89	5,0	-	-	-	-	49,0	40,4		
3+305	4427395,465	5649165,435	305,67	2,0	-	-	-	-	46,0	37,4		
3+950	4427141,469	5649211,825	310,90	5,0	-	-	-	-	49,0	40,4		
4+140	4427121,708	5649027,575	306,35	-2,0	-	-	-	-	42,0	33,4		
4+173	4427103,756	5649000,000	305,95	5,0	-	-	-	-	49,0	40,4		
4+184	4427095,488	5648992,798	305,96	2,0	-	-	-	-	46,0	37,4		
Stadtbahn (WKParsivalstr.-HSt:Orionstr.)		Gleis:			Richtung: stadteinwärts		Abschnitt: 7		Km: 4+661		L _{m,E} t/n: 44,0 / 35,4	
Nr.	Zugart Name	Scheiben- bremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwin- digkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel				
			tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)			
36	Straßenbahn	100	49	0	53	20	3,0	42,1	-			
36	Straßenbahn	100	45	9	31	20	3,0	39,4	35,4			
Bahn- kilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahn- art D _{Fb}	Kurven- radius D _{Ra}	Mehrfach- reflexionen D _{Rz}	Brücken- zuschlag D _{Br}	Bahn- übergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel			
	X	Y	Z						tags	nachts		
4+661	4426734,614	5649090,762	307,24	2,0	-	-	-	-	46,0	37,4		
5+123	4427097,128	5648990,147	305,91	5,0	-	-	-	-	49,0	40,4		
5+135	4427105,567	5648997,339	305,89	-2,0	-	-	-	-	42,0	33,4		
5+171	4427125,818	5649027,780	306,34	5,0	-	-	-	-	49,0	40,4		
5+361	4427146,386	5649211,919	310,90	2,0	-	-	-	-	46,0	37,4		
5+999	4427392,920	5649163,493	305,64	5,0	-	-	-	-	49,0	40,4		
Stadtbahn (HSt:Orionstr.-Hauptfriedhof)		Gleis:			Richtung: stadteinwärts		Abschnitt: 8		Km: 6+060		L _{m,E} t/n: 53,5 / 45,0	
Nr.	Zugart Name	Scheiben- bremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwin- digkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel				
			tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)			
36	Straßenbahn	100	49	0	53	60	3,0	51,7	-			
36	Straßenbahn	100	45	9	31	60	3,0	49,0	45,0			
Bahn- kilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahn- art D _{Fb}	Kurven- radius D _{Ra}	Mehrfach- reflexionen D _{Rz}	Brücken- zuschlag D _{Br}	Bahn- übergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel			
	X	Y	Z						tags	nachts		
6+060	4427442,419	5649129,049	303,78	2,0	-	-	-	-	55,5	47,0		
6+966	4428333,252	5648966,033	293,51	-2,0	-	-	-	-	51,5	43,0		
7+903	4429261,937	5649039,273	268,24	5,0	-	-	-	-	58,5	50,0		
Stadtbahn (Hauptfriedhof-Berufsschulen)		Gleis:			Richtung: stadteinwärts		Abschnitt: 9		Km: 7+954		L _{m,E} t/n: 44,0 / 37,2	
Nr.	Zugart Name	Scheiben- bremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwin- digkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel				
			tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)			
36	Straßenbahn	100	49	2	53	20	3,0	42,1	31,2			
36	Straßenbahn	100	45	10	31	20	3,0	39,4	35,9			
Bahn- kilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahn- art D _{Fb}	Kurven- radius D _{Ra}	Mehrfach- reflexionen D _{Rz}	Brücken- zuschlag D _{Br}	Bahn- übergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel			
	X	Y	Z						tags	nachts		
7+954	4429310,528	5649056,736	266,48	5,0	-	-	-	-	49,0	42,2		
8+133	4429473,229	5649126,894	261,22	2,0	-	-	-	-	46,0	39,2		



Berechnung Emissionspegel Stadtbahn nach Schall 03

Stadtbahn (Berufsschulen-Nibelungenweg) Gleis: Richtung: stadteinwärts Abschnitt: 10 Km: 8+204 L _{m,E} t/n: 47,5 / 40,7										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	2	53	30	3,0	45,6	34,8
36	Straßenbahn		100	45	10	31	30	3,0	42,9	39,4
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
8+204	4429543,532	5649140,199	259,78	2,0	-	-	-	-	49,5	42,7
Stadtbahn (Nibelungenweg-Gartenstadt) Gleis: Richtung: stadteinwärts Abschnitt: 11 Km: 8+597 L _{m,E} t/n: 44,0 / 37,2										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	2	53	20	3,0	42,1	31,2
36	Straßenbahn		100	45	10	31	20	3,0	39,4	35,9
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
8+597	4429928,827	5649209,348	250,83	5,0	-	-	-	-	49,0	42,2
8+609	4429941,345	5649210,765	250,34	2,0	-	-	-	-	46,0	39,2
8+753	4430073,781	5649265,318	242,87	5,0	-	-	-	-	49,0	42,2
8+766	4430085,348	5649270,870	242,21	2,0	-	-	-	-	46,0	39,2
8+908	4430212,031	5649334,059	234,93	5,0	-	-	-	-	49,0	42,2
Stadtbahn (Gartenstadt-Bindersleb. Knie) Gleis: Richtung: stadteinwärts Abschnitt: 12 Km: 8+924 L _{m,E} t/n: 44,0 / 37,2										
Nr.	Zugart Name		Scheibenbremsanteil %	Anzahl Züge		Länge je Zug m	Geschwindigkeit km/h	Korrektur Zugart dB	Emissionspegel	
				tags	nachts				tags dB(A)	nachts dB(A)
36	Straßenbahn		100	49	2	53	20	3,0	42,1	31,2
36	Straßenbahn		100	45	10	31	20	3,0	39,4	35,9
Bahnkilometer km	Koordinaten der Gleisachse			Fahrbahnart D _{Fb}	Kurvenradius D _{Ra}	Mehrfachreflexionen D _{Rz}	Brückenzuschlag D _{Br}	Bahnübergang D _{Bü}	Korrigierter Emissionspegel	
	X	Y	Z						tags	nachts
8+924	4430226,825	5649341,281	234,09	2,0	-	-	-	-	46,0	39,2
9+320	4430591,185	5649480,678	220,30	2,0	-	-	-	-	46,0	39,2



Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Nullfall (ohne Querspanne, ohne Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall (mit Querspanne, mit Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Nullfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 028;A	BILA Fl.Nr. 36/3	NW	EG	70	60	63	56	-	-	64	56	-	-	1,1	0,6
		NW	1. OG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1	0,6
BILA 030;A	Binderslebener Landstr. 30a	NW	EG	70	60	63	56	-	-	64	57	-	-	1	0,6
		NW	1. OG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	1,1	0,6
		NW	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
BILA 073;A	Binderslebener Landstr. 73	N	EG	70	60	61	53	-	-	62	54	-	-	1,1	0,6
		N	1. OG	70	60	62	55	-	-	63	55	-	-	1	0,6
		N	2. OG	70	60	63	56	-	-	64	56	-	-	1,1	0,6
BILA 074;A	Binderslebener Landstr. 74	N	EG	70	60	60	53	-	-	61	53	-	-	1	0,5
		N	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1	0,6
		N	2. OG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1	0,6
BILA 075;A	Binderslebener Landstr. 75	N	EG	70	60	63	56	-	-	64	56	-	-	1	0,6
		N	1. OG	70	60	64	57	-	-	65	57	-	-	1,1	0,5
		N	2. OG	70	60	64	57	-	-	66	58	-	-	1,1	0,6
BILA 104;A	Binderslebener Landstr. 104/1	S	EG	70	60	64	56	-	-	65	57	-	-	1,2	0,7
		S	1. OG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	1,3	0,7
BILA 105;A	Binderslebener Landstr. 105	S	EG	70	60	63	56	-	-	64	57	-	-	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	1,3	0,7
BILA 106;A	Binderslebener Landstr. 106	S	EG	70	60	63	56	-	-	64	57	-	-	1,3	0,6
		S	1. OG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	1,3	0,7
BILA 107;A	Binderslebener Landstr. 107	S	EG	70	60	62	55	-	-	63	56	-	-	1,2	0,7
		S	1. OG	70	60	64	57	-	-	65	57	-	-	1,3	0,7
BILA 108;A	Binderslebener Landstr. 108	S	EG	70	60	62	55	-	-	63	56	-	-	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	63	56	-	-	65	57	-	-	1,3	0,7
BILA 109;A	Binderslebener Landstr. 109	S	EG	70	60	62	55	-	-	64	56	-	-	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	64	57	-	-	65	57	-	-	1,3	0,7
BILA 110;A	Binderslebener Landstr. 110	SW	EG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1,3	0,7
		SW	1. OG	70	60	64	57	-	-	65	58	-	-	1,3	0,6
BILA 111;A	Binderslebener Landstr. 111	S	EG	70	60	66	59	-	-	67	59	-	-	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	66	59	-	-	67	60	-	0	1,3	0,7
BILA 112;A	Binderslebener Landstr. 112	S	EG	70	60	67	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	68	60	-	0	1,3	0,6
BILA 113;A	Binderslebener Landstr. 113	S	EG	70	60	69	62	-	1,1	70	62	0	1,8	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	61	-	0,9	70	62	0	1,6	1,3	0,7
BILA 114;A	Binderslebener Landstr. 114	S	EG	70	60	68	61	-	0,7	70	62	0	1,4	1,2	0,7
		S	1. OG	70	60	68	61	-	0,6	69	62	-	1,3	1,2	0,7
BILA 115;A	Binderslebener Landstr. 115	S	EG	70	60	68	61	-	0,3	69	61	-	1	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	61	-	0,3	69	61	-	1	1,3	0,7
BILA 116;A	Binderslebener Landstr. 116	S	EG	70	60	67	60	-	0	68	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	68	60	-	0	1,3	0,7
BILA 117;A	Binderslebener Landstr. 117	S	EG	70	60	67	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	69	60	-	0	1,3	0,7
BILA 118;A	Binderslebener Landstr. 118	S	EG	70	60	68	60	-	0	69	61	-	0,2	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	70	61	0	0,4	1,3	0,7
BILA 119;A	Binderslebener Landstr. 119	S	EG	70	60	68	59	-	-	70	60	0	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	70	60	0	0	1,3	0,7
BILA 123;A	Binderslebener Landstr. 123	S	EG	70	60	70	60	0	0	71	61	0,4	0,7	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	71	61	0,4	0,7	1,3	0,7
BILA 124;A	Binderslebener Landstr. 124	S	EG	70	60	68	60	-	0	70	61	0	0,6	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	70	61	0	0,6	1,3	0,7
BILA 125;A	Binderslebener Landstr. 125	S	EG	70	60	68	60	-	0	70	61	0	0,4	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	70	61	0	0,4	1,3	0,7

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Nullfall (ohne Querspanne, ohne Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall (mit Querspanne, mit Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Nullfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 126;A	Binderslebener Landstr. 126	S	EG	70	60	68	60	-	0	69	61	-	0,3	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	69	61	-	0,3	1,3	0,7
BILA 128;A	Binderslebener Landstr. 128	S	EG	70	60	69	60	-	0	70	61	0	0,1	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	70	61	0	0,2	1,3	0,7
BILA 129;A	Binderslebener Landstr. 129	S	EG	70	60	70	60	0	0	71	61	0,9	0,2	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	71	61	0,9	0,2	1,3	0,7
BILA 130;A	Binderslebener Landstr. 130	S	EG	70	60	54	44	-	-	55	44	-	-	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	71	61	0,9	0,2	1,3	0,6
BILA 130;B	Binderslebener Landstr. 130	O	EG	70	60	65	55	-	-	67	56	-	-	1,3	0,7
		O	1. OG	70	60	66	56	-	-	67	56	-	-	1,2	0,7
BILA 131;A	Binderslebener Landstr. 131	S	EG	70	60	70	60	0	0	71	60	0,6	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	71	61	0,8	0,1	1,3	0,7
BILA 131;B	Binderslebener Landstr. 131	W	EG	70	60	65	55	-	-	66	56	-	-	1,3	0,7
		W	1. OG	70	60	66	56	-	-	67	56	-	-	1,3	0,7
BILA 132;A	Binderslebener Landstr. 132	S	EG	70	60	69	59	-	-	71	60	0,2	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	71	60	0,5	0	1,2	0,7
BILA 133;A	Binderslebener Landstr. 133	S	EG	70	60	68	59	-	-	70	60	0	0	1,2	0,7
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	70	60	0	0	1,3	0,7
BILA 134;A	Binderslebener Landstr. 134	S	EG	70	60	68	59	-	-	69	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	59	-	-	70	60	0	0	1,3	0,7
BILA 135;A	Binderslebener Landstr. 135	S	EG	70	60	67	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	68	59	-	-	69	60	-	0	1,2	0,7
BILA 136;A	Binderslebener Landstr. 136	S	EG	70	60	66	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,6
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,7
BILA 137;A	Binderslebener Landstr. 137	S	EG	70	60	66	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,7
BILA 138;A	Binderslebener Landstr. 138	S	EG	70	60	66	59	-	-	67	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	66	59	-	-	68	60	-	0	1,3	0,7
BILA 139;A	Binderslebener Landstr. 139	S	EG	70	60	66	59	-	-	67	60	-	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	66	59	-	-	68	60	-	0	1,2	0,7
BILA 139;B	Binderslebener Landstr. 139	O	EG	70	60	61	54	-	-	62	54	-	-	1,3	0,7
		O	1. OG	70	60	62	55	-	-	63	55	-	-	1,3	0,7
BILA 183;A	Binderslebener Landstr. 183	S	EG	70	60	61	53	-	-	62	54	-	-	1,4	0,9
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,4	0,9
BILA 184;A	Binderslebener Landstr. 184	SO	EG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185	SO	EG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1,1	0,6
		SO	1. OG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185a	SO	EG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	1,1	0,6
		SO	1. OG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186a	SO	EG	70	60	65	58	-	-	66	59	-	-	1,1	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
		SO	2. OG	70	60	66	59	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186b	SO	EG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
BILA 187;A	Binderslebener Landstr. 187	SO	EG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	1,2	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7

Vergleich Beurteilungspegel **Prognose-Nullfall** (ohne Querspanne, ohne Verkehr aus Plangebieten) - **Prognose-Normalfall** (mit Querspanne, mit Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Nullfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 188;A	Binderslebener Landstr. 188	SO	EG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	1,2	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,1	0,6
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
BILA 189;A	Binderslebener Landstr. 189	SO	EG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1,2	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,8
BILA 190;A	Binderslebener Landstr. 190	SO	EG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1,2	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
		SO	2. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,8
BILA 191;A	Binderslebener Landstr. 191	SO	EG	70	60	64	57	-	-	66	58	-	-	1,2	0,7
		SO	1. OG	70	60	65	58	-	-	66	59	-	-	1,1	0,7
		SO	2. OG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
BILA 192;A	Binderslebener Landstr. 192	SO	EG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1,1	0,7
		SO	1. OG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
		SO	2. OG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
BILA 200;A	Binderslebener Landstr. 200	SO	EG	70	60	66	58	-	-	68	59	-	-	2	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	68	59	-	-	2,1	0,7
BILA 201;A	Binderslebener Landstr. 201	SO	EG	70	60	66	58	-	-	68	59	-	-	2,1	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	68	59	-	-	2,1	0,6
BILA 202;A	Binderslebener Landstr. 202	SO	EG	70	60	66	59	-	-	68	59	-	-	2	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	68	60	0	0	2	0,6
BILA 203;A	Binderslebener Landstr. 203	SO	EG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	2	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	68	59	-	-	2	0,6
BILA 204;A	Binderslebener Landstr. 204	SO	EG	70	60	65	58	-	-	68	59	-	-	3	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	69	59	-	-	3	0,6
BILA 205;A	Binderslebener Landstr. 205	SO	EG	70	60	66	58	-	-	69	59	-	-	3	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	69	59	-	-	2,9	0,6
BILA 206;A	Binderslebener Landstr. 206	SO	EG	70	60	66	58	-	-	69	59	-	-	2,9	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	69	59	-	-	3	0,6
BILA 207;A	Binderslebener Landstr. 207	SO	EG	70	60	66	58	-	-	69	59	-	-	3	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	69	59	-	-	3	0,6
BILA 208;A	Binderslebener Landstr. 208	SO	EG	70	60	66	58	-	-	69	59	-	-	2,9	0,5
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	69	59	-	-	2,9	0,5
BILA 209;B	Binderslebener Landstr. 209	SO	EG	70	60	66	59	-	-	69	59	-	-	2,9	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	69	60	0	0	3	0,6
BILA 210;A	Binderslebener Landstr. 210	SO	EG	70	60	66	59	-	-	69	59	-	-	2,8	0,5
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	69	60	0	0	2,9	0,5
BILA 211;A	Binderslebener Landstr. 211	SO	EG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	0	3,8	0,5
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	70	60	0	0	3,8	0,5
BILA 212;A	Binderslebener Landstr. 212	SO	EG	70	60	65	58	-	-	69	58	-	-	3,7	0,5
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	-	3,8	0,5
		SO	2. OG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	-	3,8	0,5
BILA 213;A	Binderslebener Landstr. 213	SO	EG	70	60	65	58	-	-	69	59	-	-	3,8	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	-	3,9	0,7
BILA 214;A	Binderslebener Landstr. 214	SO	EG	70	60	65	58	-	-	69	59	-	-	3,9	0,6
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	-	3,9	0,6
BILA 215;A	Binderslebener Landstr. 215	SO	EG	70	60	65	58	-	-	69	59	-	-	3,8	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	-	3,9	0,7
BILA 216;A	Binderslebener Landstr. 216	SO	EG	70	60	66	58	-	-	68	59	-	-	2	0,8
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	69	60	-	0	2,1	0,7
BILA 217;A	Binderslebener Landstr. 217	SO	EG	70	60	66	59	-	-	68	59	-	-	2	0,7
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	69	60	-	0	2	0,7

Vergleich Beurteilungspegel **Prognose-Nullfall** (ohne Querspanne, ohne Verkehr aus Plangebieten) - **Prognose-Normalfall** (mit Querspanne, mit Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Nullfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	68	61	-	1	69	61	-	0,8	0,2	-0,2
		S	1. OG	70	60	69	62	-	1,9	70	62	0	1,8	0,2	-0,1
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	64	57	-	-	65	57	-	-	0,7	0,3
		S	1. OG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	0,7	0,3
GAMS 11;A	Gamstädter Weg 11	S	EG	70	60	62	55	-	-	63	55	-	-	1,2	0,7
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	65	57	-	-	1,2	0,7
GAMS 12;A	Gamstädter Weg 12	S	EG	70	60	60	53	-	-	61	54	-	-	1,3	0,8
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,2	0,8
		S	2. OG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1,2	0,7
HAHN 01;A	Im Hahnegarten 1	SO	EG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	-	3,8	0,5
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	70	60	0	0	3,8	0,5
HEIN 78;A	Heinrichstraße 78	W	EG	70	60	74	67	3,7	6,8	74	67	3,4	6,2	-0,3	-0,6
		W	1. OG	70	60	74	67	3,8	6,9	74	67	3,6	6,3	-0,2	-0,6
		W	2. OG	70	60	74	67	3,5	6,6	74	66	3,3	6	-0,2	-0,6
		W	3. OG	70	60	73	67	3	6,1	73	66	2,9	5,6	-0,1	-0,5
HEIN 86;A	Heinrichstraße 86	SW	EG	70	60	67	60	-	0	67	60	-	0	-0,3	-0,6
		SW	1. OG	70	60	68	61	-	0,5	68	60	-	0	-0,3	-0,6
		SW	2. OG	70	60	68	61	-	0,7	68	61	-	0,1	-0,3	-0,6
		SW	3. OG	70	60	68	61	-	0,6	68	61	-	0,1	-0,2	-0,5
KLEIN1;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	65	58	-	-	66	58	-	-	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	66	59	-	-	67	60	-	0	1,2	0,7
KLEIN2;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1,3	0,6
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	67	59	-	-	1,2	0,7
KLEIN3;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	67	60	-	0	68	61	-	0,1	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	69	61	-	0,4	1,2	0,7
KREUZ1;A	Am Kreuzchen 1	S	EG	70	60	69	59	-	-	70	60	0	0	1,3	0,7
		S	1. OG	70	60	69	59	-	-	71	60	0,2	0	1,3	0,6
KREUZ1;B	Am Kreuzchen 1	O	EG	70	60	64	54	-	-	65	55	-	-	1,2	0,7
		O	1. OG	70	60	65	55	-	-	66	55	-	-	1,3	0,7
KREUZ52;A	Am Kreuzchen 52	W	EG	70	60	64	54	-	-	65	54	-	-	1,2	0,7
		W	1. OG	70	60	65	55	-	-	66	56	-	-	1,3	0,7
KREUZ52;B	Am Kreuzchen 52	S	EG	70	60	69	59	-	-	70	60	0	0	1,2	0,7
		S	1. OG	70	60	69	59	-	-	71	60	0,3	0	1,3	0,7
NIBEL1;A	Nibelungenweg 1	O	EG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,4	0,9
		O	1. OG	70	60	63	56	-	-	65	57	-	-	1,3	0,8
		O	2. OG	70	60	64	57	-	-	65	57	-	-	1,4	0,8
NIBEL1;B	Nibelungenweg 1	S	EG	70	60	66	59	-	-	68	60	-	0	1,5	0,9
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	69	61	-	0,7	1,3	0,9
		S	2. OG	70	60	68	61	-	0,1	69	61	-	0,9	1,4	0,8
SCHWE01;A	Schwedenstraße 1	SO	EG	70	60	65	58	-	-	69	59	-	-	3,9	0,7
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	70	59	0	-	4	0,7
SCHWE20;A	Schwedenstraße 20	SO	EG	70	60	66	58	-	-	68	59	-	-	2,1	0,7
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	69	60	-	0	2	0,7
SIEG 03;A	Siegfriedweg 3	S	EG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1,6	1,1
SIEG 05;A	Siegfriedweg 5	S	EG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,7	1,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1,6	1,2
SIEG 07;A	Siegfriedweg 7	S	EG	70	60	61	53	-	-	62	54	-	-	1,7	1,3
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	64	56	-	-	1,6	1,1
SIEG 09;A	Siegfriedweg 9	S	EG	70	60	61	53	-	-	63	55	-	-	1,7	1,3
		S	1. OG	70	60	62	55	-	-	64	56	-	-	1,6	1,1
SIEG 11;A	Siegfriedweg 11	S	EG	70	60	61	53	-	-	63	55	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	62	55	-	-	64	56	-	-	1,6	1,1

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Nullfall (ohne Querspanne, ohne Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall (mit Querspanne, mit Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Nullfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
SIEG 13;A	Siegfriedweg 13	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,7	1,1
SIEG 15;A	Siegfriedweg 15	S	EG	70	60	60	52	-	-	62	54	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,6	1,1
SIEG 17;A	Siegfriedweg 17	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,6	1,1
SIEG 19;A	Siegfriedweg 19	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,8	1,2
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,6	1,1
SIEG 21;A	Siegfriedweg 21	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,6	1,1
		S	2. OG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1,5	1
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,6	1
		S	2. OG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1,5	0,9
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23a	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,7	1,2
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,5	1
SIEG 25;A	Siegfriedweg 25	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,6	1,2
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,5	1
SIEG 27;A	Siegfriedweg 27	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,6	1
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,5	0,9
SIEG 29;A	Siegfriedweg 29	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,5	1
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,4	0,9
SIEG 31;A	Siegfriedweg 31	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,4	1
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,4	0,8
SIEG 33;A	Siegfriedweg 33	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,4	0,9
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,3	0,8
SIEG 35;A	Siegfriedweg 35	S	EG	70	60	60	53	-	-	61	54	-	-	1,4	0,9
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,3	0,8
SIEG 37;A	Siegfriedweg 37	S	EG	70	60	60	53	-	-	61	54	-	-	1,4	0,9
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,2	0,8
SIEG 39;A	Siegfriedweg 39	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,4	0,8
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,3	0,7
SIEG 41;A	Siegfriedweg 41	S	EG	70	60	60	53	-	-	61	53	-	-	1,4	0,8
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,3	0,7
SIEG 43;A	Siegfriedweg 43	S	EG	70	60	60	53	-	-	62	54	-	-	1,3	0,9
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,2	0,7
SIEG 45;A	Siegfriedweg 45	S	EG	70	60	60	53	-	-	61	54	-	-	1,4	0,9
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	63	55	-	-	1,3	0,8
SIEG 47;A	Siegfriedweg 47	S	EG	70	60	60	52	-	-	61	53	-	-	1,5	1
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	62	54	-	-	1,4	0,8
SIEG 49;A	Siegfriedweg 49	S	EG	70	60	60	52	-	-	61	53	-	-	1,4	1
		S	1. OG	70	60	61	54	-	-	62	54	-	-	1,4	0,8
SIEG 51;A	Siegfriedweg 51	S	EG	70	60	59	52	-	-	61	53	-	-	1,6	1,2
		S	1. OG	70	60	61	53	-	-	62	54	-	-	1,5	1
VOLKE1;A	Volkenroder Weg 1	N	EG	70	60	62	55	-	-	64	56	-	-	1,2	0,8
		N	1. OG	70	60	64	57	-	-	65	58	-	-	1,3	0,8
		N	2. OG	70	60	65	57	-	-	66	58	-	-	1,2	0,8
VOLKE2;A	Volkenroder Weg 2	N	EG	70	60	63	56	-	-	65	57	-	-	1,6	1,2
		N	1. OG	70	60	65	58	-	-	66	59	-	-	1,5	1,2
		N	2. OG	70	60	65	58	-	-	67	59	-	-	1,6	1,2
VOLKE2;B	Volkenroder Weg 2	O	EG	70	60	60	53	-	-	61	53	-	-	1,2	0,6
		O	1. OG	70	60	62	54	-	-	63	55	-	-	1,2	0,7
		O	2. OG	70	60	63	55	-	-	64	56	-	-	1,1	0,7

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall "bereinigt" (mit Querspange, ohne Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall "bereinigt"		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 028;A	BILA Fl.Nr. 36/3	NW	EG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,2
		NW	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,1
BILA 030;A	Binderslebener Landstr. 30a	NW	EG	70	60	64	57	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,1
		NW	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,1
		NW	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,1	-0,1
BILA 073;A	Binderslebener Landstr. 73	N	EG	70	60	62	54	-	-	62	54	-	-	-0,1	-0,1
		N	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	0	-0,1
		N	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,1
BILA 074;A	Binderslebener Landstr. 74	N	EG	70	60	61	53	-	-	61	53	-	-	-0,1	0
		N	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	0	-0,1
		N	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	0	-0,1
BILA 075;A	Binderslebener Landstr. 75	N	EG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,1
		N	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,1
		N	2. OG	70	60	66	58	-	-	65	58	-	-	-0,1	-0,1
BILA 104;A	Binderslebener Landstr. 104/1	S	EG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,1	-0,2
BILA 105;A	Binderslebener Landstr. 105	S	EG	70	60	64	57	-	-	64	57	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,2
BILA 106;A	Binderslebener Landstr. 106	S	EG	70	60	64	57	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,2
BILA 107;A	Binderslebener Landstr. 107	S	EG	70	60	63	56	-	-	63	56	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,2
BILA 108;A	Binderslebener Landstr. 108	S	EG	70	60	63	56	-	-	63	55	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,2
BILA 109;A	Binderslebener Landstr. 109	S	EG	70	60	64	56	-	-	63	56	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,2
BILA 110;A	Binderslebener Landstr. 110	SW	EG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,2
		SW	1. OG	70	60	65	58	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,2
BILA 111;A	Binderslebener Landstr. 111	S	EG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	67	59	-	-	-0,1	-0,2
BILA 112;A	Binderslebener Landstr. 112	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,1
BILA 113;A	Binderslebener Landstr. 113	S	EG	70	60	70	62	0	1,8	70	62	0	1,6	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	62	0	1,6	70	62	0	1,4	-0,1	-0,2
BILA 114;A	Binderslebener Landstr. 114	S	EG	70	60	70	62	0	1,4	69	62	-	1,2	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	69	62	-	1,3	69	62	-	1,1	-0,1	-0,2
BILA 115;A	Binderslebener Landstr. 115	S	EG	70	60	69	61	-	1	69	61	-	0,8	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	69	61	-	1	69	61	-	0,8	-0,1	-0,2
BILA 116;A	Binderslebener Landstr. 116	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
BILA 117;A	Binderslebener Landstr. 117	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	60	-	0	-0,1	-0,2
BILA 118;A	Binderslebener Landstr. 118	S	EG	70	60	69	61	-	0,2	69	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,4	69	61	-	0,2	-0,1	-0,2
BILA 119;A	Binderslebener Landstr. 119	S	EG	70	60	70	60	0	0	70	60	0	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	60	0	0	-0,1	-0,2
BILA 123;A	Binderslebener Landstr. 123	S	EG	70	60	71	61	0,4	0,7	71	61	0,3	0,5	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	71	61	0,4	0,7	71	61	0,3	0,5	-0,1	-0,2
BILA 124;A	Binderslebener Landstr. 124	S	EG	70	60	70	61	0	0,6	70	61	0	0,4	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,6	70	61	0	0,4	-0,1	-0,2
BILA 125;A	Binderslebener Landstr. 125	S	EG	70	60	70	61	0	0,4	69	61	-	0,2	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,4	69	61	-	0,2	-0,1	-0,2

Vergleich Beurteilungspegel **Prognose-Normalfall** (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - **Prognose-Normalfall "bereinigt"** (mit Querspange, ohne Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall "bereinigt"		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 126;A	Binderslebener Landstr. 126	S	EG	70	60	69	61	-	0,3	69	61	-	0,1	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,3	69	61	-	0,1	-0,1	-0,2
BILA 128;A	Binderslebener Landstr. 128	S	EG	70	60	70	61	0	0,1	70	60	0	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,2	70	60	0	0	-0,1	-0,2
BILA 129;A	Binderslebener Landstr. 129	S	EG	70	60	71	61	0,9	0,2	71	60	0,8	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	71	61	0,9	0,2	71	60	0,8	0	-0,1	-0,2
BILA 130;A	Binderslebener Landstr. 130	S	EG	70	60	55	44	-	-	55	44	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	71	61	0,9	0,2	71	60	0,8	0	-0,1	-0,2
BILA 130;B	Binderslebener Landstr. 130	O	EG	70	60	67	56	-	-	67	56	-	-	-0,1	-0,2
		O	1. OG	70	60	67	56	-	-	67	56	-	-	-0,1	-0,2
BILA 131;A	Binderslebener Landstr. 131	S	EG	70	60	71	60	0,6	0	71	60	0,5	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	71	61	0,8	0,1	71	60	0,7	0	-0,1	-0,2
BILA 131;B	Binderslebener Landstr. 131	W	EG	70	60	66	56	-	-	66	55	-	-	-0,1	-0,2
		W	1. OG	70	60	67	56	-	-	67	56	-	-	-0,1	-0,2
BILA 132;A	Binderslebener Landstr. 132	S	EG	70	60	71	60	0,2	0	71	60	0,1	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	71	60	0,5	0	71	60	0,4	0	-0,1	-0,2
BILA 133;A	Binderslebener Landstr. 133	S	EG	70	60	70	60	0	0	69	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	60	0	0	-0,1	-0,2
BILA 134;A	Binderslebener Landstr. 134	S	EG	70	60	69	60	-	0	69	59	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	60	0	0	-0,1	-0,2
BILA 135;A	Binderslebener Landstr. 135	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	60	-	0	-0,1	-0,2
BILA 136;A	Binderslebener Landstr. 136	S	EG	70	60	68	60	-	0	67	60	-	0	-0,1	-0,1
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
BILA 137;A	Binderslebener Landstr. 137	S	EG	70	60	68	60	-	0	67	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
BILA 138;A	Binderslebener Landstr. 138	S	EG	70	60	67	60	-	0	67	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
BILA 139;A	Binderslebener Landstr. 139	S	EG	70	60	67	60	-	0	67	59	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	-0,1	-0,2
BILA 139;B	Binderslebener Landstr. 139	O	EG	70	60	62	54	-	-	62	54	-	-	-0,1	-0,2
		O	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,1	-0,2
BILA 183;A	Binderslebener Landstr. 183	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	54	-	-	-0,5	-0,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,4	-0,5
BILA 184;A	Binderslebener Landstr. 184	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,1
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,2	-0,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,1	-0,1
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,1
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,1	-0,1
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,2	-0,2
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185a	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,2	-0,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,1	-0,1
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,2	-0,2
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186a	SO	EG	70	60	66	59	-	-	66	58	-	-	-0,2	-0,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,2	-0,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,2	-0,2
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186b	SO	EG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,2	-0,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,3	-0,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,3	-0,3
BILA 187;A	Binderslebener Landstr. 187	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,3	-0,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,2	-0,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,2	-0,2

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall "bereinigt" (mit Querspange, ohne Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall "bereinigt"		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 188;A	Binderslebener Landstr. 188	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,3	-0,3
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,2	-0,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,3	-0,3
BILA 189;A	Binderslebener Landstr. 189	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,3	-0,3
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,3	-0,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,3	-0,3
BILA 190;A	Binderslebener Landstr. 190	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,3	-0,3
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	66	59	-	-	-0,3	-0,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,3	-0,3
BILA 191;A	Binderslebener Landstr. 191	SO	EG	70	60	66	58	-	-	65	57	-	-	-0,3	-0,2
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	66	58	-	-	-0,2	-0,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	66	58	-	-	-0,3	-0,3
BILA 192;A	Binderslebener Landstr. 192	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,2	-0,3
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	66	58	-	-	-0,3	-0,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	66	58	-	-	-0,3	-0,3
BILA 200;A	Binderslebener Landstr. 200	SO	EG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,1	-0,2
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,2	-0,3
BILA 201;A	Binderslebener Landstr. 201	SO	EG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,2	-0,1
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,2	-0,2
BILA 202;A	Binderslebener Landstr. 202	SO	EG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,1	-0,1
		SO	1. OG	70	60	68	60	-	0	67	59	-	-	-1,1	-0,2
BILA 203;A	Binderslebener Landstr. 203	SO	EG	70	60	67	59	-	-	66	58	-	-	-1,1	-0,2
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,1	-0,2
BILA 204;A	Binderslebener Landstr. 204	SO	EG	70	60	68	59	-	-	66	59	-	-	-2,1	-0,1
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2,1	-0,2
BILA 205;A	Binderslebener Landstr. 205	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	59	-	-	-2,1	-0,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2	-0,2
BILA 206;A	Binderslebener Landstr. 206	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2	-0,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2,1	-0,2
BILA 207;A	Binderslebener Landstr. 207	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2,1	-0,1
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2,1	-0,2
BILA 208;A	Binderslebener Landstr. 208	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2	-0,1
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2	-0,1
BILA 209;B	Binderslebener Landstr. 209	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2	-0,2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	60	-	0	-2	-0,1
BILA 210;A	Binderslebener Landstr. 210	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	59	-	-	-2	-0,1
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	59	-	-	-2	-0,1
BILA 211;A	Binderslebener Landstr. 211	SO	EG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-2,9	-0,1
		SO	1. OG	70	60	70	60	0	0	67	59	-	-	-2,9	-0,1
BILA 212;A	Binderslebener Landstr. 212	SO	EG	70	60	69	58	-	-	66	58	-	-	-2,9	-0,1
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-2,9	-0,1
		SO	2. OG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-2,9	-0,1
BILA 213;A	Binderslebener Landstr. 213	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	58	-	-	-3	-0,3
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-3,1	-0,3
BILA 214;A	Binderslebener Landstr. 214	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	58	-	-	-3	-0,3
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-3	-0,3
BILA 215;A	Binderslebener Landstr. 215	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	58	-	-	-3	-0,4
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-3,1	-0,3
BILA 216;A	Binderslebener Landstr. 216	SO	EG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,3	-0,5
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	60	-	0	-1,3	-0,4
BILA 217;A	Binderslebener Landstr. 217	SO	EG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,3	-0,4
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	60	-	0	-1,3	-0,4

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall "bereinigt" (mit Querspange, ohne Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall "bereinigt"		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	69	61	-	0,8	68	61	-	0,4	-0,3	-0,4
		S	1. OG	70	60	70	62	0	1,8	69	62	-	1,4	-0,3	-0,4
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	65	57	-	-	64	57	-	-	-0,3	-0,4
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,4	-0,4
GAMS 11;A	Gamstädter Weg 11	S	EG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,4	-0,3
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,3	-0,3
GAMS 12;A	Gamstädter Weg 12	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	53	-	-	-0,4	-0,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,3	-0,4
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,4	-0,4
HAHN 01;A	Im Hahnegarten 1	SO	EG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-2,9	-0,1
		SO	1. OG	70	60	70	60	0	0	67	59	-	-	-2,9	-0,1
HEIN 78;A	Heinrichstraße 78	W	EG	70	60	74	67	3,4	6,2	74	66	3,1	5,9	-0,3	-0,3
		W	1. OG	70	60	74	67	3,6	6,3	74	66	3,2	6	-0,4	-0,3
		W	2. OG	70	60	74	66	3,3	6	73	66	3	5,7	-0,3	-0,3
		W	3. OG	70	60	73	66	2,9	5,6	73	66	2,6	5,2	-0,3	-0,4
HEIN 86;A	Heinrichstraße 86	SW	EG	70	60	67	60	-	0	67	59	-	-	-0,3	-0,4
		SW	1. OG	70	60	68	60	-	0	67	60	-	0	-0,4	-0,4
		SW	2. OG	70	60	68	61	-	0,1	67	60	-	0	-0,4	-0,4
		SW	3. OG	70	60	68	61	-	0,1	67	60	-	0	-0,5	-0,5
KLEIN1;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	67	59	-	-	-0,1	-0,2
KLEIN2;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	-0,1	-0,1
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,1	-0,2
KLEIN3;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	68	61	-	0,1	68	60	-	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,4	68	61	-	0,2	-0,1	-0,2
KREUZ1;A	Am Kreuzchen 1	S	EG	70	60	70	60	0	0	70	59	0	-	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	71	60	0,2	0	71	60	0,1	0	-0,1	-0,2
KREUZ1;B	Am Kreuzchen 1	O	EG	70	60	65	55	-	-	65	54	-	-	-0,1	-0,2
		O	1. OG	70	60	66	55	-	-	66	55	-	-	-0,1	-0,2
KREUZ52;A	Am Kreuzchen 52	W	EG	70	60	65	54	-	-	65	54	-	-	-0,1	-0,2
		W	1. OG	70	60	66	56	-	-	66	55	-	-	-0,1	-0,2
KREUZ52;B	Am Kreuzchen 52	S	EG	70	60	70	60	0	0	70	60	0	0	-0,1	-0,2
		S	1. OG	70	60	71	60	0,3	0	71	60	0,2	0	-0,1	-0,2
NIBEL1;A	Nibelungenweg 1	O	EG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,4	-0,5
		O	1. OG	70	60	65	57	-	-	64	56	-	-	-0,4	-0,3
		O	2. OG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,4	-0,4
NIBEL1;B	Nibelungenweg 1	S	EG	70	60	68	60	-	0	67	59	-	-	-0,5	-0,4
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,7	69	61	-	0,3	-0,4	-0,4
		S	2. OG	70	60	69	61	-	0,9	69	61	-	0,5	-0,4	-0,4
SCHWE01;A	Schwedenstraße 1	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	58	-	-	-3,1	-0,3
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	67	59	-	-	-3,1	-0,4
SCHWE20;A	Schwedenstraße 20	SO	EG	70	60	68	59	-	-	67	59	-	-	-1,3	-0,4
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	60	-	0	-1,2	-0,4
SIEG 03;A	Siegfriedweg 3	S	EG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,7	-0,7
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,6	-0,7
SIEG 05;A	Siegfriedweg 5	S	EG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,8	-0,8
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,7	-0,7
SIEG 07;A	Siegfriedweg 7	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	54	-	-	-0,8	-0,8
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	63	55	-	-	-0,7	-0,6
SIEG 09;A	Siegfriedweg 9	S	EG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,8	-0,8
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	63	55	-	-	-0,6	-0,7
SIEG 11;A	Siegfriedweg 11	S	EG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,7	-0,8
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	63	55	-	-	-0,7	-0,6

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall "bereinigt" (mit Querspange, ohne Verkehr aus Plangebieten)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall "bereinigt"		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
SIEG 13;A	Siegfriedweg 13	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,8	-0,8
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,7	-0,7
SIEG 15;A	Siegfriedweg 15	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,8	-0,8
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,7	-0,7
SIEG 17;A	Siegfriedweg 17	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,8	-0,7
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,7	-0,7
SIEG 19;A	Siegfriedweg 19	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,8	-0,8
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,7	-0,7
SIEG 21;A	Siegfriedweg 21	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,8	-0,7
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	55	-	-	-0,7	-0,6
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,6	-0,5
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,7	-0,8
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,6	-0,6
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,6	-0,5
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23a	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,7	-0,8
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,6	-0,5
SIEG 25;A	Siegfriedweg 25	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,7	-0,7
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	55	-	-	-0,6	-0,5
SIEG 27;A	Siegfriedweg 27	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,7	-0,6
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,5	-0,5
SIEG 29;A	Siegfriedweg 29	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,6	-0,5
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,5	-0,4
SIEG 31;A	Siegfriedweg 31	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,5	-0,5
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,4	-0,4
SIEG 33;A	Siegfriedweg 33	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,5	-0,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,3	-0,4
SIEG 35;A	Siegfriedweg 35	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	53	-	-	-0,4	-0,5
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,4	-0,3
SIEG 37;A	Siegfriedweg 37	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	53	-	-	-0,4	-0,5
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,3	-0,3
SIEG 39;A	Siegfriedweg 39	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,4	-0,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,3	-0,3
SIEG 41;A	Siegfriedweg 41	S	EG	70	60	61	53	-	-	61	53	-	-	-0,4	-0,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,3	-0,3
SIEG 43;A	Siegfriedweg 43	S	EG	70	60	62	54	-	-	61	53	-	-	-0,4	-0,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,2	-0,3
SIEG 45;A	Siegfriedweg 45	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	53	-	-	-0,4	-0,5
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	62	54	-	-	-0,3	-0,4
SIEG 47;A	Siegfriedweg 47	S	EG	70	60	61	53	-	-	61	53	-	-	-0,5	-0,6
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	62	54	-	-	-0,4	-0,4
SIEG 49;A	Siegfriedweg 49	S	EG	70	60	61	53	-	-	61	53	-	-	-0,5	-0,5
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	62	54	-	-	-0,4	-0,4
SIEG 51;A	Siegfriedweg 51	S	EG	70	60	61	53	-	-	60	52	-	-	-0,6	-0,7
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	62	54	-	-	-0,6	-0,5
VOLKE1;A	Volkenroder Weg 1	N	EG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,2
		N	1. OG	70	60	65	58	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,2
		N	2. OG	70	60	66	58	-	-	66	58	-	-	0	-0,2
VOLKE2;A	Volkenroder Weg 2	N	EG	70	60	65	57	-	-	65	57	-	-	-0,1	-0,1
		N	1. OG	70	60	66	59	-	-	66	59	-	-	0	-0,2
		N	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	59	-	-	-0,1	-0,1
VOLKE2;B	Volkenroder Weg 2	O	EG	70	60	61	53	-	-	61	53	-	-	-0,1	-0,2
		O	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	55	-	-	-0,1	-0,2
		O	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	56	-	-	-0,1	-0,2

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 028;A	BILA Fl.Nr. 36/3	NW	EG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,4
		NW	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,4
BILA 030;A	Binderslebener Landstr. 30a	NW	EG	70	60	64	57	-	-	64	54	-	-	0	-2,4
		NW	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,4
		NW	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,3
BILA 073;A	Binderslebener Landstr. 73	N	EG	70	60	62	54	-	-	62	51	-	-	0	-2,5
		N	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,5
		N	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,5
BILA 074;A	Binderslebener Landstr. 74	N	EG	70	60	61	53	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		N	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,5
		N	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	53	-	-	0	-2,5
BILA 075;A	Binderslebener Landstr. 75	N	EG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,4
		N	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	55	-	-	0	-2,4
		N	2. OG	70	60	66	58	-	-	66	55	-	-	0	-2,4
BILA 104;A	Binderslebener Landstr. 104/1	S	EG	70	60	65	57	-	-	65	55	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,5
BILA 105;A	Binderslebener Landstr. 105	S	EG	70	60	64	57	-	-	64	54	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,6
BILA 106;A	Binderslebener Landstr. 106	S	EG	70	60	64	57	-	-	64	54	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,6
BILA 107;A	Binderslebener Landstr. 107	S	EG	70	60	63	56	-	-	63	53	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	55	-	-	0	-2,6
BILA 108;A	Binderslebener Landstr. 108	S	EG	70	60	63	56	-	-	63	53	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	54	-	-	0	-2,6
BILA 109;A	Binderslebener Landstr. 109	S	EG	70	60	64	56	-	-	64	53	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	55	-	-	0	-2,6
BILA 110;A	Binderslebener Landstr. 110	SW	EG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,5
		SW	1. OG	70	60	65	58	-	-	65	55	-	-	0	-2,5
BILA 111;A	Binderslebener Landstr. 111	S	EG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	67	57	-	-	0	-2,6
BILA 112;A	Binderslebener Landstr. 112	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	58	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	58	-	-	0	-2,5
BILA 113;A	Binderslebener Landstr. 113	S	EG	70	60	70	62	0	1,8	70	60	0	0	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	62	0	1,6	70	60	0	0	0	-2,5
BILA 114;A	Binderslebener Landstr. 114	S	EG	70	60	70	62	0	1,4	70	59	0	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	69	62	-	1,3	69	59	-	-	0	-2,5
BILA 115;A	Binderslebener Landstr. 115	S	EG	70	60	69	61	-	1	69	59	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	61	-	1	69	59	-	-	0	-2,6
BILA 116;A	Binderslebener Landstr. 116	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	58	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	58	-	-	0	-2,6
BILA 117;A	Binderslebener Landstr. 117	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	57	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	58	-	-	0	-2,6
BILA 118;A	Binderslebener Landstr. 118	S	EG	70	60	69	61	-	0,2	69	58	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,4	70	58	0	-	0	-2,6
BILA 119;A	Binderslebener Landstr. 119	S	EG	70	60	70	60	0	0	70	57	0	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	58	0	-	0	-2,6
BILA 123;A	Binderslebener Landstr. 123	S	EG	70	60	71	61	0,4	0,7	71	59	0,4	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	61	0,4	0,7	71	59	0,4	-	0	-2,5
BILA 124;A	Binderslebener Landstr. 124	S	EG	70	60	70	61	0	0,6	70	59	0	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,6	70	58	0	-	0	-2,6
BILA 125;A	Binderslebener Landstr. 125	S	EG	70	60	70	61	0	0,4	70	58	0	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,4	70	58	0	-	0	-2,5

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 126;A	Binderslebener Landstr. 126	S	EG	70	60	69	61	-	0,3	69	58	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,3	69	58	-	-	0	-2,5
BILA 128;A	Binderslebener Landstr. 128	S	EG	70	60	70	61	0	0,1	70	58	0	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,2	70	58	0	-	0	-2,5
BILA 129;A	Binderslebener Landstr. 129	S	EG	70	60	71	61	0,9	0,2	71	58	0,9	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	71	61	0,9	0,2	71	58	0,9	-	0	-2,6
BILA 130;A	Binderslebener Landstr. 130	S	EG	70	60	55	44	-	-	55	42	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	61	0,9	0,2	71	58	0,9	-	0	-2,5
BILA 130;B	Binderslebener Landstr. 130	O	EG	70	60	67	56	-	-	67	53	-	-	0	-2,5
		O	1. OG	70	60	67	56	-	-	67	54	-	-	0	-2,6
BILA 131;A	Binderslebener Landstr. 131	S	EG	70	60	71	60	0,6	0	71	58	0,6	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	61	0,8	0,1	71	58	0,8	-	0	-2,5
BILA 131;B	Binderslebener Landstr. 131	W	EG	70	60	66	56	-	-	66	53	-	-	0	-2,6
		W	1. OG	70	60	67	56	-	-	67	54	-	-	0	-2,6
BILA 132;A	Binderslebener Landstr. 132	S	EG	70	60	71	60	0,2	0	71	57	0,2	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	60	0,5	0	71	58	0,5	-	0	-2,6
BILA 133;A	Binderslebener Landstr. 133	S	EG	70	60	70	60	0	0	70	57	0	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	58	0	-	0	-2,6
BILA 134;A	Binderslebener Landstr. 134	S	EG	70	60	69	60	-	0	69	57	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	58	0	-	0	-2,5
BILA 135;A	Binderslebener Landstr. 135	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	57	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	58	-	-	0	-2,5
BILA 136;A	Binderslebener Landstr. 136	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	57	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	58	-	-	0	-2,5
BILA 137;A	Binderslebener Landstr. 137	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	57	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	58	-	-	0	-2,6
BILA 138;A	Binderslebener Landstr. 138	S	EG	70	60	67	60	-	0	67	57	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	58	-	-	0	-2,5
BILA 139;A	Binderslebener Landstr. 139	S	EG	70	60	67	60	-	0	67	57	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	57	-	-	0	-2,5
BILA 139;B	Binderslebener Landstr. 139	O	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,6
		O	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,6
BILA 183;A	Binderslebener Landstr. 183	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,4
BILA 184;A	Binderslebener Landstr. 184	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,2
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,3
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185a	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,3
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,3
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186a	SO	EG	70	60	66	59	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,2
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186b	SO	EG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
BILA 187;A	Binderslebener Landstr. 187	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 188;A	Binderslebener Landstr. 188	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
BILA 189;A	Binderslebener Landstr. 189	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
BILA 190;A	Binderslebener Landstr. 190	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,3
BILA 191;A	Binderslebener Landstr. 191	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	55	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,3
BILA 192;A	Binderslebener Landstr. 192	SO	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,3
BILA 200;A	Binderslebener Landstr. 200	SO	EG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2,3
BILA 201;A	Binderslebener Landstr. 201	SO	EG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2,1
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2,2
BILA 202;A	Binderslebener Landstr. 202	SO	EG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	57	-	-	0	-2,2
BILA 203;A	Binderslebener Landstr. 203	SO	EG	70	60	67	59	-	-	67	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2,2
BILA 204;A	Binderslebener Landstr. 204	SO	EG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2,1
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
BILA 205;A	Binderslebener Landstr. 205	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,3
BILA 206;A	Binderslebener Landstr. 206	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
BILA 207;A	Binderslebener Landstr. 207	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,3
BILA 208;A	Binderslebener Landstr. 208	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
BILA 209;B	Binderslebener Landstr. 209	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	57	-	-	0	-2,2
BILA 210;A	Binderslebener Landstr. 210	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	57	-	-	0	-2,2
BILA 211;A	Binderslebener Landstr. 211	SO	EG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	57	0	-	0	-2,2
BILA 212;A	Binderslebener Landstr. 212	SO	EG	70	60	69	58	-	-	69	56	-	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,1
		SO	2. OG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,2
BILA 213;A	Binderslebener Landstr. 213	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,1
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,2
BILA 214;A	Binderslebener Landstr. 214	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,1
BILA 215;A	Binderslebener Landstr. 215	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2,1
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,1
BILA 216;A	Binderslebener Landstr. 216	SO	EG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	58	-	-	0	-2
BILA 217;A	Binderslebener Landstr. 217	SO	EG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-1,9
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	58	-	-	0	-2

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	69	61	-	0,8	69	61	-	0,1	0	-0,7
		S	1. OG	70	60	70	62	0	1,8	70	61	0	1	0	-0,8
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	65	57	-	-	65	56	-	-	0	-1,4
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	66	57	-	-	0	-1,4
GAMS 11;A	Gamstädter Weg 11	S	EG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,2
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	55	-	-	0	-2,2
GAMS 12;A	Gamstädter Weg 12	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	51	-	-	0	-2,2
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,2
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,2
HAHN 01;A	Im Hahnegarten 1	SO	EG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,2
		SO	1. OG	70	60	70	60	0	0	70	57	0	-	0	-2,2
HEIN 78;A	Heinrichstraße 78	W	EG	70	60	74	67	3,4	6,2	74	67	3,4	6,1	0	-0,1
		W	1. OG	70	60	74	67	3,6	6,3	74	67	3,6	6,2	0	-0,1
		W	2. OG	70	60	74	66	3,3	6	74	66	3,3	5,8	0	-0,2
		W	3. OG	70	60	73	66	2,9	5,6	73	66	2,9	5,3	0	-0,3
HEIN 86;A	Heinrichstraße 86	SW	EG	70	60	67	60	-	0	67	60	-	0	0	0
		SW	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	0	0
		SW	2. OG	70	60	68	61	-	0,1	68	61	-	0,1	0	0
		SW	3. OG	70	60	68	61	-	0,1	68	61	-	0,1	0	0
KLEIN1;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	67	57	-	-	0	-2,5
KLEIN2;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-2,5
KLEIN3;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	68	61	-	0,1	68	58	-	-	0	-2,5
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,4	69	58	-	-	0	-2,5
KREUZ1;A	Am Kreuzchen 1	S	EG	70	60	70	60	0	0	70	57	0	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	71	60	0,2	0	71	57	0,2	-	0	-2,5
KREUZ1;B	Am Kreuzchen 1	O	EG	70	60	65	55	-	-	65	52	-	-	0	-2,6
		O	1. OG	70	60	66	55	-	-	66	53	-	-	0	-2,5
KREUZ52;A	Am Kreuzchen 52	W	EG	70	60	65	54	-	-	65	52	-	-	0	-2,6
		W	1. OG	70	60	66	56	-	-	66	53	-	-	0	-2,6
KREUZ52;B	Am Kreuzchen 52	S	EG	70	60	70	60	0	0	70	57	0	-	0	-2,6
		S	1. OG	70	60	71	60	0,3	0	71	58	0,3	-	0	-2,5
NIBEL1;A	Nibelungenweg 1	O	EG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,4
		O	1. OG	70	60	65	57	-	-	65	54	-	-	0	-2,3
		O	2. OG	70	60	65	57	-	-	65	55	-	-	0	-2,3
NIBEL1;B	Nibelungenweg 1	S	EG	70	60	68	60	-	0	68	57	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,7	69	59	-	-	0	-2,3
		S	2. OG	70	60	69	61	-	0,9	69	59	-	-	0	-2,3
SCHWE01;A	Schwedenstraße 1	SO	EG	70	60	69	59	-	-	69	57	-	-	0	-2
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	70	57	0	-	0	-2,1
SCHWE20;A	Schwedenstraße 20	SO	EG	70	60	68	59	-	-	68	57	-	-	0	-2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	69	58	-	-	0	-2,1
SIEG 03;A	Siegfriedweg 3	S	EG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,4
SIEG 05;A	Siegfriedweg 5	S	EG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,4
SIEG 07;A	Siegfriedweg 7	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	64	53	-	-	0	-2,3
SIEG 09;A	Siegfriedweg 9	S	EG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	64	53	-	-	0	-2,4
SIEG 11;A	Siegfriedweg 11	S	EG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	64	53	-	-	0	-2,3

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
SIEG 13;A	Siegfriedweg 13	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 15;A	Siegfriedweg 15	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	51	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 17;A	Siegfriedweg 17	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 19;A	Siegfriedweg 19	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 21;A	Siegfriedweg 21	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,3
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,3
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23a	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 25;A	Siegfriedweg 25	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 27;A	Siegfriedweg 27	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	51	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 29;A	Siegfriedweg 29	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 31;A	Siegfriedweg 31	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
SIEG 33;A	Siegfriedweg 33	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	51	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,4
SIEG 35;A	Siegfriedweg 35	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,4
SIEG 37;A	Siegfriedweg 37	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,4
SIEG 39;A	Siegfriedweg 39	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	51	-	-	0	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,3
SIEG 41;A	Siegfriedweg 41	S	EG	70	60	61	53	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,3
SIEG 43;A	Siegfriedweg 43	S	EG	70	60	62	54	-	-	62	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,4
SIEG 45;A	Siegfriedweg 45	S	EG	70	60	61	54	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	52	-	-	0	-2,4
SIEG 47;A	Siegfriedweg 47	S	EG	70	60	61	53	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
SIEG 49;A	Siegfriedweg 49	S	EG	70	60	61	53	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,3
SIEG 51;A	Siegfriedweg 51	S	EG	70	60	61	53	-	-	61	51	-	-	0	-2,4
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	62	52	-	-	0	-2,4
VOLKE1;A	Volkenroder Weg 1	N	EG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,1
		N	1. OG	70	60	65	58	-	-	65	56	-	-	0	-2,1
		N	2. OG	70	60	66	58	-	-	66	56	-	-	0	-2,1
VOLKE2;A	Volkenroder Weg 2	N	EG	70	60	65	57	-	-	65	55	-	-	0	-1,7
		N	1. OG	70	60	66	59	-	-	66	57	-	-	0	-1,8
		N	2. OG	70	60	67	59	-	-	67	57	-	-	0	-1,8
VOLKE2;B	Volkenroder Weg 2	O	EG	70	60	61	53	-	-	61	51	-	-	0	-2,2
		O	1. OG	70	60	63	55	-	-	63	53	-	-	0	-2,3
		O	2. OG	70	60	64	56	-	-	64	54	-	-	0	-2,3

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts und tags 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht und Tag		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 028;A	BILA Fl.Nr. 36/3	NW	EG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,4
		NW	1. OG	70	60	66	58	-	-	63	56	-	-	-2,4	-2,4
BILA 030;A	Binderslebener Landstr. 30a	NW	EG	70	60	64	57	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,4
		NW	1. OG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,5	-2,4
		NW	2. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,4	-2,3
BILA 073;A	Binderslebener Landstr. 73	N	EG	70	60	62	54	-	-	59	51	-	-	-2,5	-2,5
		N	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,5
		N	2. OG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,5	-2,5
BILA 074;A	Binderslebener Landstr. 74	N	EG	70	60	61	53	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		N	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,5
		N	2. OG	70	60	64	56	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,5
BILA 075;A	Binderslebener Landstr. 75	N	EG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,4
		N	1. OG	70	60	65	57	-	-	63	55	-	-	-2,4	-2,4
		N	2. OG	70	60	66	58	-	-	63	55	-	-	-2,4	-2,4
BILA 104;A	Binderslebener Landstr. 104/1	S	EG	70	60	65	57	-	-	62	55	-	-	-2,4	-2,5
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,4	-2,5
BILA 105;A	Binderslebener Landstr. 105	S	EG	70	60	64	57	-	-	62	54	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,4	-2,6
BILA 106;A	Binderslebener Landstr. 106	S	EG	70	60	64	57	-	-	62	54	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	63	56	-	-	-2,5	-2,6
BILA 107;A	Binderslebener Landstr. 107	S	EG	70	60	63	56	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,5
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	63	55	-	-	-2,4	-2,6
BILA 108;A	Binderslebener Landstr. 108	S	EG	70	60	63	56	-	-	61	53	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,6
BILA 109;A	Binderslebener Landstr. 109	S	EG	70	60	64	56	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,6
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	62	55	-	-	-2,5	-2,6
BILA 110;A	Binderslebener Landstr. 110	SW	EG	70	60	64	56	-	-	61	54	-	-	-2,4	-2,5
		SW	1. OG	70	60	65	58	-	-	63	55	-	-	-2,5	-2,5
BILA 111;A	Binderslebener Landstr. 111	S	EG	70	60	67	59	-	-	64	57	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	65	57	-	-	-2,5	-2,6
BILA 112;A	Binderslebener Landstr. 112	S	EG	70	60	68	60	-	0	65	58	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	66	58	-	-	-2,5	-2,5
BILA 113;A	Binderslebener Landstr. 113	S	EG	70	60	70	62	0	1,8	67	60	-	0	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	62	0	1,6	67	60	-	0	-2,4	-2,5
BILA 114;A	Binderslebener Landstr. 114	S	EG	70	60	70	62	0	1,4	67	59	-	-	-2,4	-2,5
		S	1. OG	70	60	69	62	-	1,3	67	59	-	-	-2,4	-2,5
BILA 115;A	Binderslebener Landstr. 115	S	EG	70	60	69	61	-	1	67	59	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	61	-	1	67	59	-	-	-2,5	-2,6
BILA 116;A	Binderslebener Landstr. 116	S	EG	70	60	68	60	-	0	65	58	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	66	58	-	-	-2,4	-2,6
BILA 117;A	Binderslebener Landstr. 117	S	EG	70	60	68	60	-	0	66	57	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	66	58	-	-	-2,5	-2,6
BILA 118;A	Binderslebener Landstr. 118	S	EG	70	60	69	61	-	0,2	67	58	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,4	67	58	-	-	-2,5	-2,6
BILA 119;A	Binderslebener Landstr. 119	S	EG	70	60	70	60	0	0	67	57	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	67	58	-	-	-2,5	-2,6
BILA 123;A	Binderslebener Landstr. 123	S	EG	70	60	71	61	0,4	0,7	68	59	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	61	0,4	0,7	68	59	-	-	-2,5	-2,5
BILA 124;A	Binderslebener Landstr. 124	S	EG	70	60	70	61	0	0,6	67	59	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,6	67	58	-	-	-2,5	-2,6
BILA 125;A	Binderslebener Landstr. 125	S	EG	70	60	70	61	0	0,4	67	58	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,4	67	58	-	-	-2,4	-2,5

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts und tags 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht und Tag		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 126;A	Binderslebener Landstr. 126	S	EG	70	60	69	61	-	0,3	67	58	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,3	67	58	-	-	-2,4	-2,5
BILA 128;A	Binderslebener Landstr. 128	S	EG	70	60	70	61	0	0,1	68	58	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	61	0	0,2	68	58	-	-	-2,5	-2,5
BILA 129;A	Binderslebener Landstr. 129	S	EG	70	60	71	61	0,9	0,2	69	58	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	71	61	0,9	0,2	69	58	-	-	-2,5	-2,6
BILA 130;A	Binderslebener Landstr. 130	S	EG	70	60	55	44	-	-	52	42	-	-	-2,4	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	61	0,9	0,2	69	58	-	-	-2,5	-2,5
BILA 130;B	Binderslebener Landstr. 130	O	EG	70	60	67	56	-	-	64	53	-	-	-2,5	-2,5
		O	1. OG	70	60	67	56	-	-	65	54	-	-	-2,4	-2,6
BILA 131;A	Binderslebener Landstr. 131	S	EG	70	60	71	60	0,6	0	69	58	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	61	0,8	0,1	69	58	-	-	-2,5	-2,5
BILA 131;B	Binderslebener Landstr. 131	W	EG	70	60	66	56	-	-	64	53	-	-	-2,4	-2,6
		W	1. OG	70	60	67	56	-	-	65	54	-	-	-2,5	-2,6
BILA 132;A	Binderslebener Landstr. 132	S	EG	70	60	71	60	0,2	0	68	57	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	71	60	0,5	0	69	58	-	-	-2,4	-2,6
BILA 133;A	Binderslebener Landstr. 133	S	EG	70	60	70	60	0	0	67	57	-	-	-2,4	-2,6
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	67	58	-	-	-2,5	-2,6
BILA 134;A	Binderslebener Landstr. 134	S	EG	70	60	69	60	-	0	67	57	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	70	60	0	0	67	58	-	-	-2,5	-2,5
BILA 135;A	Binderslebener Landstr. 135	S	EG	70	60	68	60	-	0	66	57	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	69	60	-	0	66	58	-	-	-2,4	-2,5
BILA 136;A	Binderslebener Landstr. 136	S	EG	70	60	68	60	-	0	65	57	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	65	58	-	-	-2,4	-2,5
BILA 137;A	Binderslebener Landstr. 137	S	EG	70	60	68	60	-	0	65	57	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	65	58	-	-	-2,5	-2,6
BILA 138;A	Binderslebener Landstr. 138	S	EG	70	60	67	60	-	0	65	57	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	65	58	-	-	-2,4	-2,5
BILA 139;A	Binderslebener Landstr. 139	S	EG	70	60	67	60	-	0	65	57	-	-	-2,5	-2,6
		S	1. OG	70	60	68	60	-	0	65	57	-	-	-2,4	-2,5
BILA 139;B	Binderslebener Landstr. 139	O	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,5	-2,6
		O	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,5	-2,6
BILA 183;A	Binderslebener Landstr. 183	S	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,4
BILA 184;A	Binderslebener Landstr. 184	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	64	57	-	-	-2,3	-2,2
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,3
BILA 185;A	Binderslebener Landstr. 185a	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,3
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,4	-2,3
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186a	SO	EG	70	60	66	59	-	-	64	56	-	-	-2,2	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,2
BILA 186;A	Binderslebener Landstr. 186b	SO	EG	70	60	67	59	-	-	64	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,4	-2,3
BILA 187;A	Binderslebener Landstr. 187	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,3

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts und tags 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht und Tag		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 188;A	Binderslebener Landstr. 188	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,3
BILA 189;A	Binderslebener Landstr. 189	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	57	-	-	-2,3	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	64	57	-	-	-2,4	-2,3
BILA 190;A	Binderslebener Landstr. 190	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	57	-	-	-2,3	-2,3
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,3
BILA 191;A	Binderslebener Landstr. 191	SO	EG	70	60	66	58	-	-	63	55	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	66	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,3
BILA 192;A	Binderslebener Landstr. 192	SO	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,2	-2,2
		SO	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	2. OG	70	60	67	59	-	-	64	56	-	-	-2,3	-2,3
BILA 200;A	Binderslebener Landstr. 200	SO	EG	70	60	68	59	-	-	65	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,3	-2,3
BILA 201;A	Binderslebener Landstr. 201	SO	EG	70	60	68	59	-	-	65	57	-	-	-2,4	-2,1
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 202;A	Binderslebener Landstr. 202	SO	EG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	68	60	-	0	66	57	-	-	-2,3	-2,2
BILA 203;A	Binderslebener Landstr. 203	SO	EG	70	60	67	59	-	-	65	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,3	-2,2
BILA 204;A	Binderslebener Landstr. 204	SO	EG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,3	-2,1
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 205;A	Binderslebener Landstr. 205	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	57	-	-	-2,4	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,3	-2,3
BILA 206;A	Binderslebener Landstr. 206	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 207;A	Binderslebener Landstr. 207	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	57	-	-	-2,4	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,4	-2,3
BILA 208;A	Binderslebener Landstr. 208	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,3	-2,2
BILA 209;B	Binderslebener Landstr. 209	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 210;A	Binderslebener Landstr. 210	SO	EG	70	60	69	59	-	-	66	57	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 211;A	Binderslebener Landstr. 211	SO	EG	70	60	70	59	0	-	67	57	-	-	-2,4	-2,2
		SO	1. OG	70	60	70	60	0	0	68	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 212;A	Binderslebener Landstr. 212	SO	EG	70	60	69	58	-	-	67	56	-	-	-2,3	-2,2
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	68	57	-	-	-2,3	-2,1
		SO	2. OG	70	60	70	59	0	-	68	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 213;A	Binderslebener Landstr. 213	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,3	-2,1
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	68	57	-	-	-2,4	-2,2
BILA 214;A	Binderslebener Landstr. 214	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,3	-2
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	68	57	-	-	-2,3	-2,1
BILA 215;A	Binderslebener Landstr. 215	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,3	-2,1
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	68	57	-	-	-2,3	-2,1
BILA 216;A	Binderslebener Landstr. 216	SO	EG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,1	-2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	58	-	-	-2,2	-2
BILA 217;A	Binderslebener Landstr. 217	SO	EG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,1	-1,9
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	67	58	-	-	-2,1	-2

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts und tags 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose- Normalfall, 30 km/h Nacht und Tag		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	69	61	-	0,8	68	61	-	0,1	-0,7	-0,7
		S	1. OG	70	60	70	62	0	1,8	69	61	-	1	-0,8	-0,8
BILA 218;A	Binderslebener Landstr. 218	S	EG	70	60	65	57	-	-	63	56	-	-	-1,5	-1,4
		S	1. OG	70	60	66	58	-	-	65	57	-	-	-1,5	-1,4
GAMS 11;A	Gamstädter Weg 11	S	EG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,3	-2,2
		S	1. OG	70	60	65	57	-	-	63	55	-	-	-2,3	-2,2
GAMS 12;A	Gamstädter Weg 12	S	EG	70	60	61	54	-	-	59	51	-	-	-2,3	-2,2
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,2	-2,2
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,3	-2,2
HAHN 01;A	Im Hahnegarten 1	SO	EG	70	60	70	59	0	-	67	57	-	-	-2,4	-2,2
		SO	1. OG	70	60	70	60	0	0	68	57	-	-	-2,4	-2,2
HEIN 78;A	Heinrichstraße 78	W	EG	70	60	74	67	3,4	6,2	74	67	3,3	6,1	-0,1	-0,1
		W	1. OG	70	60	74	67	3,6	6,3	74	67	3,4	6,2	-0,2	-0,1
		W	2. OG	70	60	74	66	3,3	6	74	66	3,1	5,8	-0,2	-0,2
		W	3. OG	70	60	73	66	2,9	5,6	73	66	2,6	5,3	-0,3	-0,3
HEIN 86;A	Heinrichstraße 86	SW	EG	70	60	67	60	-	0	67	60	-	0	0	0
		SW	1. OG	70	60	68	60	-	0	68	60	-	0	0	0
		SW	2. OG	70	60	68	61	-	0,1	68	61	-	0,1	0	0
		SW	3. OG	70	60	68	61	-	0,1	68	61	-	0,1	0	0
KLEIN1;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2,4	-2,6
		S	1. OG	70	60	67	60	-	0	65	57	-	-	-2,4	-2,5
KLEIN2;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	66	58	-	-	63	56	-	-	-2,5	-2,5
		S	1. OG	70	60	67	59	-	-	64	57	-	-	-2,4	-2,5
KLEIN3;A	Kleingarten am Kreuzchen	S	EG	70	60	68	61	-	0,1	66	58	-	-	-2,4	-2,5
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,4	66	58	-	-	-2,3	-2,5
KREUZ1;A	Am Kreuzchen 1	S	EG	70	60	70	60	0	0	68	57	-	-	-2,4	-2,6
		S	1. OG	70	60	71	60	0,2	0	68	57	-	-	-2,5	-2,5
KREUZ1;B	Am Kreuzchen 1	O	EG	70	60	65	55	-	-	63	52	-	-	-2,4	-2,6
		O	1. OG	70	60	66	55	-	-	64	53	-	-	-2,5	-2,5
KREUZ52;A	Am Kreuzchen 52	W	EG	70	60	65	54	-	-	62	52	-	-	-2,4	-2,6
		W	1. OG	70	60	66	56	-	-	64	53	-	-	-2,4	-2,6
KREUZ52;B	Am Kreuzchen 52	S	EG	70	60	70	60	0	0	68	57	-	-	-2,4	-2,6
		S	1. OG	70	60	71	60	0,3	0	68	58	-	-	-2,5	-2,5
NIBEL1;A	Nibelungenweg 1	O	EG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,4
		O	1. OG	70	60	65	57	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,3
		O	2. OG	70	60	65	57	-	-	63	55	-	-	-2,4	-2,3
NIBEL1;B	Nibelungenweg 1	S	EG	70	60	68	60	-	0	65	57	-	-	-2,5	-2,4
		S	1. OG	70	60	69	61	-	0,7	67	59	-	-	-2,3	-2,3
		S	2. OG	70	60	69	61	-	0,9	67	59	-	-	-2,4	-2,3
SCHWE01;A	Schwedenstraße 1	SO	EG	70	60	69	59	-	-	67	57	-	-	-2,3	-2
		SO	1. OG	70	60	70	59	0	-	68	57	-	-	-2,4	-2,1
SCHWE20;A	Schwedenstraße 20	SO	EG	70	60	68	59	-	-	66	57	-	-	-2,2	-2
		SO	1. OG	70	60	69	60	-	0	66	58	-	-	-2,2	-2,1
SIEG 03;A	Siegfriedweg 3	S	EG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 05;A	Siegfriedweg 5	S	EG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 07;A	Siegfriedweg 7	S	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 09;A	Siegfriedweg 9	S	EG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 11;A	Siegfriedweg 11	S	EG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	64	56	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3

Vergleich Beurteilungspegel Prognose-Normalfall (mit Querspange, mit Verkehr aus Plangebieten) - Prognose-Normalfall Variante BiLa nachts und tags 30 km/h (mit Quersp., mit Verkehr Plangeb.)

Punkt-Nr.	Name	HR	Geschoss	Schwellenpegel		Beurteilungspegel Prognose-Normalfall		Überschreitung Schwellenpegel		Beurteilungspegel, Prognose-Normalfall, 30 km/h Nacht und Tag		Überschreitung Schwellenpegel		Differenz beider Prognosefälle	
				tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
SIEG 13;A	Siegfriedweg 13	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	52	-	-	-2,3	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 15;A	Siegfriedweg 15	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,3	-2,3
SIEG 17;A	Siegfriedweg 17	S	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,3	-2,3
SIEG 19;A	Siegfriedweg 19	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	52	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,3	-2,3
SIEG 21;A	Siegfriedweg 21	S	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23	S	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
		S	2. OG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 23;A	Siegfriedweg 23a	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	52	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 25;A	Siegfriedweg 25	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 27;A	Siegfriedweg 27	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 29;A	Siegfriedweg 29	S	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 31;A	Siegfriedweg 31	S	EG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,3	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 33;A	Siegfriedweg 33	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 35;A	Siegfriedweg 35	S	EG	70	60	61	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 37;A	Siegfriedweg 37	S	EG	70	60	61	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 39;A	Siegfriedweg 39	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,3
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 41;A	Siegfriedweg 41	S	EG	70	60	61	53	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 43;A	Siegfriedweg 43	S	EG	70	60	62	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 45;A	Siegfriedweg 45	S	EG	70	60	61	54	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	63	55	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,4
SIEG 47;A	Siegfriedweg 47	S	EG	70	60	61	53	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 49;A	Siegfriedweg 49	S	EG	70	60	61	53	-	-	59	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,4	-2,3
SIEG 51;A	Siegfriedweg 51	S	EG	70	60	61	53	-	-	58	51	-	-	-2,4	-2,4
		S	1. OG	70	60	62	54	-	-	60	52	-	-	-2,5	-2,4
VOLKE1;A	Volkenroder Weg 1	N	EG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2	-2,1
		N	1. OG	70	60	65	58	-	-	63	56	-	-	-2,1	-2,1
		N	2. OG	70	60	66	58	-	-	64	56	-	-	-2	-2,1
VOLKE2;A	Volkenroder Weg 2	N	EG	70	60	65	57	-	-	63	55	-	-	-1,7	-1,7
		N	1. OG	70	60	66	59	-	-	65	57	-	-	-1,7	-1,8
		N	2. OG	70	60	67	59	-	-	65	57	-	-	-1,8	-1,8
VOLKE2;B	Volkenroder Weg 2	O	EG	70	60	61	53	-	-	59	51	-	-	-2,1	-2,2
		O	1. OG	70	60	63	55	-	-	61	53	-	-	-2,1	-2,2
		O	2. OG	70	60	64	56	-	-	62	54	-	-	-2,1	-2,3