

Regionaltangente West

Planfeststellungsabschnitt Süd1

Anlage 20.1

Anlage 20.1a neu

Prüfung der Planung hinsichtlich möglicher Ansprüche auf schall- technische Vorsorgemaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzver- ordnung (16. BImSchV) sowie nach der TA Lärm

Datum: 24.05.2019

06.10.2021

Auftraggeber:



RTW GmbH
Stiftstraße 9 -17
60313 Frankfurt am Main

Ersteller:



KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH
Heinrich-Hertz-Straße 2
64295 Darmstadt

Planaufsteller	-	Phase	-	Gewerk	-	Planart	-	PSP-Code	-	lfd. Nr.	-	Index	Format
KuK	-	4	-	LA	-	SU	-	03_06_00_000	-	001	-	A	.pdf

Schalltechnische Untersuchung

BAUVORHABEN:	Regionaltangente West
ABSCHNITT:	Planfeststellungsabschnitt Süd 1
UMFANG:	Prüfung der Planung hinsichtlich möglicher Ansprüche auf schalltechnische Vorsorgemaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sowie nach der TA Lärm
AUFTRAGGEBER	RTW Planungsgesellschaft mbH Stiftstraße 9 - 17 60313 Frankfurt/Main
BEARBEITUNG:	KREBS+KIEFER Fritz AG Ingenieure GmbH Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt T 06151 885-383 F 06151 885-220
AKTENZEICHEN:	20058001-VVS- 813
DATUM:	Darmstadt, 21.05.2019 06.10.2021

Dieser Bericht umfasst ~~55~~ 66 Seiten, ~~5~~ 6 Anhänge und 2 Anlagen.

Dieser Bericht ist nur für den Gebrauch des Auftraggebers im Zusammenhang mit dem oben genannten Planvorhaben bestimmt. Eine darüberhinausgehende Verwendung, vor allem durch Dritte, unterliegt dem Schutz des Urheberrechts gemäß UrhG.

Inhaltsverzeichnis

29333163

1	Zusammenfassung	7
2	Sachverhalt und Aufgabenstellung	9
3	Bearbeitungsgrundlagen	11
3.1	Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien	11
3.2	Planunterlagen und projektspezifische Informationen	12
4	Anforderungen an den Schallschutz	13
4.1	Lärmvorsorge	13
4.2	Kriterien für eine wesentliche Änderung	14
4.3	Kriterien für einen erheblichen baulichen Eingriff	14
4.4	Gemeinsamer Verkehrsweg	15
4.5	Immissionsgrenzwerte	16
4.6	Verkehrsmehrung auf baulich unveränderten Streckenabschnitten	17
5	Beschreibung des Planvorhabens	19
5.1	Abschnitt Kelsterbach bis Gateway Gardens	19
5.2	Abschnitt Bf Stadion bis Isenburger Schneise	20
5.3	Abschnitt Neu-Isenburg	21
5.4	Abschnitt Dreieich-Buchsschlag	23
5.5	Abschnitt südlich des Bauendes	24
6	Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise	24
6.1	Ermittlung der Geräuschemissionen	25
6.2	Berechnungsverfahren	25
6.3	Berechnungsgrundlagen	26
6.4	Darstellung der Ergebnisse	26
6.5	Ausdehnung der Lärmschutzbereiche	27
7	Untersuchungsergebnisse	27
7.1	Emissionen	27

7.1.1	Prognosehorizont	27
7.1.2	Fahrzeugbezogene Parameter	28
7.1.3	Fahrwegbezogene Parameter	29
7.2	Immissionen	30
7.2.1	Abschnitt Bf Stadion bis Isenburger Schneise	30
7.2.2	Abschnitt Neu-Isenburg, Wohngebiete östlich Bf	31
7.2.3	Abschnitt Neu-Isenburg, Kleingartenanlage	32
7.2.4	Abschnitt Dreieich-Buchschlag, unveränderte Strecke	32
7.2.5	Abschnitt Dreieich-Buchschlag, Bahnhofsbereich	33
7.2.6	Abschnitt südlich des Bauendes	34
8	Schallschutzmaßnahmen	34
8.1	Aktiver Schallschutz	34
8.1.1	„Besonders überwachtetes Gleis“	34
8.1.2	Schienenstegdämpfer / Schienenstegabschirmung	36
8.1.3	Schallschutzwände	37
8.2	Passive Schallschutzmaßnahmen	38
8.3	Abwägung der Schallschutzmaßnahmen	39
9	Untersuchung aktiver Schallschutzmaßnahmen	41
9.1	Abschnitt Bf Stadion	42
9.1.1	Nordseite Bereich Bf Stadion	42
9.1.2	Südseite Bereich Bf Stadion	42
9.2	Hotel Isenburger Schneise 40	43
9.3	Abschnitt Neu-Isenburg östlich Bahnhof	46
9.4	Abschnitt Neu-Isenburg, Kleingartenanlage	49
9.5	Abschnitt Dreieich-Buchschlag, unveränderte Strecke	50
9.6	Abschnitt Dreieich-Buchschlag, Bahnhofsbereich	52
9.7	Zusammenfassung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen	54
9.7.1	Aktive Schallschutzmaßnahmen	54
9.7.2	Passive Schallschutzmaßnahmen	55
10	Abstellanlage im Bf Dreieich-Buchschlag	57
10.1	Immissionsschutzrechtliche Einstufung	57
10.2	Anforderungen an den Schallschutz	58
10.3	Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden	59
10.4	Untersuchungsergebnisse	60

10.4.1	Geräuschemissionen	60
10.4.2	Geräuschimmissionen	61
11	Abschließende Auswahl der Schallschutzmaßnahmen	62
11.1	Auswirkungen der Prognose 2030 auf den Schallschutz	62
11.2	Auswahl der Schallschutzmaßnahmen	62
11.3	Umsetzung des passiven Schallschutzes	64
12	Abschließende Bemerkungen	65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 (1) der 16. BImSchV	17
Tabelle 2	Vorzugsvariante BÜG und Schienenstegdämpfer	54
Tabelle 3	Vorzugsvariante Lärmschutzwände	55
Tabelle 4	Übersicht Schutzfälle mit Restkonflikten	56
Tabelle 5	Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden /7/	59
Tabelle 6	ergänzende Umsetzung BÜG und Schienenstegdämpfer basierend auf der Verkehrsprognose 2025	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Lage des Planfeststellungsabschnitts Süd 1	10
Abbildung 2	Abschnitt Kelsterbach bis Gateway Gardens	19
Abbildung 3	Abschnitt Bf Stadion bis Isenburger Schneise	20
Abbildung 4	Abschnitt Neu-Isenburg	21
Abbildung 5	Abschnitt Dreieich-Buchsschlag	23
Abbildung 6	Baukosten für Schallschutzwände	38
Abbildung 7	Abwägung des aktiven Schallschutzes (Hotel Isenburger Schneise 40)	45
Abbildung 78	Abwägung des aktiven Schallschutzes (Bf Neu-Isenburg)	48
Abbildung 89	Lärmschutzwand Kleingartenanlage F.-Lucius für Abwägung	49

Anhänge

29333163

Anhang 1a	Verkehrsprognose 20252030 RTW + DB Strecken
Anhang 2a	Prüfung des Anspruchs auf Lärmvorsorge
Anhang 3a	Ergebnisse der Abwägung des aktiven Schallschutzes
Anhang 4a	Prüfung des Anspruchs auf verbleibende passive Schallschutzmaßnahmen
Anhang 5a	Anlagenlärm (Abstellanlage)
Anhang 6a	Umsetzung passive Schallschutzmaßnahmen basierend auf Verkehrsprognose 2025

Plananlagen

Anlage 20.1.1a	Übersichtspläne der Abschnitte
Anlage 20.1.2a	Darstellung des aktiven Schallschutzes (Vorzugsvarianten)

Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
AU	Wohnbebauung im Außenbereich
BauNVO	Baunutzungsverordnung
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BVerwG	Bundes-Verwaltungsgericht
DB	Deutsche Bahn AG
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
ΔL_r	Pegeldifferenz [dB(A)]
EBO	Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung
EG	Kleingartengebiete gemäß Bundeskleingartengesetz
ES	Sondergebiet „Sportanlage“ gemäß § 10 BauNVO
Hp	Haltepunkt
IGW	Immissionsgrenzwert [dB(A)]
K _s	Schienenbonus
l	Länge eines Zuges oder einer Lärmschutzwand [m]
L _{m,E}	Emissionspegel [dB(A)]

L _r	Beurteilungspegel [dB(A)]
MI	Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO
RTW	Regionaltangente West
SO	Schienenoberkante
SOH	Sondergebiet „Hotel“ gemäß § 10 BauNVO
V _{max}	maximal mögliche Geschwindigkeit [km/h]
VGf	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
WA	Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO
WR	Reines Wohngebiet gemäß § 3 BauNVO

1 Zusammenfassung

Im Zusammenhang mit den Planungen für die Regionaltangente West (RTW) wurde geprüft, ob Immissionskonflikte aus vorhabenbedingten Geräuschemissionen zu erwarten sind.

Die vorliegende Untersuchung befasst sich mit den schalltechnischen Auswirkungen des Neubaus der RTW bzw. des erheblichen baulichen Eingriffs, der auf Grund der RTW an vorhandenen Eisenbahnstrecken erforderlich wird, innerhalb des Planfeststellungsabschnitts Süd 1. **Aufgrund der zwischenzeitlich vorliegenden Verkehrsprognose 2030 ergaben sich Änderungen in der Verkehrsentwicklung, die nach § 18g AEG der neuen Berechnung zu Grunde zu legen sind. Zum Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner hat die RTW jedoch entschieden, auch denjenigen Anwohnern Lärmschutz zu gewähren, denen allein auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 ein Lärmschutzanspruch zustand, so dass keiner der Anwohner im Vergleich zu der Schalltechnischen Untersuchung vom 21.05.2019 schlechter gestellt werden wird.**

Die Ergebnisse der Untersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ❑ Im Bereich Bf Frankfurt-Stadion bis Isenburger Schneise werden auf Grund der Erweiterung vorhandener Bahnanlagen um das RTW-Gleis, welche im schalltechnischen Sinne als wesentliche Änderung einzustufen ist, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an ~~14-25~~ von ~~28~~ 31 untersuchten Immissionsorten überschritten. An diesen Immissionsorten besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge.
- ❑ Im Bereich Bf Neu-Isenburg werden auf Grund der Erweiterung vorhandener Bahnanlagen um das RTW-Gleis die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an ~~93-84~~ von 127 untersuchten Immissionsorten überschritten. An diesen Immissionsorten besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge.
- ❑ Im Bereich Neu-Isenburg Süd wird in einem Teil der Kleingartenanlage Fischer-Lucius auf Grund der Erweiterung vorhandener Bahnanlagen um das RTW-Gleis das Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf einer Fläche von ca. ~~1.900 m²~~ 1.800 m² überschritten. Auf dieser Fläche besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge.
- ❑ Im Bereich Dreieich-Buchsschlag nördlich des Bahnhofs befahren die RTW-Züge ein vorhandenes Gleis. Die Verkehrsmehrung löst eine Erhöhung der Geräuscheinwirkungen aus, die an ~~7~~ **keinem** von 26 untersuchten Immissionsorten den Pegelwert von 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder übersteigt. An diesen Immissionsorten besteht ~~ein~~ **kein** Anspruch auf Lärmvorsorge.

- 29333163
- Im Bereich des Bf Dreieich-Buchschatz wird ein vorhandenes Bahnhofsgleis verschoben und verlängert sowie mit einer Oberleitung ausgestattet. Dieser erhebliche bauliche Eingriff löst an 10-7 von 28 untersuchten Immissionsorten eine wesentliche Änderung in der Art aus, dass durch die Erhöhung der Geräuscheinwirkungen der Pegelwert von 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten wird. An diesen Immissionsorten besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge.
 - Für alle Immissionsorte, an denen ein Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht, wurden aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen einer Abwägung untersucht. In einigen Fällen steht der Aufwand für aktive Schallschutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zur Schutzwirkung. In diesen Fällen werden die Ansprüche auf Lärmvorsorge mit passiven Maßnahmen in Form verbesserter Außenbauteile abgegolten.

Im Bereich des Hotels Isenburger Schneise 40, an dem ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entsteht, ist auf der vorhandenen Strecke 3651 ein Besonders überwacht Gleis (BüG) zur Minderung der Geräuscheinwirkungen vorgesehen.

Im Bereich des Bf Neu-Isenburg, wo Ansprüche auf Lärmvorsorge an einer Vielzahl von schutzwürdigen Nutzungen östlich des Bf entstehen, kann mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Ergebnis einer Abwägung ein Großteil der Schutzfälle gelöst werden. Bei Schutzfällen mit verbleibendem Anspruch werden zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen getroffen.

Im Bereich des Bf Dreieich-Buchschatz, wo Ansprüche auf Lärmvorsorge an einigen schutzwürdigen Nutzungen östlich des Bf entstehen, ~~können mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Ergebnis einer Abwägung die am Tag entstehenden Schutzfälle gelöst werden. Bei Schutzfällen mit verbleibendem Anspruch werden zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen getroffen.~~ wären weitere, zusätzlich zu den vorhandenen aktiven Schallschutzmaßnahmen untersuchte Maßnahmen am Gleis als Ergebnis einer Abwägung auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2030 unwirtschaftlich. Da die RTW aber entschieden hat, dass keine Schlechterstellung der Anwohner im Vergleich zu den Ergebnissen der Berechnung auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 erfolgen soll, wird die RTW die nach der Schalltechnischen Untersuchung vom 21.05.2019 erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen beibehalten. Bei Schutzfällen mit Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach werden passive Schallschutzmaßnahmen getroffen.

- Sofern ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung und der der Schalltechnischen Untersuchung der Verkehrsprognose 2019 /25/ besteht, hat die RTW entschieden, zur abschließenden Ermittlung des

Anspruchs auf Schallschutz aus den beiden Berechnungen die jeweils höheren Beurteilungspegel anzusetzen.

- ❑ Durch die Geräuscheinwirkungen auf Grund des Abstellens von RTW-Zügen im Bf Dreieich-Buchschlag sind an den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen keine Immissionskonflikte zu erwarten.

2 Sachverhalt und Aufgabenstellung

Die RTW Planungsgesellschaft mbH beabsichtigt, den Schienenpersonennahverkehr im Ballungsraum Frankfurt durch die Regionaltangente West (RTW) als neue Stadtbahnverbindung weiter zu verbessern. Die RTW-Strecke verläuft mit je einem Linienast von Frankfurt-Praunheim bzw. von Bad Homburg kommend über den zentralen Abschnitt Eschborn – Höchst – Flughafen – Stadion bis nach Neu-Isenburg-Birkengewann bzw. nach Dreieich-Buchschlag. Über rund zwei Drittel der etwa 42 km langen Strecke können bereits vorhandene Gleisanlagen genutzt werden. Die bestehenden Streckenabschnitte der Deutschen Bahn AG werden dabei durch neu zu errichtende Bahnkörper und Gleise für die RTW ergänzt und mit diesen verknüpft.

Der im vorliegenden Gutachten betrachtete Planfeststellungsabschnitt Süd 1 umfasst den Abschnitt der Trasse von der Grenze zum Planfeststellungsabschnitt Mitte (gelbe Markierung, Beginn des blau markierten Planfeststellungsabschnitts Süd 1 bei Kelsterbach) bis zum Bauende im Bf Dreieich-Buchschlag. Die Trasse tangiert u. a. Siedlungsbereiche im Stadtgebiet Frankfurt/Main am Bf Stadion, im Stadtgebiet Neu-Isenburg am Bf Neu-Isenburg sowie im Stadtgebiet Dreieich am Bf Dreieich-Buchschlag.

In Abbildung 1 ist der Planfeststellungsabschnitt Süd 1 wiedergegeben.

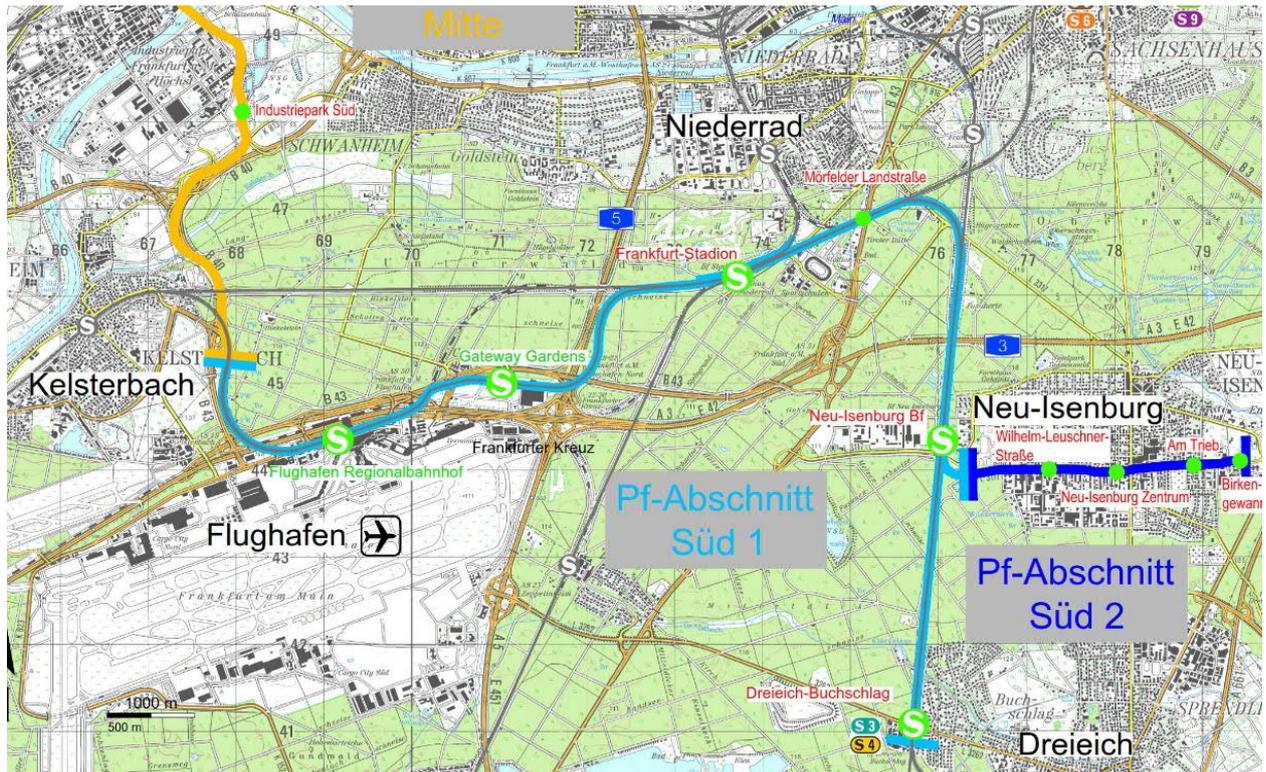


Abbildung 1 Lage des Planfeststellungsabschnitts Süd 1

Gemäß § 41 (1) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ ist bei dem Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Schallimmissionen zählen gemäß § 3 BImSchG je nach Stärke und Wahrnehmbarkeit zu den Immissionen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und Nachbarschaft hervorrufen können.

Eine Konkretisierung der im BImSchG genannten unbestimmten Rechtsbegriffe wurde vom Gesetzgeber in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) /2/ vorgenommen. Hierin werden Immissionsgrenzwerte genannt, bei deren Einhaltung davon ausgegangen werden kann, dass die Verkehrslärmimmissionen des neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweges nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen.

Soweit im Umfeld von Neubaumaßnahmen oder im Falle einer wesentlichen Änderung Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte festgestellt werden, sind geeignete Schallschutzmaßnahmen zu dimensionieren. Hierbei ist grundsätzlich § 41 (2) BImSchG zu beachten, der darauf hinweist, dass vom Grundsatz der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abgewichen werden kann, falls die Kosten von Schutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Ist ein aktiver Schallschutz, das heißt eine Abschirmung des Verkehrslärms zum Beispiel durch Schallschutzwände verkehrstechnisch nicht möglich, städtebaulich nicht vertretbar oder aus anderen nachweisbaren Gründen nicht zu realisieren, so ist ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach gegeben. Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen werden auf Grundlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) /3/ objektbezogen ermittelt.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist zu prüfen, ob die durch die neu zu bauenden Gleisanlagen verursachten Schienenverkehrslärmimmissionen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den schutzwürdigen Nutzungen im Einwirkungsbereich überschreiten und damit Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen entstehen.

3 Bearbeitungsgrundlagen

3.1 Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien

Der durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen liegen die folgenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Regelwerke zu Grunde:

- /1/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung
- /2/ Artikel 1, Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943) (11. BImSchGÄndG)
- /3/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)
- /4/ Anlage 2 (zu § 4) der 16. BImSchV: Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), gültig ab 01. Januar 2015
- /5/ Erläuterungen zur Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Teil 1: Erläuterungsbericht, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Februar 2015
- /6/ 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 04. Februar 1997 in ihrer berichtigten Fassung vom 16. Mai 1997

- 29333163
- /7/ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998, in Kraft seit 01. November 1998
 - /8/ Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil IV: Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Eisenbahn-Bundesamt, Fachstelle Umwelt, Dezember 2012
 - /9/ Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Auslegung des „erheblichen baulichen Eingriffs“ i. S. d. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV mit Bezug auf das Urteil des BVerwG vom 18.07.2013 (Az. 7 A 9.12), 23.07.2014, Geschäftszeichen 23.10-23pv/003-2300#018
 - /10/ Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 27.08.2015: Planfeststellung gemäß §§ 28ff Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. §§ 72 ff Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG); Neubau der Regionaltangente West, Unterrichtung über Inhalt und Umfang der nach § 6 UVPG voraussichtlich vorzulegenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens
 - /11/ Anweisung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur an das Eisenbahn-Bundesamt, Betreff: Berücksichtigung von Verkehrsprognosen des Bundes im Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG, Az. E21/519.1/8-EBA, Stand 22.06.2018
 - /12/ Regelwerk 808.0210A02 – Kostenkennwertekatalog KKK, Version V5.0, DB Netz AG, Dezember 2015
 - /13/ Ablöseberechnung nach ABBV für Schallschutzwände aus Aluminium, DB Systemtechnik GmbH, Stand April 2016
 - /14/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), Ausgabe 1997, eingeführt durch das allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 des Bundesministers für Verkehr, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97

3.2 Planunterlagen und projektspezifische Informationen

Zur Bearbeitung wurden die nachfolgenden Planunterlagen, Schriftsätze und sonstigen Informationen herangezogen:

- /15/ Regionaltangente West / Los 2, Genehmigungsplanung: Lagepläne Entwurfsplanung, Anlage 1, Blatt 1 bis 14, Maßstab 1:1.000, Planungsgemeinschaft Regionaltangente West, Stand April 2019

- 29333163
- /16/ Digitale Datengrundlagen, zur Verfügung gestellt von der Planungsgemeinschaft Regionaltangente West, Stand Juni 2016, aktualisiert Januar 2018
 - /17/ Bebauungspläne der Stadt Frankfurt am Main, PlanAS Planauskunftssystem der Stadt Frankfurt am Main, www.planAS-frankfurt.de
 - /18/ Bebauungspläne Nr. 9a, 92 und 94 der Stadt Neu-Isenburg, entnommen dem Internetauftritt der Stadt Neu-Isenburg
 - /19/ Bebauungspläne Nr. B1, B2 und B4a der Stadt Dreieich, entnommen dem Bürger-GIS des Landkreises Offenbach
 - /20/ Flächennutzungsplan, Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Maßstab 1:10.000, Stand 2015, www.pvfrm.de
 - /21/ Angaben zum prognostizierten Schienenverkehrsaufkommen auf der RTW-Trasse im Prognosejahr 2025/30, zur Art der eingesetzten Fahrzeuge und zur Streckengeschwindigkeit, RTW Planungsgesellschaft mbH, März 2019
 - /22/ Zugzahlenprognosen für die Eisenbahnstrecken 3520, 3683, 3687, 4010, 3650, 3624, 3651, 3601, 3688 und 3655 im Bereich des Planfeststellungsabschnitts für das Jahr ~~2025-2030~~, DB Netz AG, Stand ~~März/April 2016~~ 07.05.2019
 - /23/ Bodenrichtwerte aus Geoportal Hessen,
www.geoportal.hessen.de/portal/karten.html?WMC=39
 - /24/ Schalltechnische Untersuchung zum Neubau einer Fahrzeug-Instandsetzungs-, Behandlungs- und Abstellanlage (FIBA) der DB Regio AG in der Stadt Tübingen, Andreas Kottermair, Beratender Ingenieur, Altomünster, Stand 23.04.2012
 - /25/ [Schalltechnische Untersuchung zur Regionaltangente West, Planfeststellungsabschnitt Süd 1, Anlage 20.1: Prüfung der Planung hinsichtlich möglicher Ansprüche auf schalltechnische Vorsorgemaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung \(16. BImSchV\) sowie nach der TA Lärm, Bericht Nr. 20058001-VVS-8, KREBS + KIEFER FRITZ AG, Stand 21.05.2019](#)

4 Anforderungen an den Schallschutz

4.1 Lärmvorsorge

Gemäß § 41 (1) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen- oder Schienenverkehrswegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden

können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach § 41 (2) BImSchG kann von diesem Grundsatz abgewichen werden, falls die Kosten von Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

In § 43 (1) BImSchG wird der Gesetzgeber ermächtigt, durch Rechtsverordnungen die zur Durchführung des § 41 erforderlichen Vorschriften zu erlassen. Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) /3/ gilt u. a. für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen.

4.2 Kriterien für eine wesentliche Änderung

Die 16. BImSchV nennt verschiedene Kriterien, die den Begriff „wesentliche Änderung“ definieren. So ist bereits der Anbau eines oder mehrerer durchgehender Gleise a priori als eine wesentliche Änderung anzusehen.

Bei anderen baulichen Eingriffen ist die vorhabenbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung die für die Beurteilung maßgebende Größe: Eine Änderung ist wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- um mindestens 3 dB(A) erhöht wird oder
- auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird,

dies gilt jedoch nicht in Gewerbegebieten.

4.3 Kriterien für einen erheblichen baulichen Eingriff

Kennzeichnend für einen erheblichen baulichen Eingriff sind solche Maßnahmen, die in die Substanz des Verkehrsweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung, eingreifen. Der bauliche Eingriff muss zu einer äußerlich erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrsweges führen, um die Lärmvorsorge deutlich von der Lärmsanierung abzugrenzen. Oftmals ermöglichen solche baulichen Eingriffe auch eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit eines Verkehrsweges. In dem Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI /8/ wird abgegrenzt, welche Maßnahmen als erhebliche bauliche Eingriffe einzustufen sind.

Deutliche Achsverschiebungen durch bauliche Maßnahmen und die deutliche Veränderung der Höhenlage (Gradiente) eines Verkehrsweges sind demnach grundsätzlich als erheblicher baulicher Eingriff zu werten. Allerdings wurden bisher keine starren Grenzen definiert, bei deren Überschreitung Änderungen in Lage und / oder Gradiente als erheblich einzustufen sind. Über die Erheblichkeit muss daher unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls entschieden werden.

Nach gängiger Verwaltungspraxis kann davon ausgegangen werden, dass z. B. eine Gradientenänderung von weniger als 10 bis 20 cm (Hebungsreserve) keinen erheblichen baulichen Eingriff darstellt. Hingegen spielt es für die Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs keine Rolle, ob geplante Gradientenänderungen z. B. lediglich auf den Einbau einer Brücke mit vergrößerter Konstruktionshöhe als Ersatz für eine abgängige Brücke oder auf Trassierungsänderungen mit dem Ziel einer Linienverbesserung zurückzuführen sind.

Weiterhin ist die Elektrifizierung einer Strecke ein erheblicher baulicher Eingriff, wenn diese zu einer Kausalität zwischen der Elektrifizierung und der einer Lärmsteigerung führt.

Im vorliegenden Fall liegen erhebliche bauliche Eingriffe für den in Kap. 5 beschriebenen Abschnitt der RTW vor, da das derzeit unbenutzte Stumpfgleis im Bf Dreieich-Buchschlag durch die Elektrifizierung den RTW-Zügen als Bahnsteiggleis zur Verfügung steht. Für diesen ist zu prüfen, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung eintritt.

4.4 Gemeinsamer Verkehrsweg

Der Begriff des Schienenverkehrswegs ist nicht funktions-, sondern trassenbezogen zu verstehen. Entscheidend ist dabei das räumliche Erscheinungsbild der Gleisanlagen im Gelände unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten. Die Verkehrsfunktion der einzelnen Gleise ist dabei ohne (wesentliche) Bedeutung. Dazu heißt es im Umwelt-Leitfaden /8/ unter Ziffer 4.2.5:

„Werden im Sinne von § 18 AEG Gleise neu gebaut oder vorhandene Gleise baulich geändert, so sind bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche daher auch die Emissionen unverändert bleibender Bestandsgleise zu berücksichtigen, wenn alle Gleise optisch als Einheit auf einer gemeinsamen Trasse in Erscheinung treten. Dies ist regelmäßig dann der Fall, wenn die neuen oder (baulich) geänderten Gleise parallel zu bereits vorhandenen Gleisen ohne deutlich trennende Merkmale wie z. B. größere Abstandsflächen, trennende Gehölze oder Wasserflächen geführt werden.“

Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass die vorgesehenen Gleisanlagen im Abschnitt der RTW vom Bf Stadion bei RTW-km 0+000 bis zum Anschluss des RTW-Gleise bei ca. RTW-km 6+070 an die vorhandene Strecke 3655 südlich von Neu-Isenburg gemeinsam mit den übrigen, vorhandenen Gleisanlagen als ein gemeinsamer Verkehrsweg zu betrachten sind, da zwischen den Gleisanlagen überwiegend keine optische Trennung besteht.

29333163
Im Bereich der neu zu bauenden RTW-Haltestelle jedoch rückt die RTW-Trasse von ca. RTW-km 4+560 bis ca. RTW-km 5+150 von der vorhandenen Bahnanlage ab, weil in diesem Bereich der östliche Zugang und Bahnsteig angeordnet werden. Dennoch wird auch dieser Bereich als wesentliche Änderung eingestuft, da die RTW und Bahnanlage wegen der Nutzung des Richtungsgleises Süd der Strecke 3688 eine betriebliche Einheit bilden.

4.5 Immissionsgrenzwerte

Dort, wo ein Neubau von Verkehrswegen vorliegt oder erheblicher baulicher Eingriff zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV führt, ist zu prüfen, ob die in § 2 (1) der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte eingehalten oder unterschritten werden. Die Höhe der Immissionsgrenzwerte ist dabei abhängig vom jeweiligen Beurteilungszeitraum (Tag bzw. Nacht) und von der Art der baulichen Nutzung der Siedlungsflächen und baulichen Anlagen.

Die Art der in Tabelle 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Tabelle 1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach den Zeilen 1, 3 oder 4 der Tabelle 1 einzustufen. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Zeile	Anlagen und Gebiete	Immissionsgrenzwerte [dB(A)]	
		Tag ¹	Nacht ²
1	Krankenhäuser Schulen Kurheime Altenheime	57	47 ³
2	Reine Wohngebiete Allgemeine Wohngebiete Kleinsiedlungsgebiete	59	49
3	Kerngebiete Dorfgebiete Mischgebiete	64	54
4	Gewerbegebiete	69	59

¹ (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

² (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

³ Der Nachtgrenzwert gilt nicht für Schulen.

Tabelle 1 Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 (1) der 16. BImSchV

4.6 Verkehrsmehrung auf baulich unveränderten Streckenabschnitten

Nach den einschlägigen gesetzlichen Regelungen (§ 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz; 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes -16. BImSchV) ist der „erhebliche bauliche“ Eingriff in einen vorhandenen Verkehrsweg oder der Neubau eines solchen, die notwendige wenn auch nicht hinreichende Bedingung für einen Rechtsanspruch auf geeignete Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz. Das bedeutet im Umkehrschluss nicht, dass, soweit sich vorhabenbedingte schalltechnische Zusatzlasten ergeben, ohne dass es zu einem baulichen Eingriff in einen Verkehrsweg kommt, keinerlei Ansprüche auf schalltechnischen Schutzvorkehrungen geben kann. Das Bundesverwaltungsgericht hat diesbezüglich u. a. in einer Entscheidung aus dem Jahr 2013 (Urteil des BVerwG vom 09.09.2013, Az. 7 B 2.13) darauf hingewiesen, dass auch in solchen Fällen die Belange des Schallschutzes im Rahmen einer Gesamtabwägung zu berücksichtigen sind, wenn der Lärmzuwachs an der bestehenden Strecke mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Vorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme besteht.

Im vorliegenden Fall erfährt eine bestehende Eisenbahnstrecke (Strecke 3655) eine Verkehrszunahme, ohne dass dafür bauliche Änderungen vorgenommen werden müssen.

Dadurch ergibt sich durch das geplante Vorhaben eine Verkehrsmehrung auf dem Streckenbündel 3688-3601-3655, die demzufolge auch eine Erhöhung der Schienenverkehrslärmimmissionen

nach sich zieht. Es stellt sich nun die Frage, wie die vom Bundesverwaltungsgericht geforderte Abwägung der hieraus resultierenden schalltechnischen Belange zu erfolgen hat. Als mögliche Erkenntnisquelle für die Festlegung des Procedere können zum Beispiel die vom Eisenbahnbundesamt aufgestellten Regelungen für vergleichbare Vorhaben im Netz der Deutschen Bahn orientierend herangezogen werden. In der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes /9/ wird mit Bezug auf die Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 09.09.2013, Az. 7 B 2.13) hierzu ausgeführt:

„Soweit innerhalb des beantragten planfestzustellenden Vorhabens in Streckenbereichen kein erheblicher baulicher Eingriff vorgenommen wird, sich die vermehrte Verkehrsaufnahme aber auch auf diesen Bereich auswirkt, ist ein damit einhergehender Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.“

In der EBA-Verfügung /9/ finden sich aber keine konkreten Ausführungen zu dem „im Rahmen der Abwägung“ zu erreichenden Schutzziel, sofern ein mehr als unerheblicher Lärmzuwachs auftritt.

In Anlehnung an die Definitionen der 16. BImSchV ist es naheliegend, grundsätzlich dann von einem relevanten Lärmzuwachs auszugehen, wenn die Beurteilungspegel infolge der projektbedingten Verkehrsmehrung um mindestens 3 dB(A) ansteigen und die jeweiligen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Gleiches gilt, wenn die Erheblichkeitsschwelle von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vorhabenbedingt erstmals erreicht oder weitergehend oder überschritten wird. Im Rahmen der vorliegenden Betrachtung kommt es dabei aber auch immer auf die konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls an. Im Gegensatz zur Vorgehensweise im Rahmen der Lärmvorsorge ist zudem im Falle eines erheblichen Lärmzuwachses nicht die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV zu gewährleisten, sondern lediglich sicherzustellen, dass sich die vor dem Ausbau vorhandene Vorbelastung nicht erheblich erhöht.

Vor diesem Hintergrund sind folgende Fragestellungen zu untersuchen:

- Zunächst ist zu klären, wie hoch die Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Nullfall ist und wie groß der projektbedingte Lärmzuwachs ist. Zur Beurteilung der „Erheblichkeit“ des Lärmzuwachses werden orientierend die Kriterien einer „wesentlichen Änderung“ der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) herangezogen.
- Soweit die Prüfung zu dem Ergebnis führt, dass es vorhabenbedingt zu einem "erheblichen Lärmzuwachs" kommt, ist zu klären, mit welchen technischen Maßnahmen dieser Lärmzuwachs vermieden werden kann.

5 Beschreibung des Planvorhabens

Die einzelnen Abschnitte mit den unterschiedlichen schalltechnischen Sachverhalten sind in [Anlage 20.1.1 Blatt 1 bis 3](#) [Anlage 20.1.1a neu Blatt 1 bis 3](#) wiedergegeben. Aus schalltechnischer Sicht ergeben sich entlang der Trasse nachfolgend beschriebene Sachverhalte.

5.1 Abschnitt Kelsterbach bis Gateway Gardens

Die Lage des Abschnitts ist in der nachfolgenden Abbildung 2 wiedergegeben.

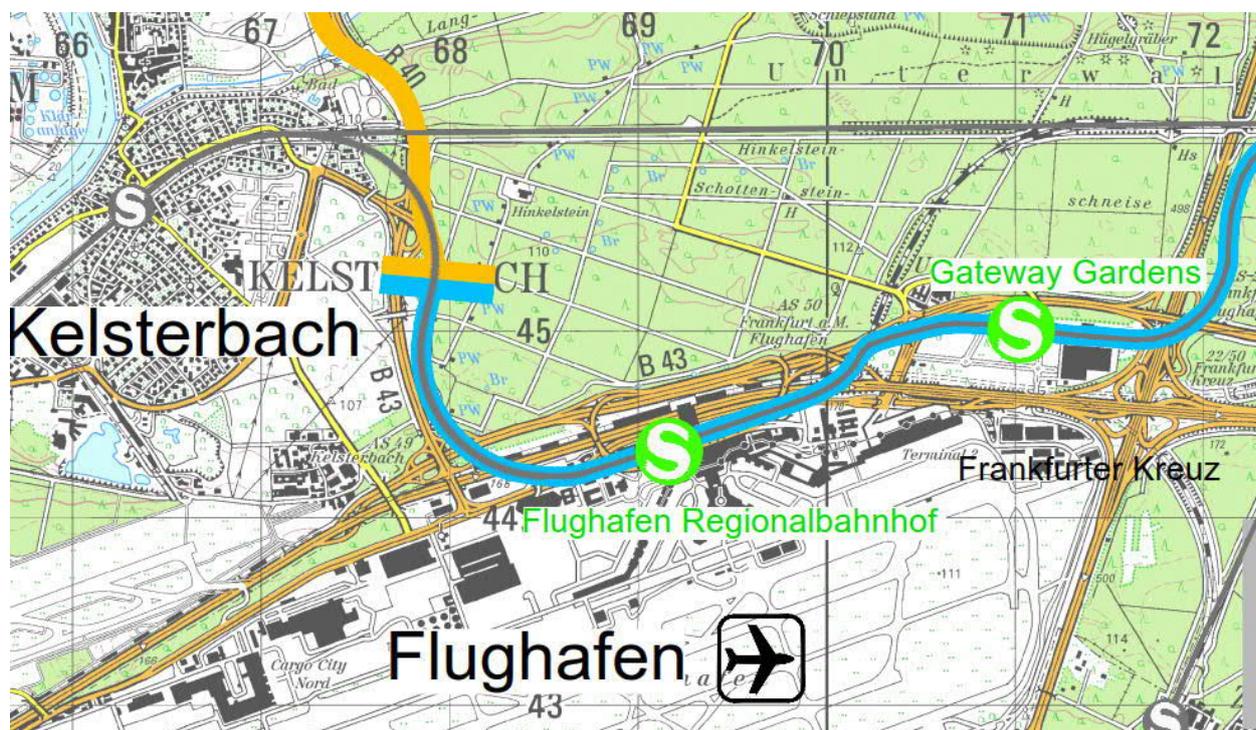


Abbildung 2 Abschnitt Kelsterbach bis Gateway Gardens

In diesem Abschnitt nutzt die RTW vorhandene Gleisanlagen bzw. verläuft unterirdisch. Im Umfeld der Trasse sind keine schutzwürdigen Nutzungen vorhanden.

5.2 Abschnitt Bf Stadion bis Isenburger Schneise

29333163

Die Lage des Abschnitts ist in der nachfolgenden Abbildung 3 wiedergegeben.



Abbildung 3 Abschnitt Bf Stadion bis Isenburger Schneise

Im Abschnitt Bf Stadion (RTW-km 0-400) bis südlich Bf Neu-Isenburg (ca. RTW-km 6+070) erfolgt der Neubau der Strecke der RTW, teilweise ein- und zweigleisig neben vorhandenen Gleisen. In diesem Abschnitt liegt der Sachverhalt einer Erweiterung einer Gleisanlage um mindestens ein durchgehendes Hauptgleis vor. Die Regelungen der §§ 41 f. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV kommen daher insoweit zur Anwendung.

Südlich des Bf Stadion liegen die schutzwürdigen Nutzungen Flughafenstraße 100, 102 sowie 106 bis 114 (Wohngebäude) im Außenbereich. Ihre Schutzwürdigkeit wird entsprechend einem Mischgebiet eingestuft.

Weiterhin befindet sich ein ~~Gästehaus des Deutschen Fußballbundes (DFB) Sportlergästehaus~~ mit der Adresse Otto-Fleck-Schneise 4 in einem Sondergebiet Sportanlagen. Die vorhandene Nutzung ~~spricht für eine Einordnung~~ wird als ~~Gewerbegebiet-Mischgebiet~~ im Sinne des § 86 BauNVO ~~In ihm sind Gewerbebetriebe aller Art und damit auch Einrichtungen des Hotel- und Gaststättengewerbes, (BeckOK BauNVO/Mampel/Schmidt-Bleker BauNVO § 8 Rn. 101-112, beck-online) zulässig, ebenso wie Anlagen für sportliche Zwecke.~~ eingestuft.

Nördlich des Bahnhofs grenzt eine Kleingartenanlage unmittelbar an das Bahngelände, die auf Grund der Anlage des o. g. Gleises abgebrochen und an einen bahnfernen Standort verlegt wird.

Eine Untersuchung der Geräuscheinwirkungen in der Kleingartenanlage ist daher nicht erforderlich.

Des Weiteren befinden sich nördlich des Bf. Stadion ein Altenwohnheim Am Poloplatz 8 und das BIW Bildungswerk.

An der Isenburger Schneise 40 befindet sich ein Hotel in einem Sondergebiet „Hotel“. Diese schutzwürdige Nutzung wird in Analogie zu der Einstufung des Gästehauses entsprechend einem [Gewerbegebiet Mischgebiet](#) eingestuft.

5.3 Abschnitt Neu-Isenburg

Die Lage des Abschnitts ist in der nachfolgenden Abbildung 4 wiedergegeben.



Abbildung 4 Abschnitt Neu-Isenburg

Im Abschnitt Bf Neu-Isenburg (ca. RTW-km 4,4+00 bis ca. RTW-km 6,0+90) erfolgt der Neubau der Strecke der RTW eingleisig neben den vorhandenen Gleisen der Strecken 3688, 3601 und 3655. Die Züge der RTW befahren die Neubautrasse in nördlicher Richtung, in südlicher Richtung nutzen sie das vorhandene westliche Richtungsgleis der Strecke 3688.

29333163 In diesem Abschnitt liegt der Sachverhalt einer Erweiterung einer Gleisanlage um mindestens ein durchgehendes Hauptgleis vor. Die Regelungen der §§ 41 f. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV kommen daher insoweit zur Anwendung.

Östlich des Bf Neu-Isenburg liegen schutzwürdige Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 9a der Stadt Neu-Isenburg in Allgemeinen Wohngebieten /18/. Es handelt sich um zahlreiche Wohngebäude (Einzelhäuser, Reihenhäuser sowie Geschosswohnungsbau).

Bei ca. RTW-km 5,4+05 unterquert die Trasse der RTW die vorhandenen Bahnstrecken 3688, 3601 und 3655 in einem Tunnel. Östlich dieser Unterquerung teilt sich die Strecke in die Abschnitte, die nach Neu-Isenburg bzw. nach Dreieich-Buchsschlag führen. Die Planfeststellungsgrenze des Abschnitt Süd 1 liegt auf dem Teilstück in Richtung Neu-Isenburg, das als Neubau im Sinne der 16. BImSchV eingestuft wird, bei ca. RTW-km 5,8+30. Dort beginnt der Planfeststellungsabschnitt Süd 2, der in das Stadtgebiet von Neu-Isenburg führt.

Die Unterquerung sowie das Teilstück der Trasse in Richtung Dreieich-Buchsschlag wird bis zu seinem Anschluss an das vorhandene Gleis der Strecke 3655 bei ca. RTW-km 6,0+90 als Erweiterung einer bestehenden Gleisanlage um ein durchgehendes Hauptgleis eingestuft. In diesem Abschnitt liegt der Sachverhalt einer Erweiterung einer Gleisanlage um mindestens ein durchgehendes Hauptgleis vor. Die Regelungen der §§ 41 f. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV kommen daher insoweit zur Anwendung.

Zwischen RTW-km 5,3+90 und 5,6+00 im Bereich der Unterquerung der Bahnanlage liegt die Kleingartenanlage Fischer-Lucius im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 94 /18/. Sie reicht teilweise auch an den Abzweig der RTW in Richtung Neu-Isenburg-Zentrum. Die Anlage liegt damit zum Einen im Abschnitt der Erweiterung der vorhandenen Bahnanlage um das RTW-Gleis und zum Anderen im Neubauabschnitt der RTW in Richtung Neu-Isenburg.

Die Schutzwürdigkeit der Kleingartenanlage entspricht derjenigen eines Dorfgebiets, wobei sich die Schutzwürdigkeit auf Grund der nachts nicht zulässigen Nutzung auf den Beurteilungszeitraum Tag beschränkt.

5.4 Abschnitt Dreieich-Buchschlag

29333163

Die Lage des Abschnitts ist in der nachfolgenden Abbildung 5 wiedergegeben.



Abbildung 5 Abschnitt Dreieich-Buchschlag

Zwischen RTW-km 6,0+70 und RTW-km 8,0+00 befahren die Züge der RTW das Gleis der vorhandenen Strecke 3655. In diesem Abschnitt ist nach der in Kap. 4.6 beschriebenen Vorgehensweise zu prüfen, ob sich daraus Ansprüche auf Lärmschutz ableiten.

Im Abschnitt liegen schutzwürdige Nutzungen im nördlichen Bereich von Dreieich-Buchschlag im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. B1 /19/ in Reinen Wohngebieten.

Im Bereich des Bf Dreieich-Buchschlag (südlich RTW-km 8,0+00 bis Bauende) wird ein vorhandenes Bahnhofsgleis verschoben und verlängert. Außerdem erhält es eine Oberleitung, um den Fahrbetrieb mit RTW-Zügen zu ermöglichen. Es handelt sich hierbei um einen erheblichen baulichen Eingriff. In diesem Abschnitt ist zu prüfen, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vorliegt.

In diesem Abschnitt liegen schutzwürdige Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. B1 /19/ in Reinen Wohngebieten.

5.5 Abschnitt südlich des Bauendes

Die Grenze des Planfeststellungsabschnitts Süd 1 liegt bei km 10,6+00 (bez. auf Strecke 3601) in Höhe des Empfangsgebäudes Bf Dreieich-Buchsschlag. Maßgebend für die Abschnittseinteilung aus schalltechnischer Sicht ist das Ende des verlängerten Stumpfgleises, auf dem die Züge der RTW verkehren, da die Baumaßnahme an diesem Punkt endet.

Unmittelbar südlich des Bauendes liegen schutzwürdige Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. B1 /19/ in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten.

6 Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise

Die für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen speziell zur Erstellung der Berechnungsverfahren durchgeführten Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse, wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt.

Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie z. B. von Witterungsverhältnissen und von betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Messungen unter denen von Berechnungen liegen. Die Berechnung erfolgt somit grundsätzlich zu Gunsten der Lärmbetroffenen.

Für die Ausbreitungsberechnungen bei Schienenverkehrswegen wird die vom Gesetzgeber zwingend zur Anwendung vorgegebene Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen Schall 03 /4/ herangezogen. Das Regelwerk Schall 03 dient zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen in der Umgebung von Bahnanlagen sowohl nach Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO) als auch gemäß Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (BOStrab).

Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel für Eisenbahnen ist gemäß Schall 03 Abschnitt 8.2 und für Stadtbahnen gemäß Schall 03 Abschnitt 8.3 eine Pegelkorrektur Straße – Schiene (Schienenbonus) von $K_s = -5$ dB anzuwenden. Die Anwendung der Pegelkorrektur wurde in § 4 in Verbindung mit Anlage 2 /3/ festgelegt und durch das 11. BImSchGÄndG /2/ mit Wirkung zum 01.01.2015 für Eisenbahnen und zum 01.01.2019 für Straßenbahnen abgeschafft (vgl. § 43 Absatz 2 Satz 2 und 3 des BImSchG /1/). Diese Sonderregelung, wonach der Abschlag von 5 dB noch bis

zum 31.12.2018 anwendbar bleibt, gilt jedoch nur für Schienenbahnen, die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen unterliegen.

Im vorliegenden Fall ist der Schienenbonus nicht anzuwenden und wird daher mit

$$K_s = 0 \text{ dB}$$

angesetzt. Dies begründet sich daher, dass zum einen die RTW sowohl auf BOStrab- als auch auf EBO-Strecken verkehrt, so dass der Schienenbonus hier nicht berücksichtigt werden darf (vgl. /10/, S. 6) und zum zweiten, dass mit dem 01.01.2019 der Schienenbonus auch für Straßenbahnen abgeschafft worden ist.

6.1 ~~Ermittlung der Geräuschemissionen~~

~~Die für den Neubau oder die Änderung von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen.~~

~~Für die Ausbreitungsberechnungen bei Schienenverkehrswegen wird das vom Gesetzgeber als Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV zwingend zur Anwendung vorgegebene Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege Schall 03 /4/ herangezogen.~~

6.2 Berechnungsverfahren

Auf der Grundlage der Prognosedaten erfolgt die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Vorgaben der Schall 03 /4/ in folgenden Schritten:

- ❑ Aufteilung der zu betrachtenden Bahnstrecke in einzelne Gleise und Abschnitte u. a. mit gleicher Verkehrszusammensetzung, gleicher Geschwindigkeit, gleicher Fahrbahnart und gleichem Fahrflächenzustand nach Schall 03, Nummer 3.1;
- ❑ ausgehend von den Mengen je Stunde n_{Fz} aller Arten Fz von Fahrzeugeinheiten, Berechnung der längenbezogenen bzw. flächenbezogenen Pegel der Schallleistung in Oktavbändern, getrennt für jeden Abschnitt einer Strecke nach Nummer 3.2;

- ❑ Zerlegung der Abschnitte in Teilstücke k_s bzw. Zerlegung der Flächen in Teilflächen k_f zur Bildung von Punktschallquellen mit zugeordnetem Pegel der Schallleistung unter Berücksichtigung der Richtwirkung und der Abstrahlcharakteristik nach Schall 03, Nummer 3.4 und 3.5;
- ❑ Berechnung der Schallemissionen von Eisenbahnen nach Schall 03, Nummer 4 und Beiblatt 1 sowie von Straßenbahnen nach Schall 03, Nummer 5 und Beiblatt 2;
- ❑ Berechnung der Schallimmission durch Ausbreitungsrechnung nach Schall 03, Nummer 6;
- ❑ Zusammenfassung der Schallimmissionsanteile am Immissionsort nach Schall 03, Nummer 7;
- ❑ Bildung des Beurteilungspegels für die maßgeblichen Beurteilungszeiträume nach Schall 03, Nummer 8.

6.3 Berechnungsgrundlagen

Die wesentliche Grundlage der Berechnungen ist ein Schallquellen- und Ausbreitungsmodell. Zentraler Bestandteil ist das digitale Geländemodell, in dem die maßgeblichen Verkehrslärmemittenten als Linienschallquellen abgebildet werden. Die Geländetopographie ist höhenrichtig erfasst. Die abschirmende Wirkung der gesamten Bebauung wird gemäß den Vorgaben der Schall 03 /4/ in der Ausbreitung berücksichtigt. Darüber hinaus werden gemäß Schall 03 /4/ 3 Reflexionen berücksichtigt. Abschirmung und Reflexion können dazu führen, dass nicht zwingend die der Bahnstrecke nächstgelegenen Gebäude die höchsten Beurteilungspegel aufweisen. Durch Reflexionen zwischen Gebäudefassaden treten maximale Beurteilungspegel häufig im Ortskern und nicht am Rand der Bebauung auf.

Für den gesamten Einwirkungsbereich der betrachteten Streckenabschnitte werden Schallausbreitungsberechnungen getrennt für den Tagzeitraum (06.00 bis 22.00 Uhr) und den Nachtzeitraum (22.00 bis 06.00 Uhr) durchgeführt. Die Ermittlung der Emissionspegel sowie der Beurteilungspegel nach dem Teilstückverfahren erfolgt mit dem Programm SoundPLAN, Version 7.4 (SoundPLAN GmbH, Backnang).

6.4 Darstellung der Ergebnisse

Für die im Einwirkungsbereich der RTW-Trasse gelegenen schutzbedürftigen Gebäude wurden Immissionsorte an den der Bahnanlage zugewandten Gebäudefassaden festgelegt. Die Berechnungspunkte wurden mit maximalen Geschosshöhen erfasst. Im Bereich der Kleingartenanla-

gen erfolgt die Darstellung der Geräuscheinwirkungen als Isophonen (Linien gleicher Lautstärke). Die Lage und Bezeichnung der Berechnungspunkte ist ~~Anlage 20.1.1 Blatt 1 bis 3~~ Anlage 20.1.1a neu Blatt 1 bis 3 sowie den Ergebnistabellen in Anhang 2 zu entnehmen.

Die Beurteilungspegel sind nach Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV auf ganze dB(A) aufzurunden.

6.5 Ausdehnung der Lärmschutzbereiche

Grundsätzlich werden zur Bewertung der Verkehrslärmimmissionen in den unter Abschnitt 5 beschriebenen Bereichen mit erheblichen baulichen Eingriffen die Vorgaben zur Ausdehnung des Lärmschutzbereichs nach Ziffer 4.2.4 des Umwelt-Leitfadens /8/ (sogenanntes „Baugrubenmodell“) beachtet. Demnach sind für schutzwürdige Nutzungen, die innerhalb des baulichen Eingriffs liegen, die Emissionen des Bauabschnitts und die Emissionen der angrenzenden unveränderten Abschnitte zu berücksichtigen. Für schutzwürdige Nutzungen, die außerhalb des Bauabschnitts, jedoch in seinem Randbereich liegen, sind nur die Emissionen des Bauabschnitts zu berücksichtigen. Die Regelung ist im vorliegenden Fall auf die schutzwürdigen Nutzungen südlich des Bauendes anzuwenden.

7 Untersuchungsergebnisse

7.1 Emissionen

7.1.1 Prognosehorizont

~~Die Inbetriebnahme der RTW im Bereich des PFA Süd 1 ist für 2025 vorgesehen. Die derzeitige Verkehrsprognose 2025 bildet somit ein Verkehrsszenario ab, das den Inbetriebnahmezeitpunkt zumindest beinhaltet. Daher wurde die Verkehrsprognose als Grundlage für die schalltechnischen Untersuchungen herangezogen.~~

Nach der Offenlegung der Antragsunterlage /25/ im Oktober 2019 ergaben sich aus der zwischenzeitlich vorliegenden Verkehrsprognose 2030 Änderungen, die an mindestens einem Immissionsort zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um mehr als 2,1 dB(A) am Tag geführt haben. Nach der Rundungsregel der 16. BImSchV war dies auf 3 dB(A) aufzurunden. Gemäß den Vorgaben des § 18g AEG ist das Planfeststellungsverfahren daher nunmehr mit der Verkehrsprognose 2030 weiterzuführen. Auch die Berechnung der Beurteilungspegel für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm hat damit auf die Verkehrsprognose 2030 abzustellen.

Für die vorliegende Schalltechnische Untersuchungen wurde daher die Verkehrsprognose 2030 zu Grunde gelegt.

Im Anhang 1.1a neu ist das Betriebsprogramm der RTW für das Prognosejahr 2025/30 und im Anhang 1.2a neu ist die Verkehrsprognose für sämtliche betrachteten Strecken der DB im Prognosejahr ~~2025-2030~~ 2025-2030 abgebildet. Im Anhang 1.3 sind die für die DB-Strecken verwendeten Abkürzung und Parameter dargestellt.

7.1.2 Fahrzeugbezogene Parameter

Die RTW verkehrt zwischen ca. 5.00 Uhr früh und ca. 1.00 Uhr nachts im 15-Minuten-Takt im Kernabschnitt (Abzweig Frankfurt-Praunheim bis Abzweig Neu-Isenburg) und im 30-Minuten-Takt in den Außenabschnitten /21/.

Zwischen der Grenze Planfeststellungsabschnitt Mitte / Süd 1 und dem Abzweig nach Neu-Isenburg (Zentrum) beträgt die Anzahl der in beiden Richtungen verkehrenden RTW-Fahrzeuge als Linie 1 und 2 insgesamt

$$n_{\text{Tag/Nacht}} = 128 / 40 \text{ Züge.}$$

Am Abzweig teilen sich die Linien. Linie 1 führt in Richtung Dreieich-Buchsschlag, Linie 2 in Richtung Neu-Isenburg. Die Anzahl der Züge beträgt jeweils

$$n_{\text{Tag/Nacht}} = 64 / 20 \text{ Züge.}$$

Auf der Regionaltangente West werden Stadtbahnfahrzeuge ähnlich des Typs U5 (U-Bahn Frankfurt) eingesetzt. Die genauen Spezifikationen des Fahrzeugtyps liegen noch nicht vor. Für die schalltechnischen Untersuchungen werden Züge der Fahrzeugkategorie 21 (Straßenbahn-Niederflurfahrzeuge mit Klimaanlage) gemäß Beiblatt 2 der Schall03 /4/ gewählt. Diese Fahrzeugart weist Aggregate wie z. B. Klimageräte auf dem Fahrzeugdach auf und ist die aus schalltechnischer Sicht ungünstigere Fahrzeugart. Die Länge einer RTW-Zugseinheit beträgt als

- Kurzzug: ca. 50 m,
- Langzug: ca. 100 m.

Die fahrzeugseitige Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugtyps wird mit

$$v_{\text{max}} = 90 \text{ km/h}$$

angenommen. Für den Betrieb ist eine Mischung aus Lang- und Kurzzügen vorgesehen. Derzeit ist jedoch noch nicht bekannt, in welchem Umfang Kurzzüge eingesetzt werden. Im Sinne einer oberen Abschätzung wird für die schalltechnischen Untersuchungen ein ausschließlicher Betrieb mit Langzügen unterstellt.

Auf den parallel zur RTW verlaufenden Streckenabschnitten der DB ergeben sich in den nachfolgend aufgeführten repräsentativen Querschnitten folgende prognostizierte Zugbelastungen:

<input type="checkbox"/>	Bf Stadion (Strecken 3683/3520/4010)	$n_{\text{Tag/Nacht}} = $ 309 / 117625 / 120 Züge
<input type="checkbox"/>	Hp Mörfelder Landstr. (3624/3650)	$n_{\text{Tag/Nacht}} = $ 50 / 45125 / 57 Züge
<input type="checkbox"/>	Bf Neu-Isenburg (3688/3601/3655)	$n_{\text{Tag/Nacht}} = $ 305 / 101386 / 117 Züge

Die Zugbelastungen auf den DB-Strecken ändern sich durch die Einrichtung der RTW nicht. Die Verkehrsprognose ~~2025-2030~~ der DB-Strecken kann dem Anhang 1.2 entnommen werden

7.1.3 Fahrwegbezogene Parameter

Korrekturwerte für den Einfluss des Fahrweges werden abschnittsweise zugeordnet und je nach Art der Korrektur arithmetisch oder spektral auf die oben genannten Schallleistungspegel addiert. Es ist geplant, die Gleise in einem Schotteroberbau mit Betonschwellen zu verlegen. Dies entspricht der Standardfahrbahnart nach Nummer 5.4 der Schall 03, daher wird auf solchen Abschnitten kein Korrekturwert in Ansatz gebracht.

Erhöhte Schallemissionen an Brückenbauwerken werden gemäß Schall 03, Tabelle 9 berücksichtigt. Die Korrekturwerte K_{Br} sind abhängig von der Brückenkonstruktion. Für Brücken mit massiver Fahrbahnplatte oder mit besonderem stählernen Überbau und Schwellengleis im Schotterbett wird demgemäß ein Korrekturwert von

$$K_{Br} = 3 \text{ dB(A)}$$

in Ansatz gebracht.

Sofern es sich um Streckenabschnitte handelt, die nach BOStrab betrieben werden, und deren Radien im Verlauf der Trasse

$$R < 200 \text{ m}$$

betragen, ist gemäß Schall 03, Abschnitt 5.3.2 zusätzlich zu der Korrektur für die Geschwindigkeit der Pegel der längenbezogenen Schallleistung von Rollgeräuschen in Radien unter 200 m um

$$K = 4 \text{ dB}$$

zu erhöhen. Bei Streckenabschnitten, die nach EBO betrieben werden, und deren Radien im Verlauf der Trasse

$$R < 500 \text{ m}$$

betragen, ist gemäß Schall 03, Abschnitt 5.3.2 zusätzlich zu der Korrektur für die Geschwindigkeit der Pegel der längenbezogenen Schallleistung von Rollgeräuschen in Radien unter 500 m um

K = 3 dB,

bei Radian

R < 300 m

um

K = 8 dB

zu erhöhen.

7.2 Immissionen

Die Lage der Abschnitte mit den unterschiedlichen schalltechnischen Sachverhalten ist in [Anlage 20.1.1 Blatt 1 bis 3 Anlage 20.1.1 neu Blatt 1 bis 3](#) wiedergegeben. Die Beurteilungspegel wurden für die im Einflussbereich der RTW-Trasse gelegenen Immissionsorte ermittelt. Die Ausschnitte in [Anlage 20.1.1 Blatt 1 bis 3 Anlage 20.1.1 neu Blatt 1 bis 3](#) zeigen die Lage der untersuchten Immissionsorte und Rechengebiete (Kleingartenanlagen).

Im ersten Schritt wurden die Beurteilungspegel an den in [Anlage 20.1.1 Anlage 20.1.1a neu](#) dargestellten Immissionsorten ermittelt, um den Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach festzustellen. Die Berechnungsergebnisse sind in Anhang 2 für die Beurteilungszeiträume Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) dokumentiert. ~~Wie aus Anhang 2 ersichtlich, sind die Beurteilungspegel an den repräsentativen Immissionsorten in der Nacht ca. 1 bis 2 dB(A) höher als am Tag, während die Immissionsgrenzwerte in der Nacht 10 dB(A) niedriger sind als am Tag. Daher ist der Beurteilungszeitraum Nacht aus schalltechnischer Sicht der kritischere Beurteilungszeitraum.~~

7.2.1 Abschnitt Bf Stadion bis Isenburger Schneise

In diesem Abschnitt liegt die wesentliche Änderung eines Schienenwegs durch den Anbau eines durchgehenden Gleises, wie in Kap. [05.2](#) beschrieben vor. Im Abschnitt ist zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, entsteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die Lage der Immissionsorte ist aus [Anlage 20.1.1 Blatt 1 Anlage 20.1.1a neu Blatt 1](#) ersichtlich. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in [Anhang 2.1 Anhang 2.1a neu](#) für die maßgebenden Immissionsorte wiedergegeben.

Wie aus [Anhang 2.1 Anhang 2.1a neu](#) hervorgeht, werden an den Immissionsorten östlich der Strecke Beurteilungspegel von bis zu

$$L_{r,Tag/Nacht} = \del{75,4} / \del{77,9} 76,2 / 73,6 \text{ dB(A)}$$

29333163

am nicht schutzwürdigen Immissionsort IP 368 (Flughafenstraße 104, Empfangsgebäude des Bf Stadion) und bis zu

$$L_{r,Tag/Nacht} = \del{74,2} / \del{76,7} 75,1 / 72,1 \text{ dB(A)}$$

an dem am stärksten belasteten schutzwürdigen Immissionsort IP 366 (Flughafenstraße 110) prognostiziert. Der hier anzuwendende Immissionsgrenzwert

$$IGW_{wAMI} = \del{59} / \del{49} 64 / 54 \text{ dB(A)}$$

tags bzw. nachts wird um bis zu

$$\Delta L_{r,Tag/Nacht} = + \del{15,2} / \del{+27,7} 11,1 / + 18,1 \text{ dB(A)}$$

überschritten. Überschreitungen liegen auch an den Immissionsorten IP 364 bis IP 370, IP 372 und IP 452 bis ~~IP 456~~ IP 458 vor. Am Hotel Isenburger Schneise 40 (IP 373 bis IP 380) werden die Immissionsgrenzwerte ~~am Tag und in der Nacht eingehalten~~ um bis zu

$$\Delta L_{r,Nacht} = + 3,6 \text{ dB(A)}$$

überschritten. An ~~14-25~~ von ~~28~~ 31 untersuchten Immissionsorten entsteht ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge.

7.2.2 Abschnitt Neu-Isenburg, Wohngebiete östlich Bf

In diesem Abschnitt liegt ebenfalls die wesentliche Änderung eines Schienenwegs durch den Anbau eines durchgehenden Gleises, wie in Kap. 5.3 beschrieben, vor. Im Abschnitt ist zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, entsteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die Lage der Immissionsorte ist aus ~~Anlage 20.1.1 Blatt 2 Anlage 20.1.1a neu Blatt 2~~ ersichtlich. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in ~~Anhang 2.2 Anhang 2.2a neu~~ für die Immissionsorte wiedergegeben.

Wie aus ~~Anhang 2.2 Anhang 2.2a neu~~ hervorgeht, werden an den Immissionsorten östlich der Strecke Beurteilungspegel von bis zu

$$L_{r,Tag/Nacht} = \del{62,5} / \del{63,8} 61,3 / 61,6 \text{ dB(A)}$$

an dem am stärksten belasteten schutzwürdigen Immissionsort IP 102 (Erich-Ollenhauer Straße 2) prognostiziert. Der hier anzuwendende Immissionsgrenzwert

$$IGW_{WA} = 59 / 49 \text{ dB(A)}$$

tags bzw. nachts wird um bis zu

$$\Delta L_{r, \text{Tag/Nacht}} = + 2,3 / + 12,6 \text{ ~~2,5 / + 14,8~~ dB(A)}$$

überschritten. An ~~93-84~~ von 127 untersuchten Immissionsorten werden die Immissionsgrenzwerte am Tag und/oder in der Nacht überschritten. An diesen Immissionsorten liegt ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vor.

7.2.3 Abschnitt Neu-Isenburg, Kleingartenanlage

In dem Abschnitt, in dem sich die Kleingartenanlage Fischer-Lucius befindet, liegt ebenfalls die wesentliche Änderung eines Schienenwegs durch den Anbau eines durchgehenden Gleises, wie in Kap. 5.3 beschrieben, vor. Im Abschnitt ist zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, entsteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die Lage der Immissionsorte ist aus ~~Anlage 20.1.1 Blatt 2~~ Anlage 20.1.1a neu Blatt 2 ersichtlich.

Auf der Fläche des Kleingartengebiets wird ein Beurteilungspegel von bis zu

$$L_{r, \text{Tag}} = 67 \text{ dB(A)}$$

erreicht. Der für das Kleingartengebiet gültige Immissionsgrenzwert

$$IGW_{MI, \text{Tag}} = 64 \text{ dB(A)}$$

wird im westlichen Bereich der Anlage auf einer Fläche von ca. ~~1.900-1.800~~ m² überschritten. Dort entsteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Im übrigen Kleingartengebiet wird der Immissionsgrenzwert flächendeckend eingehalten.

7.2.4 Abschnitt Dreieich-Buchsschlag, unveränderte Strecke

In diesem Abschnitt befährt die RTW wie in Kap. 05 beschrieben die vorhandene Strecke 3655. An der Strecke wird keine bauliche Änderung vorgenommen. Im Abschnitt ist eine Prüfung nach der in Kap. 4.6 beschriebenen Vorgehensweise durchzuführen. Die Lage der Immissionsorte ist aus ~~Anlage 20.1.1 Blatt 3~~ Anlage 20.1.1a neu Blatt 3 ersichtlich. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in ~~Anhang 2.3~~ Anhang 2.3a neu für die maßgebenden Immissionsorte wiedergegeben.

Wie aus ~~Anhang 2.3~~ Anhang 2.3a neu hervorgeht, werden an den Immissionsorten im Abschnitt die Beurteilungspegel im Planfall auf bis zu

29333163

$$L_{r,Tag/Nacht} = \del{60,3} / \del{61,559,6} / 59,7 \text{ dB(A)}$$

an dem am stärksten belasteten schutzwürdigen Immissionsort IP 198 (Bussardweg 1B) erhöht. Erhöhungen auf oder über

$$L_{r,Nacht} \geq 60 \text{ dB(A)}$$

liegen ~~auch an den Immissionsorten IP 189, IP 197, IP 199, IP 200, IP 202 und IP 203 vor. An 7 von 26~~ keinem der untersuchten ~~Immissionsorten~~ Immissionsorte vor. Es entsteht somit ~~ein~~ kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

7.2.5 Abschnitt Dreieich-Buchschlag, Bahnhofsbereich

In diesem Abschnitt wird ein vorhandenes Stumpfgleis östlich der Strecke 3655 geringfügig verschoben, verlängert und elektrifiziert, wie in Kap. ~~0~~ 5.4 beschrieben. Im Abschnitt ist eine Prüfung nach der in Kap. 4.2 beschriebenen Vorgehensweise durchzuführen. Die Lage der Immissionsorte ist aus ~~Anlage 20.1.1 Blatt 3~~ Anlage 20.1.1a neu Blatt 3 ersichtlich. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in ~~Anhang 2.4~~ Anhang 2.4a neu für die maßgebenden Immissionsorte wiedergegeben.

Wie aus ~~Anhang 2.4~~ Anhang 2.4a neu hervorgeht, werden an den Immissionsorten im Abschnitt die Beurteilungspegel im Planfall auf bis zu

$$L_{r,Tag/Nacht} = \del{61,0} / \del{61,561,1} / 60,4 \text{ dB(A)}$$

an ~~dem~~ den am stärksten belasteten schutzwürdigen ~~Immissionsort~~ Immissionsorten IP 212 (Falltorweg 1) und IP 215 (Eleonorenanlage 11) erhöht. Erhöhungen auf oder über

$$L_{r,Tag/Nacht} \geq 70 / 60 \text{ dB(A)}$$

liegen an den Immissionsorten

~~☐ IP 381, Rotkehlchenweg 1~~

☐ IP 210, Eleonorenanlage 17

☐ IP 211, Falltorweg 2

☐ IP 212 bis IP 215, Falltorweg 1, Eleonorenanlage 13 - 11

☐ IP 217, Eleonorenanlage 9

~~☐ IP 218, Eleonorenanlage 7~~

~~☐ IP 220, Eleonorenanlage 3~~

vor. An ~~407~~ von 28 untersuchten Immissionsorten ergibt sich somit ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach den Vorgaben des Umwelt-Leitfadens, Tabelle 2 /8/. Nach dieser Tabelle ergeben sich Ansprüche am Tag auch an Immissionsorten, an denen eine wesentliche Änderung nur in der Nacht auftritt, der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV am Tag aber überschritten wird.

7.2.6 Abschnitt südlich des Bauendes

Südlich der Baumaßnahme ist eine Prüfung nach der in Kap. 4.2 beschriebenen Vorgehensweise durchzuführen, jedoch ist die Abgrenzung der Baustrecke gemäß Kap. 6.5 zu beachten. Das heißt, dass als Schallquelle nur der baulich veränderte Abschnitt des Streckenbündels 3688-3601-3655 zu berücksichtigen ist. Die Lage der Immissionsorte ist aus ~~Anlage 20.1.1 Blatt 3~~ [Anlage 20.1.1a neu Blatt 3](#) ersichtlich. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in ~~Anhang 2.5~~ [Anhang 2.5a neu](#) für die maßgebenden Immissionsorte wiedergegeben.

Wie aus ~~Anhang 2.5~~ [Anhang 2.5a neu](#) hervorgeht, werden an den Immissionsorten im Abschnitt die Beurteilungspegel im Planfall auf bis zu

$$L_{r,Tag/Nacht} = 53 / 52 \del{52/53} \text{ dB(A)}$$

an dem am stärksten belasteten schutzwürdigen Immissionsort IP 222 (Ernst-Ludwig-Allee 1) erhöht. Erhöhungen auf oder über

$$L_{r,Tag/Nacht} \geq 70 / 60 \text{ dB(A)}$$

treten an keinem der untersuchten Immissionsorte auf. Damit ergibt sich an keinem der 10 untersuchten Immissionsorte ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

8 Schallschutzmaßnahmen

8.1 Aktiver Schallschutz

Um eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte als Zielvorgabe der 16. BImSchV /3/ zu gewährleisten, sind gegebenenfalls aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Aktiver Schallschutz umfasst alle Vorkehrungen an einem Verkehrsweg, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emissionen) und auf seinem Ausbreitungsweg führen. Dies hat zwangsläufig eine Verminderung des Beurteilungspegels zur Folge.

8.1.1 „Besonders überwachtes Gleis“

Das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) stellt eine Möglichkeit des aktiven Schallschutzes direkt an der Quelle dar. Es wurde vom Eisenbahn-Bundesamt mit Verfügung vom 16.03.1998 (Pr.

1110 Rap/Rau 98) als eine besondere Vorkehrung anerkannt, mit der eine weitergehende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist. Demgemäß können die Korrekturwerte c2 für den Fahrflächenzustand „Besonders überwachtes Gleis“ gemäß Tabelle 8, Zeile 1 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV (Schall 03) /4/ bei Berücksichtigung des „Besonders überwachten Gleises“ mit einem Gleispflegeabschlag modifiziert werden, der eine dauerhafte Lärminderung bereits an der Quelle abbildet.

Erfahrungen in der Anwendung des „BüG“ während der vergangenen 10 Jahre haben gezeigt, dass ein wirkungsvoller und wirtschaftlicher Einsatz dieses Verfahrens nur dann gewährleistet werden kann, wenn bestimmte Randbedingungen berücksichtigt werden. Diese Vorgaben beziehen sich sowohl auf streckenspezifische und betriebsbedingte Parameter als auch auf Bedingungen im Zusammenhang mit der Überwachung und Unterhaltung der Gleisanlagen.

Gemäß Umwelt-Leitfaden /8/ unterliegt die Anwendbarkeit des „BüG“ bestimmten Randbedingungen. Unter anderem muss die zulässige Streckengeschwindigkeit mindestens 80 km/h betragen, und im Anschluss an Gleisabschnitte mit zulässiger Streckengeschwindigkeit unter 80 km/h muss bis zum Anfang des BüG-Abschnitts eine ausreichend lange Beschleunigungsstrecke zur Verfügung stehen, damit der Schallmesswagen die erforderliche Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen kann.

Weiterhin sollte das „BüG“ nach den Vorgaben des Umwelt-Leitfadens /8/ in folgenden Fällen nicht vorgesehen werden:

- Streckenabschnitte mit Längen kleiner als 300 m,
- Bahnhofsbereiche,
- Streckenabschnitte mit Bahnübergängen,
- Streckenabschnitte mit Kurvenradien kleiner als 500 m,
- Streckenabschnitte mit Weichenstraßen (nicht bezogen auf einzelne Weichen).

Erfahrungswerten zufolge betragen die jährlichen Gesamtkosten pro Gleis gemäß /12/

$$K_{\text{BüG},1 \text{ Jahr}} = 5.000,-- \text{ EUR / km.}$$

Der Kostenansatz beinhaltet den Aufwand für die halbjährlichen Überwachungsfahrten und für die ca. alle 4 bis 6 Jahre erforderlichen Schleifarbeiten.

Für die Berücksichtigung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse wird der genannte jährliche Unterhaltungsaufwand laufzeitunabhängig kapitalisiert. Der Kapitaleinsatz beträgt 187.000 € pro Gleis und damit für die zweigleisige Strecke

$$K_{\text{BüG}} = 374.000 \text{ € / km.}$$

8.1.2 Schienenstegdämpfer / Schienenstegabschirmung

Im Rahmen des von der Bundesregierung im Jahr 2009 aufgelegten Konjunkturpakets II wurden innovative Maßnahmen zur Minderung von Schienenlärmemissionen untersucht. Unter anderem wurde die schalltechnische Wirksamkeit von Schienenstegdämpfern und Schienenstegabschirmung in Versuchsreihen ermittelt.

Schienenstegdämpfer werden an beiden Seiten der Schienenstege angebracht und wirken wie Masse-Feder-Systeme. Sie reduzieren die Schienenstegschwingungen und mindern so die Lärmabstrahlung. Auf Grund der positiven Untersuchungsergebnisse fanden Schienenstegdämpfer als Minderungsmaßnahme in die Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV (Schall 03) /4/ Eingang. Ihre lärmindernde Wirkung erstreckt sich auf die durch die Schienenrauheit verursachten Geräusche sowie auf die durch Radrauheit und die als Körperschall übertragenen Rollgeräusche auf Grund der Schienen- und Radrauheit durch Kesselwagenaufbauten (Teilquellen 1 bis 4 nach Schall 03, Tabelle 5).

Demgemäß können die Korrekturwerte c_2 für den Fahrflächenzustand „Schienenstegdämpfer“ gemäß Tabelle 8, Zeilen 2 und 3 der Schall 03 bei Berücksichtigung der Schienenstegdämpfer modifiziert werden. Weiterhin wirken die Schienenstegdämpfer nach beiden Seiten. Konkret bedeutet dies, dass durch die Schienenstegdämpfer sowohl für die Siedlungsflächen westlich als auch für die Bereiche östlich eine spürbare Pegelminderung erzielt werden kann. Demnach ist es nach dem gegenwärtigen Stand der Technik sachgerecht, den Einsatz der Schienenstegdämpfer in Betracht zu ziehen.

Der Einsatz von Schienenstegdämpfern ist nicht möglich in Weichenbereichen.
Die Kosten für den Einbau der Schienenstegdämpfer werden derzeit mit

$$K_{\text{SSD}} \approx 949.000 \text{ € / km (eingleisige Strecke)}$$

veranschlagt /13/.

Schienenstegabschirmungen werden ähnlich wie Schienenstegdämpfer an beiden Seiten der Schienenstege angebracht. Sie fanden ebenfalls Eingang als Minderungsmaßnahme in die Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV (Schall 03) /4/. Ihre mindernde Wirkung beschränkt sich jedoch auf die Minderung der durch die Schienenrauheit am Rad-Schiene-Kontakt verursachten Geräusche.

Auch bei der Schienenstegabschirmung ist der bauliche Eingriff in den Schienenweg sehr gering und die Wirksamkeit ist auf beiden Seiten des Schienenwegs gegeben.

Der Einsatz der Schienenstegabschirmung ist nicht möglich in Weichenbereichen.

Die Kosten für den Einbau der Schienenstegabschirmung werden derzeit mit

$$K_{SSA} \approx 777.000 \text{ € / km (eingleisige Strecke)}$$

veranschlagt /13/.

8.1.3 Schallschutzwände

Die Ermittlung des optimalen Schallschutzkonzeptes erfolgt in einem iterativen Prozess. Für einzelne Schutzabschnitte im Einwirkungsbereich wurden verschiedene Varianten von Lärmschutzwänden in unterschiedlichen Höhenabstufungen untersucht. Hierzu wurden die für eine Bewertung maßgebenden absoluten Größen, das heißt die geschätzte Anzahl Wohneinheiten mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen und die Kosten für Schallschutzmaßnahmen, sowie die großflächig erzielbare Minderung anhand eines arithmetisch gemittelten Beurteilungspegels bestimmt.

Bei der Auswahl der Vorzugsvariante als Ergebnis der Abwägung sind die schalltechnischen Aspekte, d. h. die Lösung möglichst vieler Schutzfälle und die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme in erster Linie zu berücksichtigen.

Schallschutzwände mindern die Immissionen auf ihrem Ausbreitungsweg durch Abschirmung bzw. Beugung. Wesentliche Parameter bei der Dimensionierung von Schallschutzwänden sind die Wandlänge und insbesondere die Wandhöhe, bezogen jeweils auf Schienenoberkante.

Anhaltswerte zu den Baukosten für Schallschutzwände sind im Kostenkennwertekatalog der DB Netz AG /12/ genannt. Hierin ist unterschieden, ob es sich um Aluminiumwände oder um Betonwände mit oder ohne Begrünung handelt. Des Weiteren werden die betrieblichen Verhältnisse berücksichtigt. Bis zu einer Wandhöhe von etwa 3,0 m werden die Baukosten für Schallschutzwände im Wesentlichen durch Grundkosten geprägt, zum Beispiel die Baustelleneinrichtung. Bei größeren Wandhöhen ergibt sich zunächst ein Kostenanstieg infolge Mehraufwendungen für Material, bei Wandhöhen oberhalb von 4,0 m dann durch den Einsatz größerer Hebezeuge und durch betriebliche Einschränkungen (Oberleitung) beim Bau der Anlagen.

Oberhalb von 6,0 m Wandhöhe steigen die Baukosten erneut durch die erforderliche stärkere Fußausbildung. Für (fiktive) Wandhöhen oberhalb 10,0 m werden die Kostenansätze linear extrapoliert, das heißt in solchen Fällen entsprechen die ermittelten Gesamtkosten einer unteren Abschätzung des im Falle einer Realisierung tatsächlich entstehenden Aufwandes.

Die Baukosten für Mittelwände liegen um etwa 15 % höher als für Außenwände. Ursächlich hierfür ist der Mehraufwand für eine beidseitig absorbierende Ausführung der Wandelemente sowie erhöhte betriebstechnische Anforderungen, da beim Bau von Mittelwänden in der Regel eine Sperrung beider Strecken erforderlich ist. In [Abbildung 2](#) in [Abbildung 6](#) sind die Kostenansätze in Abhängigkeit von der Wandhöhe dargestellt.

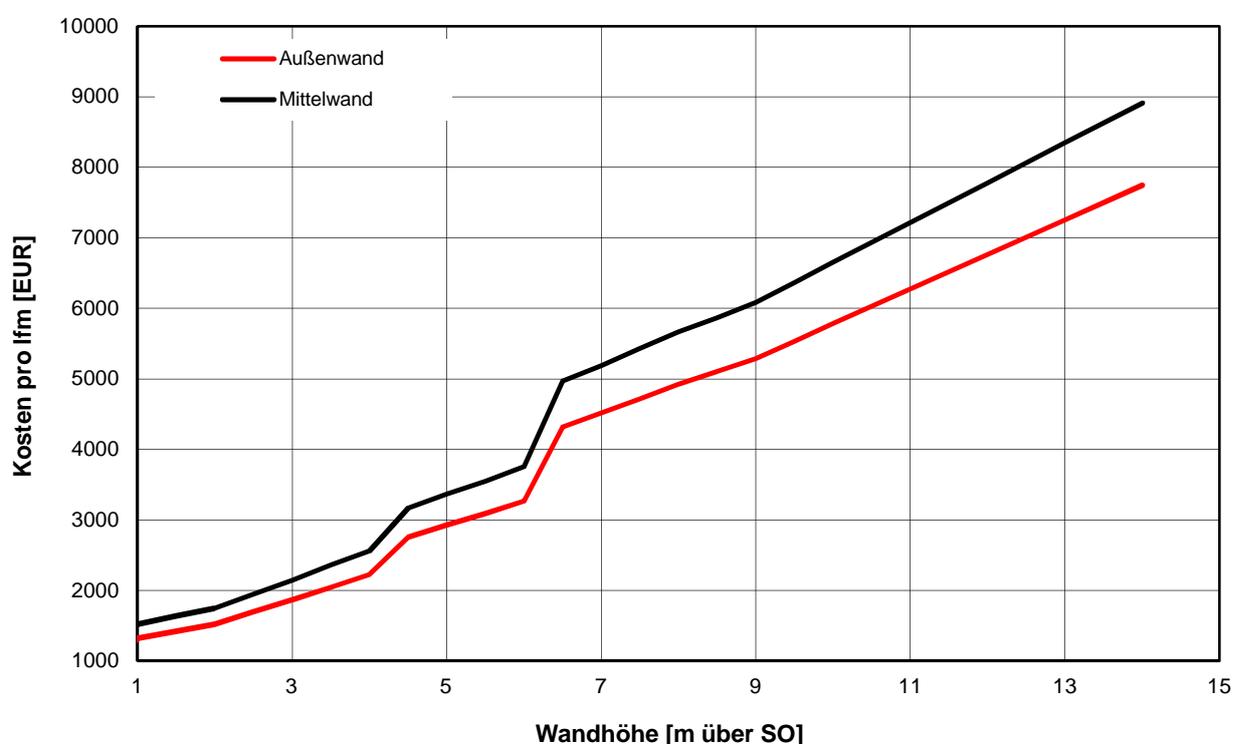


Abbildung 6 Baukosten für Schallschutzwände

8.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Verbleiben trotz aktiver Maßnahmen Restkonflikte, so besteht für die betroffenen Gebäude ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Passiver Schallschutz umfasst alle baulichen Veränderungen an vom Schienenverkehrslärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Geräuscheinwirkungen (Immissionen), insbesondere innerhalb der Gebäude. Für die betroffenen Gebäude besteht zunächst ein Anspruch dem Grunde nach. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen werden im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren objektbezogen für alle schutzbedürftigen Räume festgelegt. Als gesetzliche Grundlage ist die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) /6/ heranzuziehen.

29333163

Passive Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Maßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit einer Sauerstoffverbrauchenden Energiequelle. Die Schalldämmung von Umfassungsbauteilen ist so zu verbessern, dass die gesamte Außenfläche des schutzbedürftigen Raumes das nach 24. BImSchV bestimmte erforderliche bewertete Schalldämm-Maß nicht unterschreitet. Ist eine Verbesserung notwendig, so soll die Verbesserung beim einzelnen Umfassungsbauteil mindestens 5 dB(A) betragen. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen, insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.

Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, wenn eine bauliche Anlage zum Abbruch bestimmt ist, dieser bauordnungsrechtlich gefordert wird oder wenn die bauliche Anlage bei der Auslegung aller Unterlagen im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte.

Der Umfang passiver Schallschutzmaßnahmen ist vom Gebäudegrundriss, der Raumnutzung und der vorhandenen Bausubstanz abhängig. Da die tatsächlich erforderlichen Maßnahmen erst nach einer bautechnischen Bestandsaufnahme aller anspruchsberechtigten Objekte festgelegt werden können, erfolgt die Dimensionierung des passiven Schallschutzes in der Regel im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren.

8.3 Abwägung der Schallschutzmaßnahmen

Grundsätzlich ist durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht jedoch gemäß § 41 (2) BImSchG nicht, soweit die Kosten der Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Bei welchem Kostenumfang die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Der 9. Senat des BVerwG führt hierzu in den Leitsätzen zum Urteil vom 13.05.2009 (9 A 72.07) aus:

„Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint.“

Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 (2) BImSchG gezogenen Grenzen, das heißt die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren. Dabei ist zu beachten, dass passive Schallschutzmaßnahmen keine Schutzmaßnahmen im Sinne des § 41 BImSchG darstellen, sondern dass nach § 42 (2) BImSchG ein technisch-realer Entschädigungsanspruch auf Erstattung der erbrachten Aufwendungen besteht (Urteil des 9. Senats des BVerwG 9 A 72/07 vom 13.05.2009):

„Es entspricht nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 (2) BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären.“

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine hinreichend differenzierte Nutzen-Kosten-Analyse vorzunehmen. Die sich aus der Struktur des § 41 BImSchG ergebende Prüfungsreihenfolge hat der 11. Senat des BVerwG bereits im Urteil vom 21.04.1999 (11 A 50/97) dargelegt. Auch im Urteil vom 13.05.2009 wird hierauf erneut Bezug genommen:

„Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 (2) BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.“

Ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, hängt davon ab, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz zuzuschreiben ist. Dieser Erfolg ist aber nicht an der Einsparung von Kosten für den passiven Lärmschutz zu messen. Die insoweit zu erzielenden Einsparungen haben keinen unmittelbaren Bezug zum Schutzzweck, den der Gesetzgeber als Maßstab für die Verhältnismäßigkeitsprüfung genannt hat. Hierfür ist vielmehr die Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 41 (1) BImSchG ausschlaggebend.

Bei der Abwägung über ein Schutzkonzept aktiver Maßnahmen sind auch die besonderen örtlichen Gegebenheiten zu beachten. Die aus seiner Sicht grundsätzlichen Anforderungen an eine hinreichend differenzierte Nutzen-Kosten-Analyse hat das BVerwG im Urteil vom 13.05.2009 weiter präzisiert:

„Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall).“

Demnach kann der Ausgangspunkt einer Verhältnismäßigkeitsprüfung nicht ein Minimalschutzkonzept sein, bei dessen „Verbesserung“ die Zusatzkosten zu den zusätzlich gelösten Lärmschutzfällen ins Verhältnis gesetzt werden. Vielmehr sind die für einen „Vollschutz“ erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (z. B. durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Als Kenngröße ist dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Abwägung sind somit die Kosten je gelöstem Schutzfall.

Alle Leitsätze aus der Rechtsprechung des BVerwG zur Abwägung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen haben Eingang in den „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“ /8/ des Eisenbahn-Bundesamtes gefunden.

9 Untersuchung aktiver Schallschutzmaßnahmen

Im Folgenden werden in den einzelnen Abschnitten aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Abwägung untersucht und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit im Verhältnis zum Aufwand hin beurteilt.

Getrennt für die verschiedenen Abschnitte, in denen sich Ansprüche auf Lärmvorsorge ergeben, erfolgt die Ermittlung der Gesamtzahl von Schutzfällen, das heißt von Wohneinheiten mit verbleibenden Überschreitungen der Grenzwerte für den Fall, dass keinerlei aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Bei der Betrachtung der verschiedenen Schutzkonzepte wurde dann differenziert, für wie viele dieser Schutzfälle mit dem vorgegebenen aktiven Schutzkonzept eine Konfliktlösung herbeigeführt werden kann und für wie viele Schutzfälle Restkonflikte verbleiben, für die dann zusätzlich passiver Schallschutz erforderlich wird. Diese Vorgehensweise ermöglicht im Hinblick auf die Kombination aller zur Verfügung stehenden aktiven Schutzmaßnahmen eine nachvollziehbare Abstufung der möglichen Varianten.

Bei der Anzahl der genannten Schutzfälle handelt es sich um überschlägige Berechnungen der lärmbeeinträchtigten Wohneinheiten bzw. übertragene Abschätzung für abweichende Sondernutzungen (Altenheime o.ä.), um die geforderte Abwägung von aktiven zu passiven Schallschutzmaßnahmen über die Kosten je gelöstem Schutzfall durchzuführen.

Die Ermittlung der Anzahl der Etagen erfolgte hierbei in Abschätzung durch die Verwendung der Gebäudehöhen aus den 3D-Gebäudedaten. Die Anzahl der Wohneinheiten wurde auf Grundlage der Annahme einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 100 m² (incl. Berücksichtigung von Treppenhäusern, Nebenräumen, Dachgeschossen, etc.) und der Verteilung auf die Wohngebäude (Anzahl der Etage mal Grundfläche der Gebäude) vorgenommen.

Über die angehängten Tabellen (Anhang 6a neu) wird der Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach für die relevanten Fassaden identifiziert. Im Zuge der Umsetzung wird die Vorhabenträgerin anhand der Fassaden die tatsächlichen Lärmschutzmaßnahmen auf Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach prüfen.

9.1 Abschnitt Bf Stadion

9.1.1 Nordseite Bereich Bf Stadion

An den Immissionsorten IP 452 bis IP 464 (Am Poloplatz 4 / 8 und Golfstraße 35) ergeben sich auf Grund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ~~161~~171 Schutzfälle, davon ~~25~~10 Schutzfälle am Tag und ~~136~~161 Schutzfälle in der Nacht. Die hohe Anzahl an Schutzfällen rührt daher, dass es sich bei dem Gebäude „Am Poloplatz 8“ um ein Altenwohnheim und bei dem Gebäude „Am Poloplatz 4“ um eine teilweise als Internat genutzte Schule handelt. Die Anordnung einer Lärmschutzwand ist auf Grund der vorhandenen Bausubstanz sowie der Lage der Bahnhofsgleise technisch nicht möglich. Minderungsmaßnahmen am Gleis wie das BüG oder Schienenstegdämpfer sind im gesamten Bahnhofsbereich nicht einsetzbar (vgl. Kap.8.1.1). Daher kommen zum Schutz vor den Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrs nur passive Maßnahmen an beiden Gebäuden in Frage. Die Gebäude sind mit verbesserten Fenstern auszustatten, sofern die vorhandenen Außenbauteile den Anforderungen an den Schallschutz nicht genügen.

9.1.2 Südseite Bereich Bf Stadion

An den Immissionsorten IP 369 und IP 370 (Flughafenstraße 100/102) ergeben sich auf Grund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte 18 Schutzfälle, davon 9 Schutzfälle am Tag und 9 Schutzfälle in der Nacht. Die Anordnung einer Lärmschutzwand ist auf Grund der vorhandenen Bausubstanz sowie der Lage der Bahnhofsgleise technisch nicht möglich. Minderungsmaßnahmen am Gleis wie das BüG oder Schienenstegdämpfer sind im gesamten Bahnhofsbereich nicht einsetzbar (vgl. Kap.8.1.1). Daher kommen zum Schutz vor den Geräuscheinwirkungen des Schie-

nenverkehrs nur passive Maßnahmen an beiden Gebäuden in Frage. Die Gebäude sind mit verbesserten Fenstern auszustatten, sofern die vorhandenen Außenbauteile den Anforderungen an den Schallschutz nicht genügen.

An den Immissionsorten IP 364 bis IP 367 (Flughafenstraße 106 – 114) ergeben sich 22 Schutzfälle auf Grund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, davon 11 Schutzfälle am Tag und 11 Schutzfälle in der Nacht. Durch die Anordnung einer ca. 6 m hohen Lärmschutzwand an der Bahnsteighinterkante würden an den Gebäuden 7 Schutzfälle gelöst. Es verbleiben 15 unge löste Schutzfälle. Die Kosten für aktiven Schallschutz betragen ca. 857.000 €, was

$$K_{\text{aktiv}} \approx 122.500 \text{ € pro gelöstem Schutzfall}$$

ergibt. Damit übersteigen die Kosten pro gelöstem Schutzfall den Verkehrswert der zu schützen den Immobilien deutlich und stehen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Der Anspruch auf Schallschutz wird durch passive Schutzmaßnahmen abgegolten.

Am IP 372, IP 465 und IP 467 (Otto-Fleck-Schneise 4, ~~Gästehaus des DFB Sportlergästehaus, Einstufung als MI~~) entstehen auf Grund der Überschreitung des Immissionsgrenzwerts ~~ca. 8~~ Schutzfälle in der Nacht. ~~Auf Grund der relativ großen Entfernung des Gebäudes zur Baumaßnahme und der damit verbundenen geringen Schutzwirkung kann ohne rechnerischen Nachweis davon ausgegangen werden, dass die Kosten für eine aktive Maßnahme zum Schutz dieses Gebäudes außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.~~ Eine überschlägige Untersuchung einer Lärmschutzwand auf der Südseite des Bahnhofs Stadion mit 800 m Länge und 6 m Höhe über Schienenoberkante führt zu einer maximalen Minderung der Geräuscheinwirkungen am Gästehaus von

$$\Delta L_{r,\text{Tag/Nacht}} = - 0,2\text{-dB(A)}$$

Damit wird am Sportlergästehaus kein Schutzfall gelöst. Somit wird als Vorzugsvariante für das Sportlergästehaus passiver Schallschutz gewählt. Auch vor dem Hintergrund der bereits ohne den Ausbau der RTW bestehenden Vorbelastung stellen passive Maßnahmen den effektiveren Schutz gegenüber einer aktiven Schallschutzmaßnahme dar.

9.2 Hotel Isenburger Schneise 40

An den IP 373 bis IP 378 und IP 380 (Hotel Isenburger Schneise 40, Einstufung als MI¹) ergeben sich durch die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ca. 44 Schutzfälle in

¹ Die Gebietseinstufung für den Bereich des Hotels Isenburger Schneise 40 wurde nach einer Überprüfung vom Gewerbegebiet (GE) auf Mischgebiet (MI) angepasst.

29333163
der Nacht, wobei 1 Schutzfall für je 4 schutzwürdige Gästezimmer steht. Hier ist rechtlich zu prüfen, wo aktive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden können, mit denen eine Verbesserung der Geräuschsituation erreichbar ist. Hierzu wurde eine Abwägung des aktiven Schallschutzes durchgeführt. Es wurden als aktive Maßnahme Lärmschutzwände in folgenden Varianten entlang des parallel zur Strecke 3651 verlaufenden südlichen Richtungsgleises der RTW von RTW-km 1+911 bis RTW-km 2+327 untersucht:

- 3,00 m bis 9,50 m über Schienenoberkante (Vollschutz)
- 3,00 m bis 6,00 m über Schienenoberkante
- 3,00 m bis 5,50 m über Schienenoberkante
- 3,00 m bis 5,00 m über Schienenoberkante
- 3,00 m bis 4,50 m über Schienenoberkante
- 3,00 m bis 4,00 m über Schienenoberkante
- 3,00 m bis 3,50 m über Schienenoberkante
- 3,00 m über Schienenoberkante
- 2,50 m über Schienenoberkante
- 2,00 m über Schienenoberkante

Für die Errichtung der Lärmschutzwand ist ein breiteres Brückenbauwerk bei ca. RTW-km 2+140 erforderlich. Diese Kosten in Höhe von ca. 200.000,- EUR werden bei der Abwägung mit berücksichtigt.

Alternativ zu einer Lärmschutzwand wird die Strecke 3651 zwischen km 1+842 und km 2+717 als BÜG berücksichtigt. Auf dem Streckenabschnitt ist BÜG möglich, da

- der Radius > 500 m und damit mehr als den Mindestradius beträgt,
- die Züge die Strecke mit 80 km/h, d. h. Mit der zulässigen Mindestgeschwindigkeit befahren, sowie
- die Länge des BÜG ca. 875 m und damit mehr als die Mindestlänge beträgt.

Die für eine Bewertung der Schutzkonzepte maßgebenden Kenngrößen aus der Nutzen-Kosten-Betrachtung werden für Abschnitt in Anhang 3.3a neu tabellarisch zusammengefasst. Die nachfolgende Abbildung 7 zeigt die Ergebnisse der Abwägung grafisch:

29333163

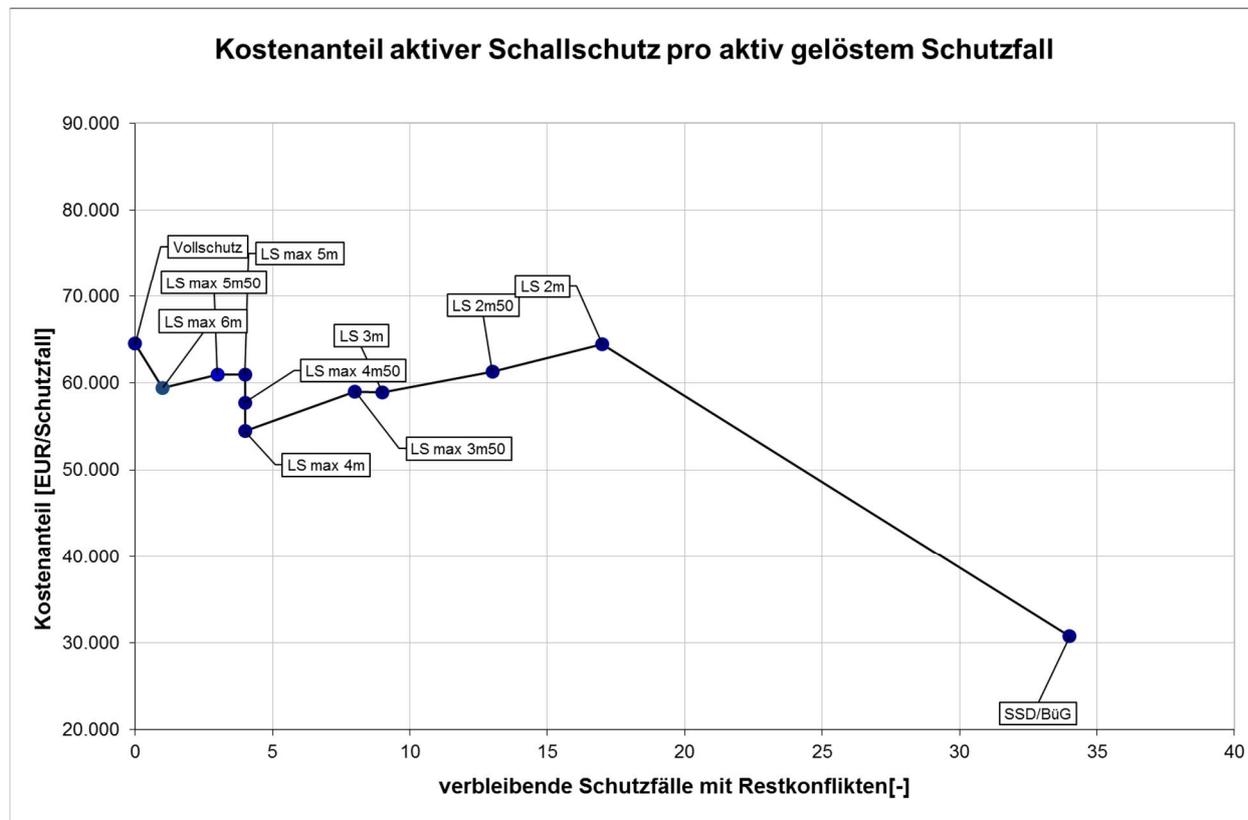


Abbildung 7 Abwägung des aktiven Schallschutzes (Hotel Isenburger Schneise 40)

Die Abwägung kommt zum Ergebnis, dass entweder das BüG oder eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 bis 4 m die aus schalltechnischer Sicht optimale Lösung darstellen.

Mit der Lärmschutzwand werden 40 von 44 Schutzfällen in der Nacht gelöst. Es verbleiben 4 ungelöste Schutzfälle. Die Kosten pro aktiv gelöstem Schutzfall betragen

$$K_{\text{aktiv}} \approx 54.473 \text{ € pro gelöstem Schutzfall,}$$

in dem der hohe bauliche Aufwand und Kosten für Grunderwerb enthalten sind. Mit dem BüG werden 10 von 44 Schutzfällen in der Nacht gelöst. Es verbleiben 34 ungelöste Schutzfälle. Die Kosten pro aktiv gelöstem Schutzfall betragen

$$K_{\text{aktiv}} \approx 30.751 \text{ € pro gelöstem Schutzfall.}$$

Damit liegen die Kosten pro aktiv gelöstem Schutzfall mit dem BüG bei knapp der Hälfte gegenüber den Kosten pro aktiv gelöstem Schutzfall bei der Lärmschutzwand und daher wird hier das BüG als Vorzugsvariante gewählt, auch vor dem Hintergrund des hohen baulichen Aufwands für die Errichtung der Lärmschutzwand sowie des zusätzlichen Platzbedarfs für die Errichtung einer

Lärmschutzwand für ein einzelnes Gebäude. Bereits ohne den Ausbau der RTW besteht am Hotel eine hohe Vorbelastung, die durch die Lärmschutzwand nur wenig gemindert wird. Angesichts der Nutzung kann mit passiven Schallschutzmaßnahmen daher in den schutzbedürftigen Schlaf-räumen ein effektiverer Schallschutz als mit einer Lärmschutzwand erreicht werden. Die Beurteilungspegel an den Immissionsorten am Hotel unter Berücksichtigung der Vorzugsvariante sind in Anhang 4.3a neu dargestellt. Dabei mussten im Anhang 4.3a neu die Geschosse für die IP 373 bis 378 und 380 teilweise angepasst werden. Der Gebäudekomplex der Isenburger Schneise 40 hat tatsächlich an allen Immissionspunkten 7 Obergeschosse. Durch ein überhöhtes Erdgeschoss verschieben sich daher die Geschosszuordnungen in der Nummerierung. Anlage 20.1.2a neu Blatt 3 zeigt darüber hinaus grafisch die höchsten Beurteilungspegel pro Immissionsort in der Nacht.

9.3 Abschnitt Neu-Isenburg östlich Bahnhof

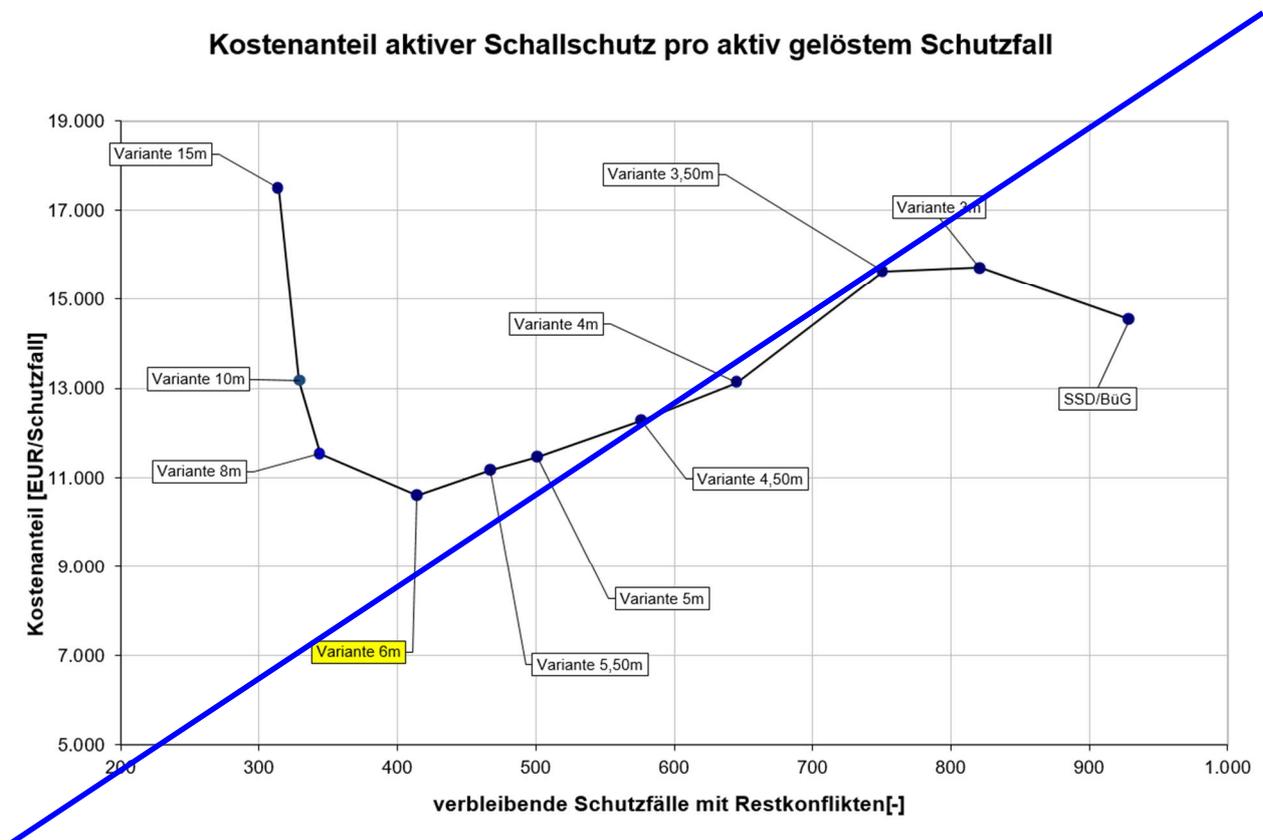
An zahlreichen Immissionsorten östlich des Bf Neu-Isenburg (ca. RTW-km 4,4+00 bis ca. RTW-km 5,4+00) ergeben sich durch die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gemäß Anhang 3.2a neu ~~1.337-1154~~ Schutzfälle an vorhandenen Wohnnutzungen, davon ~~178-107~~ Schutzfälle am Tag und ~~1.159-1047~~ Schutzfälle in der Nacht. Hier ist rechtlich zu prüfen, wo aktive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden können, mit denen eine Verbesserung der Geräuschsituation erreichbar ist. Hierzu wurde eine Abwägung des aktiven Schallschutzes durchgeführt. Es wurden folgende Maßnahmen als aktive Maßnahmen untersucht:

- ❑ Maßnahmen an den Gleisen der Strecke 3601, ca. km 6,5+00 bis ca. km 7,9+00: Schienenstegdämpfer und BüG (Besonders überwachtes Gleis). Mit Schienenstegdämpfern können die Geräuschemissionen am Rad-Schiene-Kontakt um bis zu ca. 2 dB(A) gesenkt werden. Beim BüG wird durch regelmäßiges Schleifen der Schiene eine mittlere Minderung der Geräuschemissionen beim Rad-Schiene-Kontakt um bis zu ca. 3 dB(A) erzielt. Beide Maßnahmen wirken gleichmäßig an der Emissionsquelle und nach allen Seiten sowie unabhängig von der Höhe des Immissionsorts.

Die Maßnahmen müssen lediglich auf der Strecke 3601 durchgeführt werden, da sie auf Grund der hohen Verkehrsbelastung, insbesondere nachts durch Güterzüge, pegelbestimmend ist. Die Geräuschemissionen der parallel verlaufenden RTW sowie der Strecken 3688 und 3655 sind gegenüber der Strecke 3601 um ca. 10 dB(A) niedriger und daher als untergeordnet einzustufen. Eine Ausstattung dieser Strecken mit Lärmschutzmaßnahmen am Gleis würde die Geräuschemissionen aller Strecken zusammen nicht weiter verbessern.

- ❑ Ersatz der vorhandenen Lärmschutzwände am Bf Neu-Isenburg (RTW-km 4,4+59 bis km 4,9+34 nördlich des Empfangsgebäudes, Höhe ca. 2 m über Schienenoberkante; sowie RTW km 5,0+10 bis 5,3+48 im Bereich der ehem. Autoverladung, Höhe ca. 2 m bzw. 3 m über Schienenoberkante): Für die Abwägung werden Wände zwischen 3 m und 15 m Höhe über Schienenoberkante untersucht.

Die für eine Bewertung der Schutzkonzepte maßgebenden Kenngrößen aus der Nutzen-Kosten-Betrachtung werden für Abschnitt in [Anhang 3.1 Anhang 3.1a neu](#) tabellarisch zusammengefasst. Die nachfolgende [Abbildung 78](#) zeigt die Ergebnisse der Abwägung grafisch:



29333163

Kostenanteil aktiver Schallschutz pro aktiv gelöstem Schutzfall

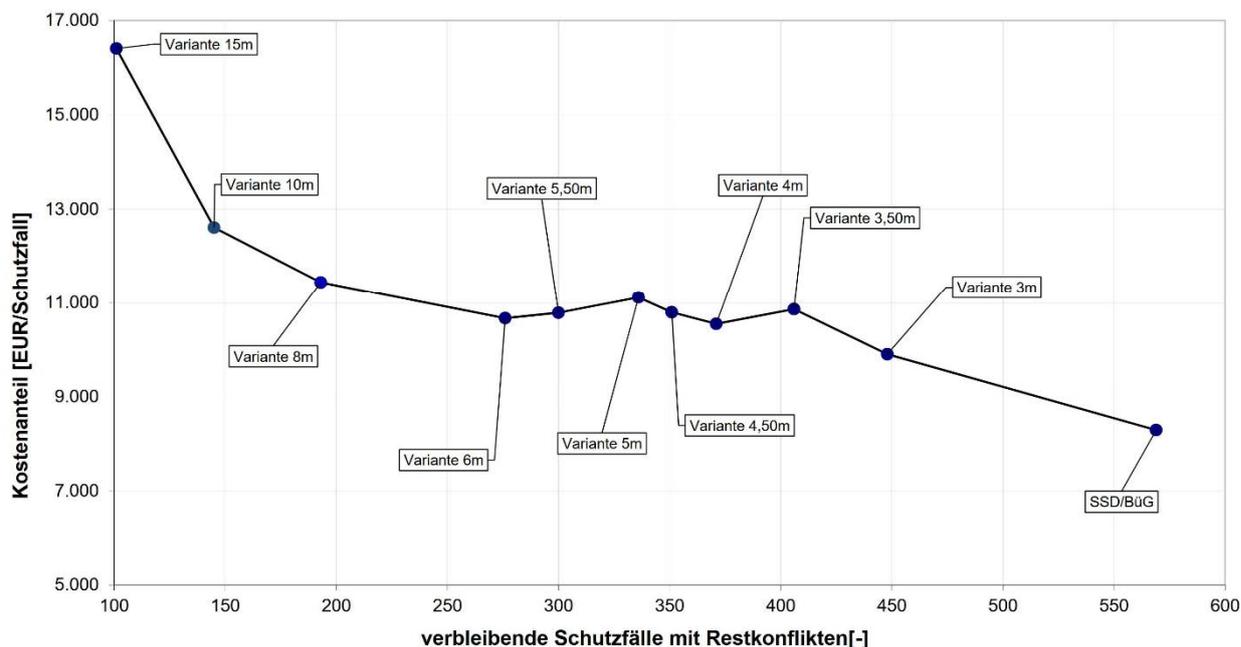


Abbildung 78 Abwägung des aktiven Schallschutzes (Bf Neu-Isenburg)

Die Abwägung kommt zum Ergebnis, dass eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände auf eine Höhe von 6 m in Kombination mit einem BüG und Schienenstegdämpfern die aus schalltechnischer Sicht optimale Lösung darstellt (unterer Scheitelpunkt des Diagramms in [Abbildung 78](#)). Die Maßnahmen sind in [Anlage 20.1.2 Blatt 1 Anlage 20.1.2a neu Blatt 2](#) wiedergegeben.

Mit den Verbesserungen am Gleis und 6 m hohen Lärmschutzwänden werden alle ~~178~~ 107 Schutzfälle am Tag und ~~745~~ 771 von ~~1.159~~ 1047 Schutzfällen in der Nacht gelöst. Es verbleiben ~~414~~ 276 ungelöste Schutzfälle. Es ergeben sich mit

$$K_{\text{aktiv}} \approx \del{10.602} 10.674 \text{ € pro gelöstem Schutzfall}$$

die geringsten Kosten pro aktiv gelöstem Schutzfall. Damit ist diese Variante des aktiven Schallschutzes die Vorzugsvariante aus rein schalltechnischer Sicht. [Für die Abwägung ist auch die vorhandene Situation ohne den Ausbau der RTW entscheidend. Es liegt eine hohe Vorbelastung durch die die Gleise der DB vor, die durch die RTW nur marginal erhöht wird. Dennoch werden hier Schutzfälle gelöst, die zum größten Teil aus der Vorbelastung resultieren.](#)

Die Beurteilungspegel an den Immissionsorten in Neu-Isenburg unter Berücksichtigung der aktiven Maßnahmen (Vorzugsvariante) sind in [Anhang 4.1 Anhang 4.1a neu](#) dargestellt. [Anlage](#)

20.1.2 Blatt 1 Anlage 20.1.2a neu zeigt darüber hinaus grafisch die höchsten Beurteilungspegel pro Immissionsort in der Nacht.

9.4 Abschnitt Neu-Isenburg, Kleingartenanlage

Innerhalb der von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts am Tag betroffenen Fläche von ca. 1.900-1.800 m² liegen ca. 6 Parzellen sowie das Vereinsheim des Kleingartenvereins, wobei der maßgebende Immissionsort am Gebäude des Kleingartenvereins an dessen Ostseite liegt, da das Gebäude an der der Bahnstrecke zugewandten Westseite keine Fenster aufweist. Auf Grund der Überschreitung des Immissionsgrenzwerts entstehen 6 Schutzfälle. Um den Immissionsgrenzwert auf allen betroffenen Parzellen einzuhalten, wäre eine ca. 200 m lange Lärmschutzwand mit ca. 3 m Höhe über Gelände erforderlich. Die Lärmschutzwand wird am Rand der Kleingartenanlage in unmittelbarer Nähe zu den schutzwürdigen Nutzungen angeordnet, wie in der nachfolgenden Abbildung wiedergegeben.

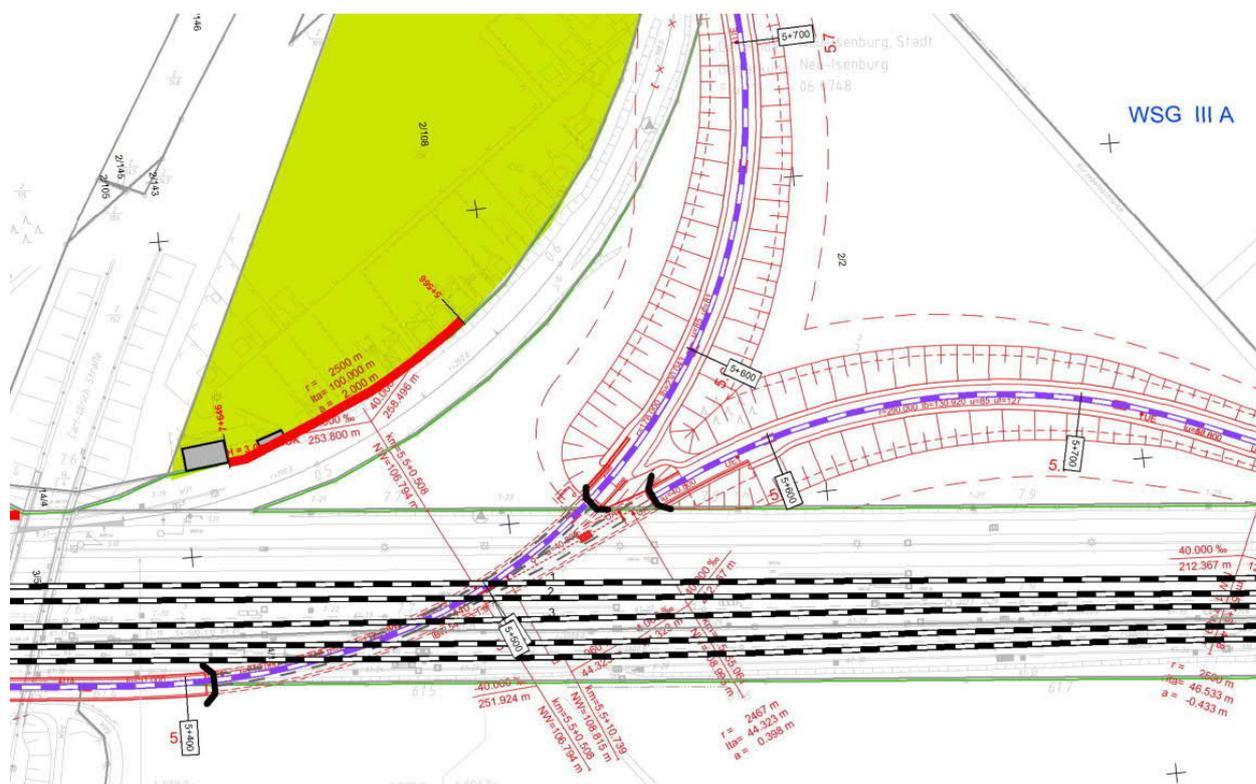


Abbildung 89 Lärmschutzwand Kleingartenanlage F.-Lucius für Abwägung

Eine parallele Anordnung direkt entlang der pegelbestimmenden Lärmquelle Strecke 3601 auf deren Ostseite ist nicht möglich, da der Gleisabstand des östlichen Richtungsgleises zu parallel verlaufenden weiteren Gleisen zu gering ist. Eine Anordnung am östlichen Rand der Gleisanlagen wiederum erfordert den Erwerb von Grundstücken und ist schalltechnisch uneffektiv, da die abschirmende Wirkung mit zunehmendem Abstand zur Hauptlärmquelle abnimmt. Weiterhin verläuft die RTW außerhalb des Einwirkungsbereichs einer solchen Lärmschutzwand.

Die Kosten für die Herstellung der Wand betragen ca. 340.000 € bzw.

$$K_{\text{aktiv}} \approx 56.700 \text{ € pro gelöstem Schutzfall.}$$

Damit übersteigen die Kosten den Verkehrswert der Grundstücke, der bei einem Bodenrichtwert von ca. 25 €/m² /23/

$$K_{\text{Verkehrswert}} \approx 23.800 \text{ €}$$

für die durch die Überschreitung des Immissionsgrenzwerts betroffene Fläche beträgt, sehr deutlich. Da Kleingartenanlagen nicht passiv geschützt werden können, kommt zur Abgeltung des Anspruchs auf Lärmvorsorge eine Entschädigung im Außenwohnbereich (in Anlehnung an die Vorgehensweise der VLärmSchR 97 /13/) in Betracht. Die Kosten für eine solche Entschädigung beliefen sich für die Fläche auf ca. 1.100 € bzw.

$$K_{\text{Entschädigung}} \approx 186 \text{ € pro Schutzfall.}$$

9.5 Abschnitt Dreieich-Buchschlag, unveränderte Strecke

~~An den Immissionsorten IP 189, IP 197 bis IP 200, IP 202 bis IP 203 (Bussardweg 1A bis 1C, Bussardweg 6 und 8, Im Bachgrund 15 bis 16) ergeben sich auf Grund der Erhöhung auf die Erheblichkeitsschwelle (Pegelwert > 60 dB(A) in der Nacht) 6 Schutzfälle. Die Erhöhung beträgt bis zu~~

$$\Delta L_{r,\text{Nacht}} \rightarrow +0,4 \text{ dB(A).}$$

~~Vor diesem Hintergrund kann die aus der Zunahme des Zugverkehrs resultierende Zunahme der Lärmimmissionen an der Bestandsstrecke nicht mehr als unerheblich eingestuft werden. Auf Grund der daraus entstehenden Überschreitung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ist ein vollständiger Verzicht auf Schallschutzmaßnahmen vorliegend nicht sachgerecht. Jedoch besteht keine gesetzliche Verpflichtung für die Realisierung des erforderlichen Schallschutzes durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände oder lärmindernde Maßnahmen am Gleis), da die Regelung des § 41 Abs. 2 BImSchG zum Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen vor passivem Schallschutz gerade keine Anwendung findet. Grundsätzlich würden daher auch passive Schallschutzmaßnahmen ausreichen. Im Rahmen der Abwägung unter Berücksichtigung aller Umstände des vorliegenden Einzelfalls ist daher darüber zu entscheiden, welche Schutzmaßnahmen vorliegend in Betracht zu ziehen sind. In den Bereichen, in denen eine Häufung von durch die Erhöhung der Geräuscheinwirkungen betroffenen schutzwürdigen Nutzungen vorliegt, werden daher auch aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Abwägung nach den Vorgaben des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr untersucht.~~

Im Urteil des BVerwG vom 21.11.2013 (AZ. 7 A 28.12, Rn 58) ging es ebenfalls um die Bewältigung von einer Verkehrszunahme auf einer Bestandsstrecke und deren Bewältigung im Rahmen des Abwägungsgebotes. Hier hat das BVerwG zum passiven Schallschutz folgendes ausgeführt:

„Die Gewährung passiven Lärmschutzes ist in dieser Situation nicht an den Vorgaben der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl I S. 172, ber. S. 1253) auszurichten. Dies ist schon deswegen nicht geboten, weil diese Regelungen sich nach § 1 auf die Bestimmungen der 16. BImSchV und die darin festgelegten Immissionsgrenzwerte beziehen und deswegen auf die Gewährleistung von Innenraumpegeln abzielen, die die Lärmvorsorge garantieren. Ein solcher Lärmschutz wäre gemessen an dem Ziel der Einhaltung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle während einer Übergangszeit letztlich überschießend. Im Grundsatz reicht es demgegenüber aus, die Schalldämmung der Räume jeweils so zu erhöhen, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, kompensiert wird. In der Praxis dürfte dies näherungsweise darauf hinauslaufen, dass bei einer Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle um 5 dB(A) ein Schallschutzfenster der gegenüber dem Bestand nächst höheren Schallschutzklasse dem rechtlich gebotenen Schutzanspruch genügt (vgl. Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Umweltrecht Besonderer Teil, 24. BImSchV, § 3 Rn. 3). Hierfür wäre dann eine finanzielle Entschädigung zu leisten. Falls der Lärmbetroffene selbst weitergehenden Schutz erreichen will und insofern einen besseren Lärmschutzstandard begehrt, wäre die Kostendifferenz zu erstatten.“

Die Untersuchung aktiver Schallschutzmaßnahmen kommt zum Ergebnis, dass sich die Beurteilungspegel durch den Einsatz eines „Besonders überwachten Gleises“ (BüG) auf der Strecke 3601, km 9,5+84 bis km 9,9+79 (Richtungsgleis Frankfurt Darmstadt, Länge 395 m) und km 9,5+84 bis km 9,9+63 (Richtungsgleis Darmstadt Frankfurt, Länge 379 m) an den durch die Erhöhung betroffenen Immissionsorten um mindestens

$$D_{Lr,Nacht} \approx -2 \text{ dB(A)}$$

vermindern ließen, womit die Erhöhung kompensiert wäre. Die Kosten für das BüG betragen ca. 144.700 €, was bei 6 gelösten Schutzfällen

$$K_{\text{BüG}} \approx 24.100 \text{ € pro gelöstem Schutzfall}$$

ergäbe.

Vor diesem Hintergrund, dass ein Anspruch auf Schallschutz nur in der Nacht ausgelöst wird, ist es jedoch zielführender, mit Hilfe passiver Schallschutzmaßnahmen einen effektiveren Schallschutz für die in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräume zu schaffen, als dies mit den oben untersuchten aktiven Schallschutzmaßnahmen möglich wäre. Daher wird empfohlen,

~~die schutzwürdigen Nutzungen, an denen die Erheblichkeitsschwelle überschritten wird, mit passiven Schallschutzmaßnahmen in Form von verbesserten Fenstern mit zum Erreichen des Schutzziels erforderlichen Schalldämm-Maßen und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen auszustatten, die in der Nacht einen ungestörten Schlaf auch bei geschlossenen Fenstern ermöglichen. Die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen an den durch das Überschreiten der Erheblichkeitsschwelle in der Nacht betroffenen 6 Gebäuden betragen maximal ca.~~

$$K_{\text{passiv}} \approx 30.000 \text{ €}$$

~~Daher wird empfohlen, den Anspruch auf Schallschutz durch passive Schutzmaßnahmen abzugelten. Die Immissionsorte, an denen ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht, sind in Anhang 2.3, Spalte „Anspruch Lärmschutz“ mit „ja“ gekennzeichnet.~~

An den Immissionsorten IP 183 bis IP 208 ergeben sich auf Grund der Erhöhung der Geräuscheinwirkungen durch die zusätzlichen Züge der RTW weder am Tag noch in der Nacht Überschreitungen der Erheblichkeitsschwelle (Pegelwert ≥ 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht), wie aus Anhang 2.3a neu hervorgeht. Damit sind Schallschutzmaßnahmen im Streckenabschnitt nicht erforderlich.

9.6 Abschnitt Dreieich-Buchschlag, Bahnhofsbereich

An insgesamt ~~11~~7 Immissionsorten östlich des Bf Dreieich-Buchschlag (ca. RTW-km 8,0+00 bis zum Bauende bei ca. RTW-km 8,3+65) ergibt sich eine erstmalige oder weitergehende Erhöhung der Beurteilungspegel auf

$$L_{r,\text{Tag/Nacht}} \geq 70 / 60 \text{ dB(A)}.$$

~~Es~~ Gemäß Anhang 3.2a neu ergeben sich ~~21~~1 Schutzfälle an vorhandenen Wohnnutzungen, davon ~~9~~5 Schutzfälle am Tag und ~~12~~6 Schutzfälle in der Nacht. Hier ist rechtlich zu prüfen, wo aktive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden können, mit denen eine Verbesserung der Geräuschesituation erreichbar ist. Hierzu wurde eine Abwägung des aktiven Schallschutzes durchgeführt. Es wurden folgende Maßnahmen als aktive Maßnahmen untersucht:

- ❑ BüG am Richtungsgleis Frankfurt-Darmstadt der Strecke 3601, km 10,0+26 bis ca. km 10,7+00 (Länge 674 m) und am Richtungsgleis Darmstadt-Frankfurt der Strecke 3601, km 10,2+06 bis ca. km 10,7+00 (Länge 494 m). Die Maßnahmen müssen lediglich auf der Strecke 3601 durchgeführt werden, da sie auf Grund der hohen Verkehrsbelastung, insbesondere nachts durch Güterzüge, pegelbestimmend ist. Die Geräuschemissionen der parallel verlaufenden RTW sowie der Strecken 3688 und 3655 sind gegenüber der Strecke 3601 um ca. 10 dB(A) niedriger und daher als untergeordnet einzustufen. Eine Ausstattung dieser Strecken

mit Lärmschutzmaßnahmen am Gleis würde die Geräuschemissionen aller Strecken zusammen nicht weiter verbessern.

- ❑ Ersatz der vorhandenen Lärmschutzwände am Bf Dreieich-Buchschlag (RTW-km 7,9+28 bis km 8,0+85, Höhe ca. 2 m über Schienenoberkante; RTW-km 8,0+33 bis 8,4+31, Höhe ca. 2 m bis. 3,75 m über Schienenoberkante; RTW-km 8,4+10 bis 8,4+60, Höhe ca. 2 m über Schienenoberkante): Für die Abwägung werden Wände zwischen 3 m (bzw. mindestens Bestandshöhe) und 15 m Höhe über Schienenoberkante untersucht.
- ❑ Schienenstegdämpfer anstelle der Erhöhung vorhandener Lärmschutzwände am Richtungsgleis Frankfurt-Darmstadt der Strecke 3601, km 10,0+26 bis ca. km 10,7+00 (Länge 674 m) und am Richtungsgleis Darmstadt-Frankfurt der Strecke 3601, km 10,2+06 bis ca. km 10,7+00 (Länge 494 m).

Das BüG und die Schienenstegdämpfer werden in Gleisabschnitten ohne Weichen oder Weichenstraßen untersucht. Die Anforderungen an die Mindestlänge für das BüG sind erfüllt.

Die Ergebnisse der Abwägung sind in ~~Anhang 3.2~~ [Anhang 3.2a neu](#) wiedergegeben. Wie dort ersichtlich, kommt der Vergleich der untersuchten Varianten zum Ergebnis, dass mit ~~einer Kombination aus der wirtschaftlichsten Lösung, d. h. Maßnahmen am Gleis (BüG und Schienenstegdämpfer)~~ ein Vollschutz für ~~alle~~ [einen](#) am Tag auftretenden ~~9 Schutzfälle~~ [Schutzfall](#) erzielbar ist. ~~Vorhandene Lärmschutzwände müssen nicht erhöht werden. Die Lage der Maßnahmen ist in Anlage 20.1.2 Blatt 23 dokumentiert.~~

In der Nacht ist mit Maßnahmen am Gleis und Lärmschutzwänden, selbst wenn sie eine Höhe von 15 m über Schienenoberkante erreichen würden, kein Schutzfall lösbar. Es verbleiben also ~~12~~ [10](#) ungelöste Schutzfälle.

Für die Lösung ~~der 9 Schutzfälle~~ [eines Schutzfalls](#) am Tag mit BüG ergeben sich Kosten von

$$K_{\text{BüG}} \approx 218.416 \text{ €},$$

bzw.

$$K_{\text{aktiv}} \approx ~~154.100~~ 268.416 \text{ € pro gelöstem Schutzfall}$$

unter Berücksichtigung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen für die in der Nacht verbleibenden ~~12~~ [10](#) ungelösten Schutzfälle (insgesamt bis zu ca. ~~60000 €~~ [50.000 €](#)). ~~Die Immissionsorte, an denen ein Anspruch auf zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen besteht, Mit einer Kombination aus BüG und Schienenstegdämpfern sind 2 Schutzfälle lösbar, jedoch steigen die Kosten pro gelöstem Schutzfall auf~~

$$1,327 \text{ Mio €},$$

bzw.

$K_{\text{aktiv}} \approx 685.924 \text{ € pro gelöstem Schutzfall.}$

29333163

Vor dem Hintergrund der geringen Anzahl anspruchsberechtigter Immissionsorte und Schutzfälle erscheinen die hohen Kosten zur Lösung eines Schutzfalls nicht wirtschaftlich.

Es wird empfohlen, auf Maßnahmen aktiver Art zu verzichten und stattdessen allen Immissionsorten, an denen ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entsteht, mit passiven Schallschutzmaßnahmen auszustatten.²

9.7 Zusammenfassung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen

9.7.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Aus der Abwägung des aktiven Schallschutzes (Kap. 9.3) ergeben sich folgende aktiven Schallschutzmaßnahmen als Vorzugsvariante:

Strecke	Maßnahme auf Gleis / Richtung	von km (3601)	bis km (3601)	Länge [m]
3601	BüG und Schienenstegdämpfer: Frankfurt (Main) Darmstadt (2-gleisig)	6,5+00	7,9+00	1.400
3651	BüG: Neu-Isenburg – Bf Frankfurt-Stadion	1,8+42	2,7+17	875
3601	BüG: Richtungsgleis Frankfurt/Main Darmstadt	10,0+26	10,7+00	674
3601	BüG: Richtungsgleis Darmstadt Frankfurt/Main	10,2+06	10,7+00	494

Tabelle 2 Vorzugsvariante BüG und Schienenstegdämpfer

² Im Interesse der Lärmvorsorge auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 hat die RTW sich dennoch dazu entschieden, die ursprünglich empfohlenen aktiven Schallschutzmaßnahmen, die Inhalt der Antragsunterlage der Offenlage waren, beizubehalten (s. Kapitel 11).

Strecke	Art der Lärmschutzwand	von km (RTW)	bis km (RTW)	Länge [m]	Höhe [m über SOK]
RTW	Außenwand	4,4+59	4,9+34	475	6,0
RTW	Mittelwand	5,0+10	5,0+97	87	6,0
RTW	Außenwand	5,0+89	5,3+49	260	6,0

Tabelle 3 Vorzugsvariante Lärmschutzwände

9.7.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Die Immissionsorte mit einem Anspruch auf Lärmvorsorge, an denen eine Minderung der Geräuscheinwirkungen unter die Immissionsgrenzwerte gar nicht oder mit aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht möglich ist, haben Anspruch auf einen Schutz mit passiven Schallschutzmaßnahmen. Dies sind die in ~~Anhang 2.1~~ [Anhang 2.1a neu](#) und ~~Anhang 2.3~~ [Anhang 2.4a neu](#) aufgelisteten Immissionsorte, die einen grundsätzlichen Anspruch auf Lärmvorsorge haben („ja“ in Spalte „Anspruch Lärmschutz“). Weiterhin sind die Immissionsorte im Bereich [des Hotels Isenburger Schneise 40](#) und des Bf Neu-Isenburg ~~und des Bf Dreieich-Buchsschlag~~, an denen eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht erreicht wird, in ~~Anhang 4.1 bzw. Anhang 4.2~~ [Anhang 4.1a neu](#) und [Anhang 4.3a neu](#) aufgeführt.

Die Anzahl der Schutzfälle mit Anspruch auf passiven Schallschutz beträgt wie folgt:

29333163

Bereich	Schutzfälle			Aktiv gelöste Schutzfälle			Schutzfälle mit Restkonflikten (Anspruch auf passiven Schallschutz)		
	Tag	Nacht	Summe	Tag	Nacht	Summe	Tag	Nacht	Summe
	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]
Bf Stadion	45	163	208	-	-	-	45	163	208
Neu-Isenburg	178	1.159	1.337	178	745	923	0	414	414
Dreieich-Buchschlag	9	12	21	9	-	9	0	12	12
Gesamt	232	1.334	1.566	187	745	932	45	589	634

Bereich	Schutzfälle			Aktiv gelöste Schutzfälle			Schutzfälle mit Restkonflikten (Anspruch auf passiven Schallschutz)		
	Tag	Nacht	Summe	Tag	Nacht	Summe	Tag	Nacht	Summe
	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]	[WE]
Bf Stadion	19	178	197	-	-	-	19	178	197
Hotel Isenburger Schneise 40	-	44	44	-	10	10	-	34	34
Neu-Isenburg	107	1.047	1.154	107	771	878	0	276	276
Dreieich-Buchschlag	5	6	11	-	-	-	5	6	11
Gesamt	131	1.275	1.406	107	830	937	24	494	518

Tabelle 4 Übersicht Schutzfälle mit Restkonflikten

10 Abstellanlage im Bf Dreieich-Buchsschlag

Im Bf Dreieich ist das nächtliche Abstellen von RTW-Zügen, die nicht in Betrieb sind, auf dem verlängerten Stumpfgleis vorgesehen. Dort wird nach Betriebsende ein Langzug abgestellt. In der Nacht findet eine Innenreinigung statt, die schalltechnisch jedoch nicht relevant ist. Es wird unterstellt, dass vor der Ausfahrt des Zuges dessen Klimaanlage in Betrieb genommen wird, wodurch mit Geräuscheinwirkungen an umliegenden schutzwürdigen Nutzungen zu rechnen ist.

10.1 Immissionsschutzrechtliche Einstufung

Bei der Beurteilung der von Betriebsanlagen der Eisenbahn (z. B. von Abstellbahnhöfen oder -anlagen) ausgehenden Geräusche ist gemäß dem Umwelt-Leitfaden, Teil VI des Eisenbahn-Bundesamtes /8/ eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Die betriebsbedingten Lärmemissionen sind nach ihrer Quelle zu unterscheiden in Emissionen aus Fahrvorgängen (Schienenverkehrslärm) und Emissionen aufgrund anderer Vorgänge des Eisenbahnbetriebes. Hierzu heißt es:

„Der Schienenweg (...) ist vom Anwendungsbereich des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV insofern erfasst, als von diesem durch die Teilnahme am Verkehr bedingte Lärmimmissionen ausgehen. Hierunter fallen z. B. die Immissionen durch Fahrvorgänge von Schienenfahrzeugen auf den Gleisen der freien Strecken sowie auf Gleisen in Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen, Abstellanlagen oder auch KV-Terminals. Die Beurteilung dieser Immissionen erfolgt nach der 16. BImSchV, wobei die Anwendung des Schienenbonus auf die Gleise der freien Strecke sowie Bahnhofsgleise beschränkt ist.

Alle Betriebsanlagen an und auf dem Verkehrsweg, von denen andere Immissionen als Verkehrslärmimmissionen ausgehen, werden von der Einschränkung des § 3 Abs. 5 Ziffer 3 BImSchG i. V. m. § 41 BImSchG nicht erfasst und sind demgemäß Anlagen im Sinne des BImSchG, für die die Vorschriften des 2. Teils des BImSchG gelten. Das betrifft z. B. Geräusche durch Klimaanlage in Abstellanlagen abgestellter Züge, Umschlagarbeiten in KV-Terminals, Unterwerke und Umrichterwerke. Die Beurteilung der von diesen Anlagen ausgehenden Geräusche erfolgt auf der Grundlage der TA Lärm.“

Diese Betrachtungsweise macht es erforderlich, bei einem Zusammentreffen beider Voraussetzungen (z. B. in Abstellanlagen für Reisezüge) eine getrennte Ermittlung und immissionsschutzrechtliche Bewertung der einzelnen Lärmanteile aus dem Schienenweg und aus den Anlagen vorzunehmen.

Einen Überblick über die immissionsschutzrechtliche Zuordnung der verschiedenen Geräuschquellen von Abstell- und Behandlungsanlagen für Reisezüge vermittelt Tabelle 1 des Umwelt-Leitfadens /8/. Hiernach sind die mit dem Fahrverkehr zusammenhängenden Vorgänge wie

- Rangierfahrten,
- Ein- und Ausfahrten in den bzw. aus der Abstellanlage

nach 16. BImSchV zu beurteilen. Im vorliegenden Fall sind die Emissionen dieser Fahrten jedoch so gering, dass auf eine gesonderte Ermittlung und Beurteilung der durch die Fahrten ausgelösten Geräuscheinwirkungen verzichtet werden kann.

Im Weiteren werden in /24/die Betriebsvorgänge auf Abstellbahnhöfen bzw. Abstellanlagen genannt, die nach den Bestimmungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) /7/ zu beurteilen sind:

- Bremsproben, Auf und Abrüsten;
- Waschanlagen, Trocknergebläse;
- Druckluftstationen;
- Fahrten von Servicefahrzeugen;
- Lüfter, Klimaanlage und Druckluftkompressoren abgestellter Züge;
- Toilettenentleerung.

Im vorliegenden Fall ist nur die Klimaanlage der abgestellten Züge als Schallquellen relevant, da keine weiteren der oben genannten Betriebsvorgänge in den Abstellanlagen stattfinden.

10.2 Anforderungen an den Schallschutz

Die 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutz-gesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) /7/ dient zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Sie gilt für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des 2. Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ unterliegen.

Die TA Lärm nennt Anforderungen an den Schallimmissionsschutz, bei deren Einhaltung davon auszugehen ist, dass weder Gefahren noch erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft durch Geräuscheinwirkungen vorliegen. Demnach ist sicherzustellen, dass die Summe aller Geräuscheinwirkungen (Gesamtbelastung) aus allen auf einen Ort einwirkenden Anlagen im Sinne des § 3 BImSchG den gemäß TA Lärm gültigen Immissionsrichtwert nicht übersteigt. Der Beurteilungspegel der Gesamtbelastung setzt sich dabei zusammen aus den Beurteilungspegeln der Vorbelastung und der Zusatzbelastung. Die Vorbelastung ist definiert als die Belastung eines Ortes mit Geräuschimmissionen von allen Anlagen, für die die TA Lärm gilt, ohne den Immissionsbeitrag der zu beurteilenden Anlage. Die Zusatzbelastung ist definitionsgemäß der Immissionsbeitrag, der an einem Immissionsort durch die neu zu beurteilende Anlage hervorgerufen wird.

Im Zusammenhang mit der Errichtung und mit dem Betrieb von Anlagen ist sicherzustellen, dass die nach TA Lärm an den schutzbedürftigen Nutzungen in der Nachbarschaft ermittelten Beurteilungspegel die zugehörigen Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden und – soweit schutzwürdige Nutzungen mit der Anlage baulich verbunden sind – innerhalb von Gebäuden nicht überschreiten. Ferner sind Immissionsrichtwerte für seltene Ereignisse genannt und Vorgehensweisen zur Berücksichtigung tieffrequenter Geräusche sowie von Verkehrsgeräuschen definiert.

10.3 Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden

In Tabelle 5 sind die Immissionsrichtwerte dokumentiert, die bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes einzuhalten sind. Bei unbebauten Flächen oder bebauten Flächen, die keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthalten, ist der Immissionsrichtwert auf den am stärksten betroffenen Rand der Fläche zu beziehen, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen errichtet werden dürfen.

Einzelne, kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Zeile	Gebietsnutzung	Immissionsrichtwerte [dB(A)]	
		Tag	Nacht
1	Industriegebiete (GI)	70	70
2	Gewerbegebiete (GE)	65	50
3	Mischgebiete (MI)	60	45
	Kerngebiete (MK)		
	Dorfgebiete (MD)		
4	Allgemeine Wohngebiete (WA)	55	40
	Kleinsiedlungsgebiete (WS)		
5	Reine Wohngebiete (WR)	50	35
6	Kurgebiete, Krankenhäuser	45	35

Tabelle 5 Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden //

Die Art der in Tabelle 5 bezeichneten Gebiete und Einrichtungen ergibt sich gemäß Ziffer 6.6 der TA Lärm aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Gebiete und Einrichtungen sowie Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Bei der Bildung des Beurteilungspegels gelten als Beurteilungszeiten

- tags: 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr,
- nachts: 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr.

Grundsätzlich gilt bei der Beurteilung von Geräuscheinwirkungen am Tag ein 16-stündiger Beurteilungszeitraum. Maßgebend für die Beurteilung der Nacht ist jedoch die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

Für Gebietsnutzungen nach Tabelle 5, Zeilen 4 bis 6 sind gemäß Ziffer 6.5 der TA Lärm Zuschläge für Geräuscheinwirkungen in den frühen Morgen- und späten Abendstunden („Ruhezeitenzuschläge“) bei der Ermittlung des Beurteilungspegels für den Tagzeitraum anzuwenden. Dadurch wird die erhöhte Störwirkung von Geräuschen in den Übergangszeiten zwischen Tag- und Nachtzeitraum angemessen im Beurteilungspegel berücksichtigt. Der Zuschlag beträgt 6 dB(A) und ist auf folgende Teilzeiten zu erheben:

- an Werktagen: 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr,
20.00 Uhr bis 22.00 Uhr;
- an Sonn- und Feiertagen: 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr,
13.00 Uhr bis 15.00 Uhr,
20.00 Uhr bis 22.00 Uhr.

Nach Ziffer 3.2.1 der TA Lärm darf die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte auf Grund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck als nicht relevant anzusehen ist. Das ist in der Regel der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte nach Tabelle 5 am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet.

Die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen setzt in der Regel eine Prognose der Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage und – sofern im Einwirkungsbereich der Anlage andere Anlagengeräusche auftreten – die Bestimmung der Vorbelastung sowie der Gesamtbelastung nach TA Lärm, Anhang A.1.2 voraus. Die Bestimmung der Vorbelastung kann im Hinblick auf den vorigen Absatz entfallen, wenn die Geräuschimmissionen der Anlage die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB(A) unterschreiten.

10.4 Untersuchungsergebnisse

10.4.1 Geräuschemissionen

Im Zuge der Vorbereitung auf den nächsten Fahreinsatz der abgestellten Züge werden bei klimatisierten Personenzugwagen die Klimaanlage vorlaufen lassen. Gemäß der

schalltechnischen Untersuchung zur FIBA Tübingen /24/ wird als obere Abschätzung pro Waggon ein äquivalenter Dauerschallpegel von

$$L_{WAeq} = 68 \text{ dB(A)}$$

über die Dauer von 20 Minuten angenommen. Über den Zeitpunkt der Abstellung bzw. der Wiederaufnahme des Betriebs liegen keine Angaben vor. Im Sinne einer oberen Abschätzung wird daher unterstellt, dass eine maximale Anzahl von Zügen vor 06:00 Uhr in Betrieb genommen wird und alle Klimaanlage gleichzeitig angefahren werden und während 20 Minuten im Zeitraum vor 06:00 Uhr, d. h. innerhalb der lautesten Nachtstunde betrieben werden. Unter Berücksichtigung einer Anzahl von 1 abgestellten Langzug mit 4 Klimaanlage pro Zug im Nachtzeitraum ergibt sich daraus ein beurteilter Schallleistungspegel von

$$L_{War,Nacht} = 69,2 \text{ dB(A)}$$

in der lautesten Nachtstunde, der homogen über die gesamte Fläche der Abstellanlage verteilt wird.

10.4.2 Geräuschimmissionen

Die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen IP 381 sowie IP 210 bis IP 220 liegen in einem Reinen Wohngebiet (WR) im Abstand von mindestens 54 m zur Abstellanlage (s. [Anlage 20.1.1 Blatt 3 Anlage 20.1.1a neu Blatt 3](#)). Für sie gilt der Immissionsrichtwert

$$IRW_{AU,Nacht} = 35 \text{ dB(A)}.$$

Wie Anhang 5 zeigt, beträgt der Beurteilungspegel auf Grund des Betriebes der Klimaanlage unter den angenommenen Voraussetzungen in der lautesten Nachtstunde bis zu

$$L_{r,Nacht} = 22 \text{ dB(A)}.$$

Der Immissionsrichtwert für Reines Wohngebiet wird um mindestens

$$\Delta L_{r,Nacht} = - 13 \text{ dB(A)}$$

unterschritten. Damit leisten die Geräuscheinwirkungen der Abstellanlage keinen relevanten Beitrag zur Gesamtbelastung durch alle vorhandenen Betriebe und Anlagen im Sinne der TA Lärm, Ziffer 3.2.1. Auch entsteht kein Immissionskonflikt durch die Anlage.

Kurzzeitige Geräuschspitzen auf Grund impulshaltiger Geräusche treten beim Betrieb der Klimaanlage nicht auf.

11 Abschließende Auswahl der Schallschutzmaßnahmen

11.1 Auswirkungen der Prognose 2030 auf den Schallschutz

Im Vergleich zur Verkehrsprognose 2025, welche die Grundlage für die Schalltechnische Untersuchung zur Regionaltangente West, Planfeststellungsabschnitt Süd 1, Anlage 20.1, Bericht Nr. 20058001-VVS-8 vom 21.05.2019 /25/ bildete, ergeben sich durch die aktuell verwendete Verkehrsprognose 2030 in den Teilabschnitten im PFA Süd1 folgende maßgebliche Änderungen:

- Am Tag treten überwiegend Zunahmen der Geräuscheinwirkungen gegenüber der Prognose 2025 auf.
- In der Nacht sind überwiegend Abnahmen der Geräuscheinwirkungen gegenüber der Prognose 2025 zu erwarten.
- An Immissionsorten, an denen die prognostizierten Geräuscheinwirkungen nach der aktuellen Prognose im kritischen Beurteilungszeitraum Nacht sinken, führt dies dazu, dass grundsätzlich weniger aktive und passive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen sind.

11.2 Auswahl der Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner hat die RTW jedoch entschieden, auch denjenigen Anwohnern Lärmschutz zu gewähren, denen allein auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 ein Lärmschutzanspruch zustand, so dass keiner der Anwohner im Vergleich zu der im Rahmen der Auslegung bekannt gemachten Schalltechnischen Untersuchung vom 21.05.2019 schlechter gestellt werden wird. Daher werden die Schallschutzmaßnahmen der ursprünglichen Verkehrsprognose (2025) beibehalten sowie die aus beiden Prognosen jeweils höheren Beurteilungspegel angesetzt, sofern ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bei beiden Verkehrsprognosen entsteht.

Im Anhang 6a neu sind abschließend die Immissionsorte mit Anspruch auf Schallschutz auf der Grundlage der vorliegenden Berechnungen und den Berechnungen der Schalltechnischen Untersuchung vom 21.05.2019 aufgeführt. Die Tabellen zeigen außerdem die für die Bestimmung des Anspruchs maßgebenden Beurteilungspegel.

Für den Abschnitt Bahnhof Stadion Nordseite, im Abschnitt Bahnhof Stadion Südseite sind die anspruchsberechtigten Immissionsorte in Anhang 6.1a neu aufgeführt.

Im Abschnitt Hotel Isenburger Schneise 40 ergeben sich neben der aktiven Schallschutzmaßnahme in Tabelle 2 (s. Kapitel 9.7.1) die Ansprüche auf zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen aus Anhang 6.1a neu.

Die aktiven Schallschutzmaßnahmen im Abschnitt Neu-Isenburg östlich Bahnhof (Lärmschutzwände, Besonders überwachtes Gleis und Schienenstegdämpfer) sind in der vorliegenden Untersuchung identisch mit denjenigen aus der Untersuchung /25/ (s. auch Tabelle 2 in Kapitel 9.7.1). Hinsichtlich der Umsetzung zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen sind die anspruchsberechtigten Immissionsorte sind in Anhang 6.2a neu aufgeführt.

Im Bereich Abschnitt Dreieich-Buchsschlag, unveränderte Strecke, sind gemäß der offengelegten Schalltechnischen Untersuchung /25/ basierend auf der Verkehrsprognose 2025 keine aktiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich, jedoch ergab sich im Gegensatz zur vorliegenden Untersuchung an einigen Immissionsorten ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Die anspruchsberechtigten Immissionsorte sind in Anhang 6.3a neu verzeichnet.

Im Abschnitt Dreieich-Buchsschlag, Bahnhofsbereich, ergaben sich aus der Abwägung der Offenlegung als aktive Schallschutzmaßnahmen das Besonders überwachte Gleis und die Schienenstegdämpfer:

Strecke	Maßnahme auf Gleis / Richtung	von km (3601)	bis km (3601)	Länge [m]
3601	BüG und Schienenstegdämpfer Richtungsgleis Frankfurt/Main Darmstadt	10,0+26	10,7+00	674
3601	BüG und Schienenstegdämpfer Richtungsgleis Darmstadt Frankfurt/Main	10,2+06	10,7+00	494

Tabelle 6 ergänzende Umsetzung BüG und Schienenstegdämpfer basierend auf der Verkehrsprognose 2025

Die aktiven Schallschutzmaßnahmen aus Tabelle 6 werden weiterhin durchgeführt. Es wird daher in Anhang 4.2a neu eine Bewertung unter Berücksichtigung dieser aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgenommen und dargestellt, für welche Immissionspunkte ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach besteht.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit dieses Vorgehens wird der auf der Verkehrsprognose 2025 beruhende Anhang 4.2³ dem Gutachten informatorisch beigelegt.

Der abschließend gewährte Anspruch auf zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen im Abschnitt Dreieich-Buchschlag, Bahnhofsbereich geht aus Anhang 6.4a neu hervor.

11.3 Umsetzung des passiven Schallschutzes

Die passiven Schallschutzmaßnahmen werden nach erfolgter Planfeststellung in einem gesonderten Verfahren nach den Vorgaben der 24. BImSchV /6/ umgesetzt. Dabei wird an den Fassaden Gebäuden mit mindestens einer anspruchsberechtigten Fassade geprüft, ob die vorhandenen Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen den Anforderungen des Schallschutzes genügen. Ist dies der Fall, sind dort keine Maßnahmen zur Verbesserung der Schalldämmung erforderlich. Ist dies jedoch nicht der Fall, ist die ausreichende Schalldämmung der Räume durch verbesserte Außenbauteile (Türen, Fenster, ggf. Dachdämmung) auf das erforderliche Maß herzustellen.

Im Zuge des weiteren Verfahrens ist an weiteren Fassaden der Gebäude nach Anhang 6a neu zu ermitteln, ob auch bezüglich der aus Gründen der Übersichtlichkeit - nicht untersuchten Fassaden ein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht.

³ Der beigelegte Anhang 4.2 wird in einer berichtigten Fassung vorgelegt. In seiner berichtigten Fassung entspricht der Anhang 4.2 inhaltlich weiterhin den Ergebnissen der vorausgehenden Schalltechnischen Untersuchung. Eine Berichtigung des Anhangs 4.2 war im Interesse der Nachvollziehbarkeit des Vorgehens jedoch erforderlich, da aufgrund eines Übertragungsfehlers zum einen die Ergebnisse des Anhangs 2.4 (Vorliegen einer wesentlichen Änderung) in der Darstellung und zum anderen die Schienenstegdämpfer als aktive Schallschutzmaßnahme bei der Berechnung versehentlich nicht berücksichtigt worden waren.

12 Abschließende Bemerkungen

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen belegen, dass der Schienenverkehr des Planfeststellungsabschnitts Süd 1 an schutzwürdigen Nutzungen in den Ortslagen Frankfurt-Süd, Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag Immissionskonflikte in der Art auslöst, dass Ansprüche auf Lärmvorsorge entstehen.

In den meisten Fällen steht der Aufwand für aktive Schallschutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zur Schutzwirkung. In diesen Fällen werden die Ansprüche auf Lärmvorsorge mit passiven Maßnahmen abgegolten. Im Bereich des Bf Neu-Isenburg und des Bf Dreieich-Buchsschlag, wo Ansprüche auf Lärmvorsorge an schutzwürdigen Nutzungen östlich der Bahnhöfe entstehen, kann mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Ergebnis einer Abwägung ein Großteil der Schutzfälle gelöst werden. An Schutzfällen mit verbleibendem Anspruch werden zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen getroffen.

AUFGESTELLT:


~~Vanessa Wick~~ M.Sc. Dipl.-Ing. Klaus Dietrich

GEPRÜFT:


Dipl.-Ing. (FH) Matthias John-Tschoeppe

ANHANG

Übersicht Betriebskonzept RTW 2025

Grundlage: Fahrplan aktuell RTW vom 05.03.2019

Fahrtrichtung		Anzahl Linie 1			Anzahl Linie 2			Summe Linie 1 + Linie 2			
		Tag	Nacht	Art	Tag	Nacht	Art	ET		DT	
von	nach							Tag	Nacht	Tag	Nacht
je Richtung											
Praunheim	Dunant-Siedlung	-	-	-	32	10	ET	32	10	-	-
Bad Homburg	Dunant-Siedlung	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Bad Soden	Dunant-Siedlung				32	10	ET	32	10	-	-
Dunant-Siedlung	Neu-Isenburg Bf.	32	10	DT	32	10	DT	-	-	64	20
Neu-Isenburg Bf.	Neu-Isenburg -Birkengewann	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Neu-Isenburg Bf.	Dreieich-Buchsschlag	-	-	-	32	10	DT	-	-	32	10
je Richtung											
Dreieich-Buchsschlag	Neu-Isenburg Bf.	-	-	-	32	10	DT	-	-	32	10
Neu-Isenburg -Birkengewann	Neu-Isenburg Bf.	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Neu-Isenburg Bf.	Dunant-Siedlung	32	10	DT	32	10	DT	-	-	64	20
Dunant-Siedlung	Bad Soden				32	10	ET	32	10	-	-
Dunant-Siedlung	Bad Homburg	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Dunant-Siedlung	Praunheim	-	-	-	32	10	ET	32	10	-	-
beide Richtungen											
Praunheim	Dunant-Siedlung	-	-	-	64	20	ET	64	20	-	-
Bad Homburg	Dunant-Siedlung	64	20	DT	-	-	-	-	-	64	20
Bad Soden	Dunant-Siedlung				64	20	ET	64	20	-	-
Dunant-Siedlung	Neu-Isenburg Bf.	64	20	DT	64	20	DT	-	-	128	40
Neu-Isenburg Bf.	Neu-Isenburg -Birkengewann	64	20	DT	-	-	-	-	-	64	20
Neu-Isenburg Bf.	Dreieich-Buchsschlag	-	-	-	64	20	DT	-	-	64	20

ET: Einzeltraktion
DT: Doppeltraktion

Übersicht Betriebskonzept RTW 2025/30

Grundlage: Fahrplan aktuell RTW vom 05.03.2019

Fahrtrichtung von nach		Anzahl Linie 1			Anzahl Linie 2			Summe Linie 1 + Linie 2			
		Tag	Nacht	Art	Tag	Nacht	Art	ET		DT	
von	nach	Tag	Nacht	Art	Tag	Nacht	Art	Tag	Nacht	Tag	Nacht
je Richtung											
Praunheim	Dunant-Siedlung	-	-	-	32	10	ET	32	10	-	-
Bad Homburg	Dunant-Siedlung	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Bad Soden	Dunant-Siedlung				32	10	ET	32	10	-	-
Dunant-Siedlung	Neu-Isenburg Bf.	32	10	DT	32	10	DT	-	-	64	20
Neu-Isenburg Bf.	Neu-Isenburg -Birkengewann	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Neu-Isenburg Bf.	Dreieich-Buchsschlag	-	-	-	32	10	DT	-	-	32	10
je Richtung											
Dreieich-Buchsschlag	Neu-Isenburg Bf.	-	-	-	32	10	DT	-	-	32	10
Neu-Isenburg -Birkengewann	Neu-Isenburg Bf.	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Neu-Isenburg Bf.	Dunant-Siedlung	32	10	DT	32	10	DT	-	-	64	20
Dunant-Siedlung	Bad Soden				32	10	ET	32	10	-	-
Dunant-Siedlung	Bad Homburg	32	10	DT	-	-	-	-	-	32	10
Dunant-Siedlung	Praunheim	-	-	-	32	10	ET	32	10	-	-
beide Richtungen											
Praunheim	Dunant-Siedlung	-	-	-	64	20	ET	64	20	-	-
Bad Homburg	Dunant-Siedlung	64	20	DT	-	-	-	-	-	64	20
Bad Soden	Dunant-Siedlung				64	20	ET	64	20	-	-
Dunant-Siedlung	Neu-Isenburg Bf.	64	20	DT	64	20	DT	-	-	128	40
Neu-Isenburg Bf.	Neu-Isenburg -Birkengewann	64	20	DT	-	-	-	-	-	64	20
Neu-Isenburg Bf.	Dreieich-Buchsschlag	-	-	-	64	20	DT	-	-	64	20

ET: Einzeltraktion
DT: Doppeltraktion

**Strecke 3520 Abschnitt Frankfurt-Stadion West bis Einm. 3628
bis km 31,2**

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart- Traktion	Anzahl Züge		v_max** km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	4	4	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-ET	6	0	160	5-Z5_A12	2								
	10	4	Summe beider Richtungen										

***) v_max ab km 29,9 = 100 km/h

Strecke 3520 Abschnitt Frankfurt-Stadion ab Einm. 3628 bis Einm. 4010

bei km 31,6

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart- Traktion	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	4	4	90	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-ET	6	0	90	5-Z5_A12	2								
RV-E	16	2	90	7-Z5_A4	1	9-Z5	6						
S	33	9	90	5-Z5_A10	3								
IC-E	7	1	90	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	66	16	Summe beider Richtungen										

Strecke 3520 Abschnitt Frankfurt-Stadion ab Einm. 4010

bei km 31,6

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart- Traktion	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	12	16	90	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-ET	6	0	90	5-Z5_A12	2								
RV-E	32	4	90	7-Z5_A4	1	9-Z5	6						
S	66	18	90	5-Z5_A10	3								
IC-E	14	2	90	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
AZ/D-E	1	1	100	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	131	41	Summe beider Richtungen										

*) Anteil Verbundstoff-Klotzbremsen = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015

Strecke 3601 Abschnitt Neu-Isenburg bis Abzw. 3655/Einm. 3651

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	47	47	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
GZ-E*	10	11	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-E	32	4	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	7						
RV-ET	51	5	160	5-Z5_A10	2								
RV-VT	6	0	140	6_A6	3								
IC-E	28	4	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
AZ/D-E	2	2	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	176	73	Summe beider Richtungen										

Strecke 3601 Abschnitt Neu-Isenburg ab Abzw. 3655/Einm. 3651

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	34	45	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
GZ-E*	8	11	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-E	32	4	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	7						
RV-ET	51	5	160	5-Z5_A10	2								
IC-E	28	4	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
AZ/D-E	2	2	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	155	71	Summe beider Richtungen										

*) Anteil Verbundstoff-Klotzbremsen = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie - **Variante** bzw. -**Zeilennummer** in Tabelle Beiblatt 1 - **Achszahl** (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Strecke 3624 Abschnitt Frankfurt Abzw. Forsthaus bis F-Niederrad

ca. km 4,4

ca. km 7,2

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max**	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	7	5	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z15	6	10-Z15	1
	7	5	Summe beider Richtungen										

*) Anteil Verbundstoff-Klotzbremesen = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015

**) Streckenhöchstgeschwindigkeit ab km 4,7 = 60 km/h, ab km 6,7 = 70 km/h

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 **_**Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

GZ = Güterzug

Strecke 3628 Abschnitt Frankfurt-Stadion West

ca. km 0,0 bis km 0,7

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max**	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie
RV-E	16	2	80	7-Z5_A4	1	9-Z5	6						
S	33	9	80	5-Z5_A10	3								
IC-E	7	1	80	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	56	12	Summe beider Richtungen										

*) Anteil Verbundstoff-Klotzbremsten = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015

**) nach VzG 2016

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -**V**ariante bzw. -**Z**eilennummer in Tabelle Beiblatt 1 -**A**chszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- RV = Regionalzug
- IC = Intercityzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn Frankfurt

Strecke 3650 Abschnitt Frankfurt Bereich Stadion bis Abzw. Forsthaus

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max**	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	34	32	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
GZ-E*	9	8	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
	34	32	Summe beider Richtungen										

*) Anteil Verbundstoff-Klotzbremesen = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015

**) Streckenhöchstgeschwindigkeit bis km 32,1 = 100 km/h

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie - **V**ariante bzw. - **Z**eilennummer in Tabelle Beiblatt 1 - **A**chszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

GZ = Güterzug

Strecke 3651 Abschnitt Neu-Isenburg Nord

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie
GZ-E	2	2	80	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z15	6	10-Z15	1
	2	2	Summe beider Richtungen										

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -**Variante** bzw. -**Zeilennummer** in Tabelle Beiblatt 1 -**Achszahl** (bei Tfz, E- und V-Triebzügen - außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

GZ = Güterzug

Strecke 3655 Abschnitt Neu-Isenburg

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
GZ-E*	16	4	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z15	6	10-Z15	1
RV-VT	6	0	100	6_A6	3								
	6	0	Summe beider Richtungen										

***) Anteil Verbundstoff-Klotzbremsen = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015**

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 **_**Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug

Strecke 3683 Abschnitt Kelsterbach Bf bis F-Flughafen Regio-Bf

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
RV-ET	12	2	120	5-Z5_A12	2								
RV-VT	32	2	120	6_A16	2								
S	136	44	120	5-Z5_A10	3								
	180	48	Summe beider Richtungen										

Strecke 3683 Abschnitt F-Flughafen Regio-Bf bis F-Stadion

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
RV-ET	12	2	120	5-Z5_A12	2								
RV-VT	32	2	120	6_A16	2								
S	152	46	120	5-Z5_A10	3								
	196	50	Summe beider Richtungen										

Strecke 3683 Abschnitt F-Stadion bis F-Niederrad

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl
RV-ET	12	2	120	5-Z5_A12	2								
RV-VT	32	2	120	6_A16	2								
S	100	40	120	5-Z5_A10	3								
	144	44	Summe beider Richtungen										

Strecke 3688 Abschnitt Neu-Isenburg

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband										
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeugkategorie	Anzahl								
S	128	26	100	5-Z5_A10	3									
	128	26	Summe beider Richtungen											

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -**Variante** bzw. -**Zeilennummer** in Tabelle Beiblatt 1 -**Achszahl** (bei Tfz, E- und V-Triebzügen - außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

S = Elektrotriebzug der S-Bahn Frankfurt

Strecke 4010 Abschnitt Frankfurt-Stadion bis Abzw. 3650

bei km 74,8

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max**	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie
GZ-E*	34	36	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
GZ-E*	8	8	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-E	16	2	120	7-Z5_A4	1	9-Z5	6						
S	33	9	120	5-Z5_A10	3								
IC-E	7	1	120	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
AZ/D-E	1	1	120	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	99	57	Summe beider Richtungen										

*) Anteil Verbundstoff-Klotzbremsen = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015

**) nach VzG 2016

Strecke 4010 Abschnitt Frankfurt-Stadion ab Abzw. 3650 bis Einm. in 3520

bei km 75,0

Prognose 2025

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max**	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie
GZ-E*	8	12	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-E	16	2	100	7-Z5_A4	1	9-Z5	6						
S	33	9	100	5-Z5_A10	3								
IC-E	7	1	100	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
AZ/D-E	1	1	100	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	65	25	Summe beider Richtungen										

*) Anteil Verbundstoff-Klotzbremsen = 80% gem. EBA-Anordnung vom 11.01.2015

**) nach VzG 2016

Die **Bezeichnung der Fahrzeugkategorie** setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie - **Var**iante bzw. -**Ze**ilenummer in Tabelle Beiblatt 1 - **A**chsanzahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 3520

Abschnitt Frankfurt M. Schwanheim - Frankfurt M. Stadion

Bereich

von_km 29 bis_km 31,3

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl	Anzahl	v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	18	6	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
RV-ET	7	0	160	6_A6	2								
IC-E	1	3	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	26	9	Summe beider Richtungen										

km 30,4 bis km 31,3 vmax= 100 kmh

Strecke 3520

Abschnitt Frankfurt M. Stadion - Frankfurt M. Niederrad

Bereich

von_km 31,3 bis_km 33,1

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl	Anzahl	v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	19	11	90	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
IC-E	1	1	90	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
S-Bahn	100	12	90	5-Z5_A10	3								
RV-ET	63	1	90	5-Z5_A12	1								
	183	25	Summe beider Richtungen										

km 31,4 vmax = 100 kmh

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Streckenneu- und Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schwadwagen usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 3601

Abschnitt Frankfurt M. Louisa - Neu Isenburg

Bereich

von_km bis_km

3,7

7,1

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband										
	Tag	Nacht		Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	
GZ-E	41	41	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8					
GZ-E	5	5	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8					
RV-ET	24	4	160	5-Z5_A10	3									
RV-ET	42	8	160	5-Z5_A16	1									
RV-ET	28	6	160	5-Z5_A16	2		1							
RV-VT	32	4	160	6_A6	3									
IC-E	20	2	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12							
ICE	6	5	160	3-Z9_A48	1									
	198	75	Summe beider Richtungen											

Strecke 3601

Abschnitt Neu Isenburg - Langen

Bereich

von_km 7,1 bis_km 12,5

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl	Anzahl	v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	42	42	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
GZ-E	5	5	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
RV-ET	24	4	160	5-Z5_A10	3								
RV-ET	42	6	160	5-Z5_A16	1								
RV-ET	28	4	160	5-Z5_A16	2		1						
IC-E	20	2	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
ICE	6	6	160	3-Z9_A48	1								
	167	69	Summe beider Richtungen										

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Streckenneu- und Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

Strecke 3624 Abschnitt Frankfurt-Louisa bis Forsthaus

km 3,9 bis km 5,1

VzG von km 4,7 bis km 5,1 = 70 km/h

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	2	1	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
IC-E	0	1	100	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	2	2	Summe beider Richtungen										

Strecke 3624 Abschnitt Forsthaus bis Frankfurt-Niederrad

km 5,1 bis km 7,1

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	14	9	70	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
	14	9	Summe beider Richtungen										

Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

- Traktionsarten:**
- E = Bespannung mit E-Lok
 - V = Bespannung mit Diesellok
 - ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug
- Zugarten:**
- GZ = Güterzug
 - RV = Regionalzug
 - S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
 - IC = Intercityzug
 - ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
 - NZ = Nachtreisezug
 - AZ = Saison- oder Ausflugszug
 - D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
 - LR, LICE = Leerreisezug

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 3628

Abschnitt Frankfurt-Stadion W 553 bis F-Stadion W 511

Bereich

von_km 0 bis_km 0,8

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl	Anzahl	v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
S	94	22	80	5-Z5_A10	2								
GZ-E	2	0	80	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
	2	0	Summe beider Richtungen										

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Streckenneu- und Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 3650

Abschnitt Frankfurt Stadion bis Forsthaus

Bereich

von_km 31,39 bis_km 33,2

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	59	39	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
RV-ET	64	16	100	5-Z5_A12	2								
	123	55	Summe beider Richtungen										

ab km 32,1 vmax = 120 kmh

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Streckenneu- und Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 3651

Abschnitt Neu Isenburg -Forsthaus

Bereich

von_km bis_km

1 2,9

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	2	0	80	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
ICE	0	2	80	1	2	2-V1	12						
ICE	0	1	80	3-Z9-32	1								
RB-ET	32	8	80	5-Z5-A16	2								
	34	11	Summe beider Richtungen										

vmax ab km 2,5 = 70 kmh

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei **Streckenneu- und Ausbauprojekten** wird die jeweilige **Fahrzeughöchstgeschwindigkeit** angegeben. Der **Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten** erfolgt durch die **Projektleitung**.

2. Auf die in der **Prognose 2030** ermittelten **SGV -Zugzahlen** hat das **BMVI** eine **Grundlast** aufgeschlagen, mit der **Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen** usw. **abgebildet** werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für **Brücken, schienengleiche BÜ** und **enge Gleisradien** sind **ggf. die entsprechenden Zuschläge** zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 3655

Abschnitt Neu Isenburg - Neu Isenburg ARZ

Bereich

von_km bis_km

7,1

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl	Anzahl	v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband										
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	
GZ-E	2	0	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8					
RV-VT	64	16	140	6_A6	2									
	66	16	Summe beider Richtungen											

n/v 3653

Strecke 3655

Abschnitt Neu Isenburg ARZ- Dreieich Buchschlag

Bereich

von_km bis_km

10,6

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl	Anzahl	v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband										
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	
RV-VT	64	16	140	6_A6	2									
	64	16	Summe beider Richtungen											

n/v 3653

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Streckenneu- und Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

Strecke 3683 Abschnitt Frankfurt-Niederrad bis Frankfurt Stadion

km 4,3 bis km 6,1

Prognose 2030 Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie
Traktion													
S-Bahn	156	46	100	5-Z5_A10	3								
	156	46	Summe beider Richtungen										

ab km 5,9 120 kmh

Strecke 3683 Abschnitt Frankfurt Stadion bis Frankfurt M. Flughafen

km 6,1 bis km 11,3

Prognose 2030 Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie
Traktion													
GZ-E	4	2	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
S-Bahn	220	48	120	5-Z5_A10	3								
	224	50	Summe beider Richtungen										

vmax km 6,1 bis km 8,2 = 80 kmh, km 8,2 bis km 11,0= 120 kmh, km 11,0 bis km 11,3 =110 kmh

Strecke 3683 Abschnitt Frankfurt M. Flughafen bis Kelsterbach

km 11,3 bis km 14,5

Prognose 2030 Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl Züge		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie
Traktion													
S-Bahn	166	47	120	5-Z5_A10	3								
	166	47	Summe beider Richtungen										

vmax km 11,3 bis km 11,7 = 110 kmh, km 11,7 bis km 14,5 = 120 kmh

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Streckenneu- und Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV Zugzahlen hat das BMI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen- und Schadwagenzüge usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:	- E = Bespannung mit E-Lok
	- V = Bespannung mit Diesellok
	- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug
Zugarten:	GZ = Güterzug
	RE = Regionalzug
	RB = Regionalzug
	RV = Regionalzug
	S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
	IC = Intercityzug (auch Railjet)
	ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
	NZ = Nachtreisezug
	AZ = Saison- oder Ausflugszug
	D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
	LR, LICE = Leerreisezug

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 3688

Abschnitt Frankfurt M. Louisa S-Bahn - Neu Isenburg Hp

Bereich

von_km bis_km

58

61

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl	Anzahl	v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
S	122	26	80	5-Z5-A10	3								
	122	26	Summe beider Richtungen										

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Strecken-* und *Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 12/2019) des Bundes ergeben sich folgende Werte

Strecke 4010

Abschnitt Frankfurt Stadion Süd bis Frankfurt Stadion

Bereich

von_km 72,5 bis_km 74,7

Prognose 2030

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart-	Anzahl		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	Fahrzeugkategorie	Anzahl	
GZ-E	55	12	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
GZ-E	6	2	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
S	124	18	140	5-Z5_A10	3								
RV-ET	32	9	160	5-Z5_A12	1								
IC-E	1	5	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
	218	46	Summe beider Richtungen										

VzG von km 73,8 bis km 74,7 = 120 km/h

Erläuterungen und Legende

1. v_max abgeglichen mit VzG 2019

Bei *Strecken-* und *Ausbauprojekten* wird die jeweilige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit angegeben. Der Abgleich mit den zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten erfolgt durch die Projektleitung.

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

29333163

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn ...
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

Abkürzungen

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- RV = Regionalzug
- GZ = Güterzug
- IC = Intercity
- ICE = Elektrotriebzug des HGV
- AZ/D = Saison-, Ausflugs- oder sonstiger Fernreisezug

Zugarten nach Schall03-2012

5-Z5-A10	E-Trieبزug und S-Bahn mit Radscheibenbremse nAchs = 10
5-Z5-A12	E-Trieبزug und S-Bahn mit Radscheibenbremse nAchs = 12
6-A16	V-Trieبزug mit Wellenscheibenbremse, nAchs = 16
6-A6	V-Trieبزug mit Wellenscheibenbremse, nAchs = 6
7-Z5-A4	E-Lok mit Rad- oder Wellenscheibenbremse, nAchs = 4
9-Z5	Reisezugwagen mit Wellenscheibenbremse
10-Z5	Güterwagen mit Verbundstoff-Klotzbremse
10-Z2	Güterwagen mit Grauguss-Klotzbremse (GG-Bremse)
10-Z18	Kesselwagen mit Verbundstoff-Klotzbremse
10-Z15	Kesselwagen mit Grauguss-Klotzbremse (GG-Bremse)

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
IP 364 - Flughafenstraße 114				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	72,0	74,5	13,0	25,5	ja
	1.OG	72,8	75,2	13,8	26,2	ja
IP 365 - Flughafenstraße 112				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	72,0	74,4	13,0	25,4	ja
	1.OG	72,8	75,2	13,8	26,2	ja
	2.OG	72,8	75,2	13,8	26,2	ja
	3.OG	72,7	75,0	13,7	26,0	ja
IP 366 - Flughafenstraße 110				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	74,1	76,6	15,1	27,6	ja
	1.OG	74,2	76,7	15,2	27,7	ja
IP 367 - Flughafenstraße 106				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	69,1	71,5	10,1	22,5	ja
	1.OG	70,7	73,1	11,7	24,1	ja
	2.OG	71,3	73,6	12,3	24,6	ja
IP 368 - Flughafenstraße 104 (Empfangsgebäude Bf)				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	75,4	77,9	16,4	28,9	ja
	1.OG	75,3	77,7	16,3	28,7	ja
IP 369 - Flughafenstraße 102				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	65,6	67,6	6,6	18,6	ja
	1.OG	68,3	70,4	9,3	21,4	ja
	2.OG	69,8	71,9	10,8	22,9	ja
	3.OG	70,4	72,5	11,4	23,5	ja
IP 370 - Flughafenstraße 100				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	62,7	64,7	3,7	15,7	ja
	1.OG	64,5	66,4	5,5	17,4	ja
	2.OG	69,0	70,8	10,0	21,8	ja
	3.OG	71,2	73,4	12,2	24,4	ja
	4.OG	71,3	73,4	12,3	24,4	ja
IP 372 - Otto-Fleck-Schneise 4 (DfB-Gästehaus)				Gebietsart GE	IGW tags / nachts	69 / 59 dB(A)
NW	EG	56,3	57,7	-	-	nein
	1.OG	57,4	59,0	-	-	nein
	2.OG	58,0	59,6	-	0,6	ja
	3.OG	58,7	60,2	-	1,2	ja
	4.OG	60,0	61,5	-	2,5	ja
	5.OG	60,7	62,3	-	3,3	ja
	6.OG	61,3	62,9	-	3,9	ja
	7.OG	61,8	63,4	-	4,4	ja
IP 373 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart GE	IGW tags / nachts	69 / 59 dB(A)
W	EG	52,9	54,8	-	-	nein
	1.OG	53,3	55,1	-	-	nein
	2.OG	53,7	55,5	-	-	nein
	3.OG	54,0	55,8	-	-	nein
	4.OG	54,2	56,0	-	-	nein
	5.OG	54,4	56,3	-	-	nein
	6.OG	54,6	56,5	-	-	nein
	7.OG	54,9	56,7	-	-	nein
	8.OG	55,1	56,9	-	-	nein
	9.OG	55,3	57,2	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.1

Seite 2 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
IP 374 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart GE IGW tags / nachts		69 / 59 dB(A)
W	EG	50,9	52,9	-	-	nein
	1.OG	52,7	54,7	-	-	nein
	2.OG	53,9	55,7	-	-	nein
	3.OG	54,3	56,0	-	-	nein
	4.OG	54,6	56,4	-	-	nein
	5.OG	54,8	56,6	-	-	nein
	6.OG	55,0	56,8	-	-	nein
	7.OG	55,2	57,0	-	-	nein
	8.OG	55,5	57,2	-	-	nein
IP 375 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart GE IGW tags / nachts		69 / 59 dB(A)
W	2.OG	53,9	55,8	-	-	nein
	3.OG	54,3	56,1	-	-	nein
	4.OG	54,5	56,4	-	-	nein
	5.OG	54,7	56,6	-	-	nein
	6.OG	55,0	56,8	-	-	nein
	7.OG	55,2	57,1	-	-	nein
	8.OG	55,5	57,3	-	-	nein
	IP 376 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart GE IGW tags / nachts	
W	2.OG	55,0	56,7	-	-	nein
	3.OG	55,4	57,0	-	-	nein
	4.OG	55,7	57,2	-	-	nein
	5.OG	55,9	57,5	-	-	nein
	6.OG	56,2	57,8	-	-	nein
	7.OG	56,5	58,0	-	-	nein
	8.OG	56,8	58,3	-	-	nein
	IP 377 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart GE IGW tags / nachts	
O	2.OG	51,8	53,5	-	-	nein
	3.OG	52,2	53,9	-	-	nein
	4.OG	52,5	54,3	-	-	nein
	5.OG	52,8	54,5	-	-	nein
	6.OG	53,0	54,7	-	-	nein
	7.OG	53,3	54,9	-	-	nein
	8.OG	53,8	55,5	-	-	nein
	IP 378 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart GE IGW tags / nachts	
O	2.OG	50,7	52,6	-	-	nein
	3.OG	51,1	52,8	-	-	nein
	4.OG	51,4	53,2	-	-	nein
	5.OG	51,6	53,4	-	-	nein
	6.OG	51,8	53,6	-	-	nein
	7.OG	51,9	53,7	-	-	nein
	8.OG	52,1	53,9	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 380 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart GE IGW tags / nachts		69 / 59 dB(A)
O	EG	49,2	50,9	-	-	nein
	1.OG	49,4	51,1	-	-	nein
	2.OG	49,8	51,5	-	-	nein
	3.OG	50,6	52,4	-	-	nein
	4.OG	50,8	52,6	-	-	nein
	5.OG	51,0	52,8	-	-	nein
	6.OG	51,1	52,9	-	-	nein
	7.OG	51,3	53,0	-	-	nein
	8.OG	51,4	53,1	-	-	nein
	9.OG	51,7	53,5	-	-	nein
IP 452 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK IGW tags / nachts		57 / 47 dB(A)
S	3.OG	58,1	59,3	1,1	12,3	ja
IP 453 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK IGW tags / nachts		57 / 47 dB(A)
SW	EG	49,0	50,3	-	3,3	ja
	1.OG	49,2	50,5	-	3,5	ja
	2.OG	49,5	50,8	-	3,8	ja
	3.OG	52,3	53,5	-	6,5	ja
IP 454 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK IGW tags / nachts		57 / 47 dB(A)
O	2.OG	53,7	55,5	-	8,5	ja
	3.OG	54,5	56,2	-	9,2	ja
IP 455 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK IGW tags / nachts		57 / 47 dB(A)
S	4.OG	56,0	57,0	-	10,4	ja
IP 456 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK IGW tags / nachts		57 / 47 dB(A)
O	EG	53,3	54,9	-	7,9	ja
	1.OG	53,7	55,4	-	8,4	ja
	2.OG	53,7	55,6	-	8,6	ja
	3.OG	53,4	55,3	-	8,3	ja
	4.OG	53,8	55,6	-	8,6	ja
IP 457 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS IGW tags / nachts		57 / 54 dB(A)
O	EG	50,0	52,0	-	-	nein
	1.OG	50,8	52,6	-	-	nein
	2.OG	51,1	52,9	-	-	nein
	3.OG	51,4	53,2	-	-	nein
IP 458 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS IGW tags / nachts		57 / 54 dB(A)
O	EG	48,7	50,7	-	-	nein
	1.OG	48,9	50,9	-	-	nein
	2.OG	49,3	51,3	-	-	nein
	3.OG	50,7	52,6	-	-	nein
IP 459 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS IGW tags / nachts		57 / 0 dB(A)
O	EG	50,8	52,5	-	-	nein
	1.OG	51,6	53,4	-	-	nein
IP 460 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS IGW tags / nachts		57 / 0 dB(A)
S	EG	52,8	53,8	-	-	nein
	1.OG	53,2	54,2	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.1

Seite 4 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
IP 461 - Golfstraße 35				Gebietsart AU	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
S	EG	53,1	54,3	-	0,3	ja
	1.OG	53,5	54,8	-	0,8	ja
	2.OG	53,8	55,1	-	1,1	ja
	3.OG	54,2	55,5	-	1,5	ja
IP 462 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS	IGW tags / nachts	57 / 0 dB(A)
S	EG	50,0	51,9	-	-	nein
	1.OG	51,3	52,9	-	-	nein
	2.OG	52,9	54,4	-	-	nein
IP 463 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS	IGW tags / nachts	57 / 0 dB(A)
O	EG	49,9	51,3	-	-	nein
	1.OG	52,1	53,3	-	-	nein
	2.OG	52,5	53,7	-	-	nein
IP 464 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS	IGW tags / nachts	57 / 0 dB(A)
S	EG	53,5	54,6	-	-	nein
	1.OG	53,9	55,1	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



29333

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

~~17.05.2019~~ 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.1a neu

Seite 1 von 5

VVS-13_wes-Änderung_01_Frankfurt-Stadion

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
IP 364 - Flughafenstraße 114				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	72,8	69,8	13,8	20,8	ja
	1.OG	73,6	70,5	14,6	21,5	ja
IP 365 - Flughafenstraße 112				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	72,8	69,7	13,8	20,7	ja
	1.OG	73,6	70,6	14,6	21,6	ja
	2.OG	73,6	70,7	14,6	21,7	ja
	3.OG	73,6	70,6	14,6	21,6	ja
IP 366 - Flughafenstraße 110				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	74,9	71,9	15,9	22,9	ja
	1.OG	75,1	72,1	16,1	23,1	ja
IP 367 - Flughafenstraße 106				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	70,1	67,3	11,1	18,3	ja
	1.OG	71,7	68,9	12,7	19,9	ja
	2.OG	72,3	69,6	13,3	20,6	ja
IP 368 - Flughafenstraße 104 (Empfangsgebäude Bf)				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	76,2	73,5	17,2	24,5	ja
	1.OG	76,1	73,6	17,1	24,6	ja
IP 369 - Flughafenstraße 102				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	66,1	66,4	7,1	17,4	ja
	1.OG	68,8	69,3	9,8	20,3	ja
	2.OG	70,3	70,8	11,3	21,8	ja
	3.OG	70,9	71,4	11,9	22,4	ja
IP 370 - Flughafenstraße 100				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	63,1	63,6	4,1	14,6	ja
	1.OG	64,9	65,3	5,9	16,3	ja
	2.OG	69,5	70,0	10,5	21,0	ja
	3.OG	71,7	72,3	12,7	23,3	ja
	4.OG	71,8	72,4	12,8	23,4	ja
IP 372 - Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
NW	EG	56,4	56,5	-	2,5	ja
	1.OG	57,6	57,9	-	3,9	ja
	2.OG	58,1	58,4	-	4,4	ja
	3.OG	58,9	59,1	-	5,1	ja
	4.OG	60,2	60,4	-	6,4	ja
	5.OG	60,9	61,3	-	7,3	ja
	6.OG	61,6	61,9	-	7,9	ja
	7.OG	62,0	62,4	-	8,4	ja
IP 373 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
W	EG	53,9	54,2	-	0,2	ja
	1.OG	54,3	54,5	-	0,5	ja
	2.OG	54,6	54,8	-	0,8	ja
	3.OG	54,9	55,1	-	1,1	ja
	4.OG	55,2	55,3	-	1,3	ja
	5.OG	55,4	55,6	-	1,6	ja
	6.OG	55,6	55,8	-	1,8	ja
	7.OG	55,8	56,0	-	2,0	ja

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.1a neu

Seite 2 von 5

VVS-13_wes-Änderung_01_Frankfurt-Stadion

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 374 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
W	EG	53,7	54,0	-	-	nein
	1.OG	54,6	54,8	-	0,8	ja
	2.OG	55,1	55,2	-	1,2	ja
	3.OG	55,4	55,5	-	1,5	ja
	4.OG	55,7	55,8	-	1,8	ja
	5.OG	55,8	55,8	-	1,8	ja
	6.OG	55,9	56,0	-	2,0	ja
	7.OG	57,2	57,3	-	3,3	ja
IP 375 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
W	1.OG	54,4	54,6	-	0,6	ja
	2.OG	54,8	55,0	-	1,0	ja
	3.OG	55,1	55,3	-	1,3	ja
	4.OG	55,3	55,5	-	1,5	ja
	5.OG	55,6	55,8	-	1,8	ja
	6.OG	55,8	56,0	-	2,0	ja
	7.OG	57,2	57,3	-	3,3	ja
IP 376 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
W	1.OG	55,9	55,9	-	1,9	ja
	2.OG	56,3	56,2	-	2,2	ja
	3.OG	56,5	56,4	-	2,4	ja
	4.OG	56,7	56,6	-	2,6	ja
	5.OG	57,0	57,0	-	3,0	ja
	6.OG	57,3	57,2	-	3,2	ja
	7.OG	58,5	58,4	-	4,4	ja
IP 377 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
O	1.OG	54,3	54,0	-	-	nein
	2.OG	54,9	54,6	-	0,6	ja
	3.OG	55,3	54,9	-	0,9	ja
	4.OG	55,5	55,1	-	1,1	ja
	5.OG	55,6	55,3	-	1,3	ja
	6.OG	55,9	55,5	-	1,5	ja
	7.OG	57,6	57,4	-	3,4	ja
IP 378 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
O	1.OG	52,8	52,6	-	-	nein
	2.OG	53,4	53,2	-	-	nein
	3.OG	53,8	53,6	-	-	nein
	4.OG	54,0	53,8	-	-	nein
	5.OG	54,2	54,0	-	-	nein
	6.OG	54,3	54,1	-	0,1	ja
	7.OG	55,9	55,9	-	1,9	ja
IP 380 - Isenburger Schneise 40				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
O	EG	50,4	50,5	-	-	nein
	1.OG	51,1	51,2	-	-	nein
	2.OG	52,4	52,3	-	-	nein
	3.OG	52,7	52,6	-	-	nein
	4.OG	53,0	52,8	-	-	nein
	5.OG	53,1	53,0	-	-	nein
	6.OG	53,3	53,1	-	-	nein
	7.OG	53,4	53,2	-	-	nein

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.1a neu

Seite 3 von 5

VVS-13_wes-Änderung_01_Frankfurt-Stadion

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 452 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
S	3.OG	58,3	58,4	1,3	11,4	ja
IP 453 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
SW	EG	49,5	49,3	-	2,3	ja
	1.OG	49,9	49,6	-	2,6	ja
	2.OG	50,2	49,8	-	2,8	ja
	3.OG	52,8	52,6	-	5,6	ja
IP 454 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
O	2.OG	53,8	54,3	-	7,3	ja
	3.OG	54,7	55,1	-	8,1	ja
IP 455 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
S	4.OG	56,3	56,4	-	9,4	ja
IP 456 - Am Poloplatz 8				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
O	EG	53,4	53,8	-	6,8	ja
	1.OG	53,8	54,2	-	7,2	ja
	2.OG	53,9	54,3	-	7,3	ja
	3.OG	53,6	54,0	-	7,0	ja
	4.OG	53,9	54,3	-	7,3	ja
IP 457 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
O	EG	50,2	50,7	-	3,7	ja
	1.OG	51,0	51,4	-	4,4	ja
	2.OG	51,3	51,7	-	4,7	ja
	3.OG	51,6	52,0	-	5,0	ja
IP 458 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
O	EG	48,9	49,4	-	2,4	ja
	1.OG	49,2	49,7	-	2,7	ja
	2.OG	49,5	50,0	-	3,0	ja
	3.OG	50,9	51,3	-	4,3	ja
IP 459 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS	IGW tags / nachts	57 / 0 dB(A)
O	EG	50,9	51,3	-	-	nein
	1.OG	51,7	52,2	-	-	nein
IP 460 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS	IGW tags / nachts	57 / 0 dB(A)
S	EG	53,0	52,9	-	-	nein
	1.OG	53,4	53,3	-	-	nein
IP 461 - Golfstraße 35				Gebietsart AU	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
S	EG	53,4	53,3	-	-	nein
	1.OG	53,9	53,8	-	-	nein
	2.OG	54,1	54,1	-	0,1	ja
	3.OG	54,4	54,4	-	0,4	ja
IP 462 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS	IGW tags / nachts	57 / 0 dB(A)
S	EG	50,2	50,8	-	-	nein
	1.OG	51,5	51,8	-	-	nein
	2.OG	53,1	53,3	-	-	nein
IP 463 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOK	IGW tags / nachts	57 / 47 dB(A)
O	EG	49,9	50,2	-	3,2	ja
	1.OG	52,1	52,2	-	5,2	ja
	2.OG	52,6	52,8	-	5,8	ja

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.1a neu

Seite 4 von 5

VVS-13_wes-Änderung_01_Frankfurt-Stadion

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf-Stadion bis
Isenburger Schneise
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
IP 464 - Am Poloplatz 4				Gebietsart SOS	IGW tags / nachts	57 / 0 dB(A)
S	EG	53,7	53,7	-	-	nein
	1.OG	54,2	54,1	-	-	nein
IP 465 - Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
NW	EG	56,1	56,5	-	2,5	ja
	1.OG	56,5	57,0	-	3,0	ja
	2.OG	56,4	56,6	-	2,6	ja
IP 466 - Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
NO	EG	50,7	51,0	-	-	nein
	1.OG	51,3	51,6	-	-	nein
	2.OG	52,1	52,2	-	-	nein
IP 467 - Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1				Gebietsart MI	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
NO	EG	56,8	57,1	-	3,1	ja
	1.OG	58,1	58,5	-	4,5	ja
	2.OG	58,4	58,8	-	4,8	ja
	3.OG	58,8	59,2	-	5,2	ja
	4.OG	59,4	59,8	-	5,8	ja
	5.OG	59,9	60,4	-	6,4	ja
	6.OG	60,5	60,9	-	6,9	ja
	7.OG	61,0	61,4	-	7,4	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall

29333163

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de**ANHANG 2.2**

Seite 1 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 83 - Theodor-Heuss-Straße 65				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,7	57,4	-	8,4	ja
	1.OG	57,5	58,3	-	9,3	ja
IP 84 - Theodor-Heuss-Straße 63				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,6	57,3	-	8,3	ja
	1.OG	57,4	58,1	-	9,1	ja
	2.OG	58,7	59,5	-	10,5	ja
IP 85 - Theodor-Heuss-Straße 61				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,8	57,6	-	8,6	ja
	1.OG	57,6	58,5	-	9,5	ja
	2.OG	58,9	59,8	-	10,8	ja
IP 86 - Theodor-Heuss-Straße 59				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,8	57,5	-	8,5	ja
	1.OG	57,7	58,5	-	9,5	ja
IP 87 - Theodor-Heuss-Straße 57				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,9	57,8	-	8,8	ja
	1.OG	57,7	58,6	-	9,6	ja
IP 88 - Theodor-Heuss-Straße 55				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,0	57,8	-	8,8	ja
	1.OG	57,9	58,7	-	9,7	ja
	2.OG	58,9	59,9	-	10,9	ja
IP 89 - Theodor-Heuss-Straße 53				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,0	57,8	-	8,8	ja
	1.OG	57,9	58,7	-	9,7	ja
	2.OG	58,8	59,7	-	10,7	ja
IP 90 - Theodor-Heuss-Straße 51				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,8	57,5	-	8,5	ja
	1.OG	57,7	58,4	-	9,4	ja
	2.OG	58,6	59,5	-	10,5	ja
IP 91 - Bahnhofstraße 233				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,7	58,7	-	9,7	ja
	1.OG	58,4	59,5	-	10,5	ja
	2.OG	59,1	60,2	0,1	11,2	ja
	3.OG	59,8	60,9	0,8	11,9	ja
	4.OG	60,4	61,6	1,4	12,6	ja
	5.OG	61,0	62,2	2,0	13,2	ja
	6.OG	61,4	62,6	2,4	13,6	ja
	7.OG	61,8	62,9	2,8	13,9	ja
	8.OG	62,2	63,4	3,2	14,4	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 2 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 92 - Bahnhofstraße 231				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	54,6	55,7	-	6,7	ja
	1.OG	55,2	56,3	-	7,3	ja
	2.OG	55,7	56,9	-	7,9	ja
	3.OG	56,3	57,5	-	8,5	ja
	4.OG	56,8	58,1	-	9,1	ja
	5.OG	57,3	58,6	-	9,6	ja
	6.OG	57,8	59,0	-	10,0	ja
	7.OG	58,1	59,3	-	10,3	ja
	8.OG	58,4	59,6	-	10,6	ja
	9.OG	58,7	59,9	-	10,9	ja
	10.OG	59,2	60,4	0,2	11,4	ja
IP 93 - Theodor-Heuss-Straße 44				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,1	57,9	-	8,9	ja
	1.OG	57,8	58,7	-	9,7	ja
IP 94 - Theodor-Heuss-Straße 46				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,1	58,0	-	9,0	ja
	1.OG	57,8	58,8	-	9,8	ja
IP 95 - Theodor-Heuss-Straße 48				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,1	58,0	-	9,0	ja
	1.OG	57,8	58,8	-	9,8	ja
IP 96 - Theodor-Heuss-Straße 50				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,1	58,0	-	9,0	ja
	1.OG	57,9	58,8	-	9,8	ja
IP 97 - Theodor-Heuss-Straße 52				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,9	57,9	-	8,9	ja
	1.OG	57,6	58,6	-	9,6	ja
IP 98 - Theodor-Heuss-Straße 54				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,0	57,9	-	8,9	ja
	1.OG	57,7	58,7	-	9,7	ja
IP 99 - Theodor-Heuss-Straße 56				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,0	57,9	-	8,9	ja
	1.OG	57,7	58,7	-	9,7	ja
IP 100 - Bahnhofstraße 240				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,8	59,0	-	10,0	ja
	1.OG	58,4	59,6	-	10,6	ja
	2.OG	59,0	60,3	-	11,3	ja
	3.OG	59,5	60,8	0,5	11,8	ja
	4.OG	60,0	61,3	1,0	12,3	ja
IP 101 - Fritz Erler-Straße 8				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,8	59,1	-	10,1	ja
	1.OG	58,5	59,7	-	10,7	ja
	2.OG	59,2	60,5	0,2	11,5	ja
	3.OG	59,7	61,0	0,7	12,0	ja
	4.OG	60,1	61,5	1,1	12,5	ja
	5.OG	60,5	61,8	1,5	12,8	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 3 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 102 - Erich-Ollenhauer-Straße 2				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,4	57,6	-	8,6	ja
	1.OG	57,2	58,4	-	9,4	ja
	2.OG	58,2	59,5	-	10,5	ja
	3.OG	58,9	60,1	-	11,1	ja
	4.OG	59,4	60,7	0,4	11,7	ja
	5.OG	59,8	61,1	0,8	12,1	ja
	6.OG	60,1	61,3	1,1	12,3	ja
	7.OG	60,4	61,6	1,4	12,6	ja
	8.OG	60,8	62,1	1,8	13,1	ja
	9.OG	61,3	62,7	2,3	13,7	ja
	10.OG	61,8	63,2	2,8	14,2	ja
	11.OG	62,5	63,8	3,5	14,8	ja
IP 103 - Erich-Ollenhauer-Straße 1				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	53,7	54,9	-	5,9	ja
	1.OG	54,5	55,7	-	6,7	ja
	2.OG	55,2	56,4	-	7,4	ja
	3.OG	56,0	57,2	-	8,2	ja
	4.OG	56,5	57,8	-	8,8	ja
	5.OG	57,1	58,4	-	9,4	ja
	6.OG	57,4	58,7	-	9,7	ja
	7.OG	57,7	59,0	-	10,0	ja
	8.OG	58,2	59,4	-	10,4	ja
IP 104 - Fritz-Erler-Straße 6				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,9	58,2	-	9,2	ja
	1.OG	57,6	58,9	-	9,9	ja
	2.OG	58,5	59,8	-	10,8	ja
	3.OG	59,0	60,4	-	11,4	ja
	4.OG	59,4	60,8	0,4	11,8	ja
	5.OG	59,9	61,2	0,9	12,2	ja
	6.OG	60,2	61,5	1,2	12,5	ja
	7.OG	60,6	61,8	1,5	12,8	ja
IP 105 - Fritz-Erler-Straße 4				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	55,5	56,8	-	7,8	ja
	1.OG	56,2	57,5	-	8,5	ja
	2.OG	56,8	58,1	-	9,1	ja
	3.OG	57,6	58,9	-	9,9	ja
IP 106 - Christian-Stock-Straße 1				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,5	58,8	-	9,8	ja
	1.OG	58,4	59,7	-	10,7	ja
	2.OG	59,2	60,5	0,2	11,5	ja
	3.OG	59,9	61,2	0,9	12,2	ja
	4.OG	60,5	61,8	1,5	12,8	ja
	5.OG	60,8	62,1	1,8	13,1	ja
	6.OG	61,1	62,4	2,1	13,4	ja
	7.OG	61,6	62,9	2,6	13,9	ja
	8.OG	62,3	63,7	3,3	14,7	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 107 - Kurt-Schumacher-Straße 11				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	51,3	52,7	-	3,7	ja
	1.OG	51,9	53,2	-	4,2	ja
	2.OG	52,3	53,6	-	4,6	ja
	3.OG	52,7	54,0	-	5,0	ja
	4.OG	53,0	54,4	-	5,4	ja
	5.OG	53,5	54,8	-	5,8	ja
	6.OG	54,0	55,3	-	6,3	ja
IP 108 - Christian-Stock-Straße 8				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,3	58,6	-	9,6	ja
	1.OG	58,2	59,5	-	10,5	ja
	2.OG	58,9	60,2	-	11,2	ja
	3.OG	59,4	60,8	0,4	11,8	ja
	4.OG	60,0	61,3	1,0	12,3	ja
	5.OG	60,4	61,8	1,4	12,8	ja
IP 109 - Christian-Stock-Straße 6				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,1	57,5	-	8,5	ja
	1.OG	56,9	58,4	-	9,4	ja
	2.OG	57,6	59,0	-	10,0	ja
	3.OG	58,1	59,5	-	10,5	ja
	4.OG	58,4	59,9	-	10,9	ja
	5.OG	59,0	60,4	-	11,4	ja
	6.OG	59,5	60,8	0,5	11,8	ja
	7.OG	60,4	61,8	1,4	12,8	ja
IP 110 - Christian-Stock-Straße 4				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	53,5	54,8	-	5,8	ja
	1.OG	54,1	55,5	-	6,5	ja
	2.OG	54,7	56,1	-	7,1	ja
	3.OG	55,3	56,6	-	7,6	ja
IP 111 - Kurt-Schumacher-Straße 17				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	57,8	58,9	-	9,9	ja
	1.OG	58,7	60,1	-	11,1	ja
	2.OG	59,6	61,0	0,6	12,0	ja
	3.OG	60,1	61,5	1,1	12,5	ja
	4.OG	60,8	62,2	1,8	13,2	ja
	5.OG	61,3	62,7	2,3	13,7	ja
	6.OG	61,7	63,1	2,7	14,1	ja
IP 112 - Kurt-Schumacher-Straße 1				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	50,8	51,8	-	2,8	ja
	1.OG	51,5	52,5	-	3,5	ja
	2.OG	52,4	53,3	-	4,3	ja
	3.OG	53,2	54,1	-	5,1	ja
	4.OG	54,1	55,2	-	6,2	ja
	5.OG	54,7	55,8	-	6,8	ja
	6.OG	55,1	56,3	-	7,3	ja
	7.OG	55,6	56,8	-	7,8	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 5 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
IP 114 - Kurt-Schumacher-Straße 5				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	50,0	51,2	-	2,2	ja
	1.OG	50,8	52,0	-	3,0	ja
	2.OG	51,7	52,9	-	3,9	ja
	3.OG	52,9	54,1	-	5,1	ja
	4.OG	53,9	55,2	-	6,2	ja
	5.OG	54,5	55,7	-	6,7	ja
	6.OG	55,0	56,3	-	7,3	ja
	7.OG	55,5	56,8	-	7,8	ja
IP 115 - Kurt-Schumacher-Straße 11				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	51,4	52,6	-	3,6	ja
	1.OG	51,8	53,0	-	4,0	ja
	2.OG	52,3	53,5	-	4,5	ja
	3.OG	52,7	54,0	-	5,0	ja
	4.OG	53,2	54,4	-	5,4	ja
	5.OG	53,6	54,9	-	5,9	ja
	6.OG	54,2	55,4	-	6,4	ja
IP 264 - Bahnhofstraße 222				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	48,9	50,1	-	1,1	ja
	1.OG	50,0	51,1	-	2,1	ja
	2.OG	51,0	52,1	-	3,1	ja
	3.OG	51,4	52,6	-	3,6	ja
	4.OG	51,8	52,9	-	3,9	ja
	5.OG	52,3	53,5	-	4,5	ja
	6.OG	52,9	54,2	-	5,2	ja
	7.OG	53,4	54,6	-	5,6	ja
	8.OG	54,0	55,2	-	6,2	ja
IP 265 - Kurt-Schumacher-Straße 8				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	44,9	46,1	-	-	nein
	1.OG	46,6	47,8	-	-	nein
IP 266 - Kurt-Schumacher-Straße 6				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	44,6	45,8	-	-	nein
IP 267 - Bahnhofstraße 229				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	47,7	48,8	-	-	nein
	1.OG	49,1	50,3	-	1,3	ja
	2.OG	49,6	50,7	-	1,7	ja
	3.OG	50,0	51,2	-	2,2	ja
	4.OG	50,6	51,8	-	2,8	ja
	5.OG	51,3	52,4	-	3,4	ja
	6.OG	51,9	53,1	-	4,1	ja
IP 268 - Werner-Hilpert-Straße 18				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	44,8	45,9	-	-	nein
	1.OG	47,1	48,1	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 6 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 269 - Kurt-Schuhmacher-Straße 4				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	47,8	48,9	-	-	nein
	1.OG	49,2	50,2	-	1,2	ja
	2.OG	50,7	51,6	-	2,6	ja
	3.OG	51,7	52,5	-	3,5	ja
	4.OG	52,3	53,2	-	4,2	ja
	5.OG	53,2	54,2	-	5,2	ja
	6.OG	53,7	54,7	-	5,7	ja
	7.OG	54,2	55,2	-	6,2	ja
	8.OG	54,6	55,7	-	6,7	ja
IP 270 - Werner-Hilpert-Straße 17				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	46,2	47,2	-	-	nein
	1.OG	46,8	47,8	-	-	nein
IP 271 - Friedensallee 178				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	48,4	48,9	-	-	nein
	1.OG	49,1	49,7	-	0,7	ja
	2.OG	49,9	50,4	-	1,4	ja
	3.OG	50,5	51,2	-	2,2	ja
	4.OG	51,3	52,0	-	3,0	ja
	5.OG	52,2	53,0	-	4,0	ja
	6.OG	52,6	53,5	-	4,5	ja
	7.OG	53,2	54,2	-	5,2	ja
	8.OG	53,6	54,6	-	5,6	ja
	9.OG	53,8	54,9	-	5,9	ja
	10.OG	54,1	55,2	-	6,2	ja
IP 272 - Friedensallee 176				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	44,9	46,0	-	-	nein
	1.OG	45,9	46,9	-	-	nein
	2.OG	46,3	47,2	-	-	nein
	3.OG	47,2	48,2	-	-	nein
	4.OG	47,8	48,7	-	-	nein
	5.OG	48,5	49,4	-	0,4	ja
	6.OG	49,2	50,2	-	1,2	ja
	7.OG	49,7	50,8	-	1,8	ja
	8.OG	51,0	52,1	-	3,1	ja
IP 273 - Friedensallee 174				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	47,1	47,8	-	-	nein
	1.OG	47,4	48,1	-	-	nein
	2.OG	47,6	48,3	-	-	nein
	3.OG	47,9	48,6	-	-	nein
	4.OG	48,2	48,9	-	-	nein
	5.OG	48,4	49,2	-	0,2	ja
	6.OG	48,9	49,7	-	0,7	ja
	7.OG	49,4	50,3	-	1,3	ja
	8.OG	50,1	51,1	-	2,1	ja
IP 274 - Friedensallee 172				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	46,6	47,4	-	-	nein
	1.OG	46,8	47,6	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 7 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 275 - Friedensallee 170				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	46,4	47,2	-	-	nein
	1.OG	46,6	47,4	-	-	nein
IP 276 - Friedensallee 168				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	44,5	45,7	-	-	nein
	1.OG	45,2	46,3	-	-	nein
IP 277 - Friedensallee 164				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	46,5	47,4	-	-	nein
	1.OG	48,1	48,9	-	-	nein
IP 278 - Friedensallee 166				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	43,2	44,6	-	-	nein
	1.OG	44,5	45,8	-	-	nein
IP 279 - Stoltzestraße 121				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	44,4	45,6	-	-	nein
	1.OG	45,1	46,3	-	-	nein
	2.OG	46,9	47,9	-	-	nein
IP 280 - Werner-Hilpert-Straße 15				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
N	EG	43,5	44,1	-	-	nein
	1.OG	43,9	44,5	-	-	nein
IP 281 - Werner-Hilpert-Straße 13				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	44,6	45,6	-	-	nein
	1.OG	45,8	46,6	-	-	nein
IP 282 - Bahnhofstraße 238				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
N	EG	53,7	54,7	-	5,7	ja
	1.OG	54,2	55,3	-	6,3	ja
	2.OG	54,8	55,9	-	6,9	ja
	3.OG	55,4	56,5	-	7,5	ja
	4.OG	56,0	57,2	-	8,2	ja
IP 283 - Bahnhofstraße 236				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
N	EG	53,5	54,6	-	5,6	ja
	1.OG	53,8	54,9	-	5,9	ja
	2.OG	54,3	55,4	-	6,4	ja
	3.OG	54,8	55,9	-	6,9	ja
	4.OG	55,2	56,4	-	7,4	ja
	5.OG	55,7	56,9	-	7,9	ja
IP 284 - Werner-Hilpert-Straße 16				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
N	EG	42,7	43,8	-	-	nein
	1.OG	44,1	45,0	-	-	nein
IP 285 - Werner-Hilpert-Straße 14				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	41,1	42,2	-	-	nein
	1.OG	43,1	44,1	-	-	nein
	2.OG	47,5	48,4	-	-	nein
IP 286 - Werner-Hilpert-Straße 12				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
N	EG	42,0	43,1	-	-	nein
	1.OG	43,2	44,2	-	-	nein
	2.OG	47,5	48,3	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 8 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		
		dB(A)		dB(A)			
IP 287 - Werner-Hilpert-Straße 11				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	44,5	45,3	-	-	nein	
	1.OG	44,9	45,6	-	-	nein	
	2.OG	47,3	48,0	-	-	nein	
IP 288 - Fritz-Erler-Straße 2				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,3	50,4	-	1,4	ja	
	1.OG	49,8	50,9	-	1,9	ja	
	2.OG	50,4	51,5	-	2,5	ja	
IP 289 - Bahnhofstraße 234				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	53,4	54,4	-	5,4	ja	
	1.OG	51,9	52,9	-	3,9	ja	
	2.OG	52,4	53,5	-	4,5	ja	
	3.OG	52,9	54,0	-	5,0	ja	
	4.OG	53,4	54,6	-	5,6	ja	
IP 290 - Friedensallee 162				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,3	47,1	-	-	nein	
	1.OG	46,7	47,7	-	-	nein	
	2.OG	47,4	48,3	-	-	nein	
IP 291 - Friedensallee 160				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,9	46,7	-	-	nein	
	1.OG	46,2	47,0	-	-	nein	
	2.OG	47,6	48,3	-	-	nein	
IP 292 - Friedensallee 158				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	45,0	46,0	-	-	nein	
	1.OG	45,3	46,3	-	-	nein	
	2.OG	45,5	46,5	-	-	nein	
IP 293 - Friedensallee 156				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	44,7	45,8	-	-	nein	
	1.OG	44,9	45,9	-	-	nein	
	2.OG	46,2	47,3	-	-	nein	
IP 294 - Friedensallee 154				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
SW	EG	44,1	45,4	-	-	nein	
	1.OG	44,7	45,9	-	-	nein	
	2.OG	46,0	47,1	-	-	nein	
IP 295 - Friedensallee 152				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
SW	EG	43,2	44,6	-	-	nein	
	1.OG	43,8	45,1	-	-	nein	
	2.OG	45,8	46,9	-	-	nein	
IP 296 - Alicesstraße 2				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,9	45,1	-	-	nein	
	1.OG	45,7	46,7	-	-	nein	
	2.OG	46,1	47,1	-	-	nein	
IP 297 - Friedensallee 150				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
NW	EG	41,7	43,2	-	-	nein	
	1.OG	42,4	43,8	-	-	nein	
	2.OG	45,8	46,9	-	-	nein	

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 9 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 298 - Graf-Folke-Bernadotte-Straße 1				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	43,8	44,8	-	-	nein
	1.OG	44,6	45,6	-	-	nein
IP 299 - Graf-Folke-Bernadotte-Straße 2A				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	42,5	43,5	-	-	nein
	1.OG	44,1	45,2	-	-	nein
IP 300 - Alicestraße 6				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	42,4	43,8	-	-	nein
	1.OG	43,4	44,7	-	-	nein
	2.OG	45,0	46,2	-	-	nein
IP 301 - Alicestraße 8				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	42,0	43,4	-	-	nein
	1.OG	43,1	44,4	-	-	nein
	2.OG	44,7	45,8	-	-	nein
IP 302 - Alicestraße 3				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	43,8	45,0	-	-	nein
	1.OG	44,1	45,2	-	-	nein
	2.OG	46,1	47,2	-	-	nein
IP 303 - Alicestraße 5				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	41,9	43,1	-	-	nein
	1.OG	43,9	45,1	-	-	nein
	2.OG	45,5	46,6	-	-	nein
IP 304 - Friedensallee				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	45,9	46,9	-	-	nein
	1.OG	46,1	47,1	-	-	nein
	2.OG	46,8	47,7	-	-	nein
IP 305 - Friedensallee 223				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	46,8	47,8	-	-	nein
	1.OG	47,6	48,6	-	-	nein
	2.OG	48,4	49,3	-	0,3	ja
	3.OG	49,2	50,1	-	1,1	ja
	4.OG	49,9	50,8	-	1,8	ja
	5.OG	50,6	51,5	-	2,5	ja
	6.OG	51,6	52,6	-	3,6	ja
IP 306 - Friedensallee 221				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	44,7	45,7	-	-	nein
	1.OG	45,9	46,8	-	-	nein
	2.OG	46,7	47,5	-	-	nein
	3.OG	47,7	48,4	-	-	nein
	4.OG	48,5	49,3	-	0,3	ja
	5.OG	49,3	50,2	-	1,2	ja
	6.OG	50,7	51,8	-	2,8	ja
	7.OG	51,6	52,7	-	3,7	ja
	8.OG	52,3	53,4	-	4,4	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 307 - Friedensallee 223				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	45,2	46,4	-	-	nein
	1.OG	46,9	47,9	-	-	nein
	2.OG	47,6	48,5	-	-	nein
	3.OG	48,4	49,3	-	0,3	ja
	4.OG	49,2	50,1	-	1,1	ja
	5.OG	49,9	50,8	-	1,8	ja
	6.OG	50,8	51,9	-	2,9	ja
IP 308 - Bahnhofstraße 220				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	46,5	47,5	-	-	nein
	1.OG	47,3	48,3	-	-	nein
	2.OG	47,7	48,8	-	-	nein
	3.OG	48,2	49,3	-	0,3	ja
	4.OG	48,6	49,7	-	0,7	ja
	5.OG	49,2	50,3	-	1,3	ja
	6.OG	49,8	50,9	-	1,9	ja
	7.OG	50,5	51,6	-	2,6	ja
	8.OG	51,5	52,6	-	3,6	ja
IP 309 - Theodor-Heuss-Straße 49				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	53,1	53,6	-	4,6	ja
	1.OG	54,1	54,7	-	5,7	ja
	2.OG	55,7	56,3	-	7,3	ja
IP 310 - Theodor-Heuss-Straße 31				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	51,0	51,5	-	2,5	ja
	1.OG	52,0	52,6	-	3,6	ja
	2.OG	53,7	54,3	-	5,3	ja
IP 311 - Theodor-Heuss-Straße 13				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	49,5	50,0	-	1,0	ja
	1.OG	50,2	50,8	-	1,8	ja
IP 312 - Theodor-Heuss-Straße 73				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	52,4	53,3	-	4,3	ja
	1.OG	53,6	54,5	-	5,5	ja
	2.OG	55,4	56,3	-	7,3	ja
IP 313 - Theodor-Heuss-Straße 15				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	50,0	51,0	-	2,0	ja
	1.OG	51,4	52,4	-	3,4	ja
	2.OG	53,1	54,0	-	5,0	ja
IP 314 - Theodor-Heuss-Straße 1				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	47,4	48,4	-	-	nein
	1.OG	49,1	50,2	-	1,2	ja
IP 315 - Theodor-Heuss-Straße 42				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	52,2	53,2	-	4,2	ja
	1.OG	53,2	54,2	-	5,2	ja
IP 316 - Theodor-Heuss-Straße 28				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	51,1	52,3	-	3,3	ja
	1.OG	52,2	53,3	-	4,3	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 11 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 317 - Theodor-Heuss-Straße 14						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,4	49,5	-	0,5	ja
	1.OG	49,7	50,7	-	1,7	ja
IP 318 - Theodor-Heuss-Straße 30						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	52,1	52,9	-	3,9	ja
	1.OG	53,4	54,3	-	5,3	ja
IP 319 - Theodor-Heuss-Straße 16						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,6	50,6	-	1,0	ja
	1.OG	51,2	52,2	-	2,2	ja
IP 320 - Theodor-Heuss-Straße 2						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,5	48,6	-	-	nein
	1.OG	49,6	50,6	-	1,6	ja
IP 321 - Kurt-Schumacher-Straße 17						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	52,3	53,4	-	4,4	ja
	1.OG	53,0	54,2	-	5,2	ja
	2.OG	53,6	54,9	-	5,9	ja
	3.OG	54,2	55,5	-	6,5	ja
	4.OG	54,8	56,1	-	7,1	ja
	5.OG	55,1	56,4	-	7,4	ja
	6.OG	55,8	57,1	-	8,1	ja
IP 322 - Kurt-Schumacher-Straße 15						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	52,3	53,6	-	4,5	ja
	1.OG	53,0	54,2	-	5,2	ja
	2.OG	53,7	54,9	-	5,9	ja
IP 323 - Christian-Stock-Straße 2						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	49,3	50,5	-	1,5	ja
	1.OG	49,9	51,1	-	2,1	ja
	2.OG	50,5	51,7	-	2,7	ja
IP 324 - Theodor-Heuss-Straße 72						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,5	52,4	-	3,4	ja
	1.OG	53,0	53,8	-	4,8	ja
IP 325 - Theodor-Heuss-Straße 34						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,0	51,9	-	2,9	ja
	1.OG	52,5	53,4	-	4,4	ja
IP 326 - Theodor-Heuss-Straße 36						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,2	51,2	-	2,2	ja
	1.OG	51,9	52,9	-	3,9	ja
IP 327 - Theodor-Heuss-Straße 38						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,3	51,3	-	2,3	ja
	1.OG	51,8	52,8	-	3,8	ja
IP 328 - Theodor-Heuss-Straße 40						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,3	52,4	-	3,4	ja
	1.OG	52,5	53,5	-	4,5	ja
IP 329 - Theodor-Heuss-Straße 18						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,9	50,0	-	1,0	ja
	1.OG	50,7	51,8	-	2,8	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 12 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 330 - Theodor-Heuss-Straße 20						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,3	49,6	-	0,6	ja
	1.OG	50,5	51,7	-	2,7	ja
IP 331 - Theodor-Heuss-Straße 22						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,7	49,9	-	0,9	ja
	1.OG	50,8	51,9	-	2,9	ja
IP 332 - Theodor-Heuss-Straße 24						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,5	49,7	-	0,7	ja
	1.OG	50,7	51,8	-	2,8	ja
IP 333 - Theodor-Heuss-Straße 26						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,2	51,4	-	2,4	ja
	1.OG	51,6	52,7	-	3,7	ja
IP 334 - Theodor-Heuss-Straße 4						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,8	47,0	-	-	nein
	1.OG	48,8	49,9	-	0,9	ja
IP 335 - Theodor-Heuss-Straße 6						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,5	47,7	-	-	nein
	1.OG	49,1	50,2	-	1,2	ja
IP 336 - Theodor-Heuss-Straße 8						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,5	48,8	-	-	nein
	1.OG	49,7	51,0	-	2,0	ja
IP 337 - Theodor-Heuss-Straße 10						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,5	48,7	-	-	nein
	1.OG	49,5	50,6	-	1,6	ja
IP 338 - Theodor-Heuss-Straße 12						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,0	49,2	-	0,2	ja
	1.OG	49,6	50,8	-	1,8	ja
IP 339 - Theodor-Heuss-Straße 17						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	52,7	53,2	-	4,2	ja
	1.OG	53,6	54,3	-	5,3	ja
	2.OG	55,4	56,0	-	7,0	ja
IP 340 - Theodor-Heuss-Straße 45						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	52,0	52,6	-	3,6	ja
	1.OG	53,1	53,8	-	4,8	ja
	2.OG	55,3	56,0	-	7,0	ja
IP 341 - Theodor-Heuss-Straße 43						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,2	51,9	-	2,9	ja
	1.OG	52,6	53,3	-	4,3	ja
	2.OG	55,2	55,8	-	6,8	ja
IP 342 - Theodor-Heuss-Straße 41						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,1	51,9	-	2,9	ja
	1.OG	52,5	53,4	-	4,4	ja
	2.OG	55,2	56,0	-	7,0	ja
IP 343 - Theodor-Heuss-Straße 39						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,1	52,0	-	3,0	ja
	1.OG	52,4	53,4	-	4,4	ja
	2.OG	55,3	56,1	-	7,1	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de**ANHANG 2.2**

Seite 13 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 344 - Theodor-Heuss-Straße 37						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,6	52,6	-	3,6	ja
	1.OG	52,9	53,9	-	4,9	ja
	2.OG	55,3	56,2	-	7,2	ja
IP 345 - Theodor-Heuss-Straße 35						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	52,1	53,0	-	4,0	ja
	1.OG	53,4	54,4	-	5,4	ja
	2.OG	55,5	56,4	-	7,4	ja
IP 346 - Theodor-Heuss-Straße 29						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,3	51,0	-	2,0	ja
	1.OG	51,4	52,1	-	3,1	ja
IP 347 - Theodor-Heuss-Straße 27						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,7	50,4	-	1,4	ja
	1.OG	50,9	51,7	-	2,7	ja
	2.OG	53,3	53,9	-	4,9	ja
IP 348 - Theodor-Heuss-Straße 25						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,2	50,0	-	1,0	ja
	1.OG	50,6	51,4	-	2,4	ja
	2.OG	53,3	53,9	-	4,9	ja
IP 349 - Theodor-Heuss-Straße 23						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,5	49,5	-	0,5	ja
	1.OG	50,2	51,2	-	2,2	ja
	2.OG	53,1	53,8	-	4,8	ja
IP 350 - Theodor-Heuss-Straße 21						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,8	48,8	-	-	nein
	1.OG	49,8	50,8	-	1,8	ja
	2.OG	52,9	53,6	-	4,6	ja
IP 351 - Theodor-Heuss-Straße 19						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,7	49,3	-	0,3	ja
	1.OG	50,2	51,2	-	2,2	ja
	2.OG	53,0	53,7	-	4,7	ja
IP 352 - Theodor-Heuss-Straße 17						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,1	50,1	-	1,1	ja
	1.OG	50,8	51,8	-	2,8	ja
	2.OG	53,2	54,0	-	5,0	ja
IP 353 - Theodor-Heuss-Straße 11						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,2	48,8	-	-	nein
	1.OG	49,4	50,1	-	1,1	ja
IP 354 - Theodor-Heuss-Straße 9						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,4	48,1	-	-	nein
	1.OG	48,7	49,4	-	0,4	ja
IP 355 - Theodor-Heuss-Straße 7						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,5	47,2	-	-	nein
	1.OG	47,9	48,8	-	-	nein
IP 356 - Theodor-Heuss-Straße 5						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,0	45,9	-	-	nein
	1.OG	47,4	48,4	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de**ANHANG 2.2**

Seite 14 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
IP 357 - Theodor-Heuss-Straße 3				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	45,3	46,5	-	-	nein
	1.OG	47,5	48,6	-	-	nein
IP 358 - Werner-Hilpert-Straße 9				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	43,2	44,1	-	-	nein
	1.OG	43,9	44,8	-	-	nein
IP 359 - Werner-Hilpert-Straße 10				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	39,9	41,2	-	-	nein
	1.OG	41,4	42,6	-	-	nein
	2.OG	46,6	47,3	-	-	nein
IP 432 - Bahnhofstraße 302				Gebietsart AU IGW tags / nachts		64 / 54 dB(A)
W	EG	62,1	63,3	-	9,3	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2

Seite 15 von 15

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



29333163

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

~~17.05.2019~~ 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 1 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 83 - Theodor-Heuss-Straße 65				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	55,9	55,7	-	6,7	ja
	1.OG	56,7	56,5	-	7,5	ja
IP 84 - Theodor-Heuss-Straße 63				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	55,8	55,6	-	6,6	ja
	1.OG	56,5	56,4	-	7,4	ja
	2.OG	57,8	57,7	-	8,7	ja
IP 85 - Theodor-Heuss-Straße 61				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,0	55,8	-	6,8	ja
	1.OG	56,7	56,7	-	7,7	ja
	2.OG	58,0	58,0	-	9,0	ja
IP 86 - Theodor-Heuss-Straße 59				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,0	55,8	-	6,8	ja
	1.OG	56,8	56,7	-	7,7	ja
IP 87 - Theodor-Heuss-Straße 57				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,1	56,0	-	7,0	ja
	1.OG	56,8	56,8	-	7,8	ja
IP 88 - Theodor-Heuss-Straße 55				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,2	56,0	-	7,0	ja
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja
	2.OG	58,1	58,0	-	9,0	ja
IP 89 - Theodor-Heuss-Straße 53				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,2	56,1	-	7,1	ja
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja
	2.OG	57,9	57,9	-	8,9	ja
IP 90 - Theodor-Heuss-Straße 51				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,0	55,8	-	6,8	ja
	1.OG	56,8	56,7	-	7,7	ja
	2.OG	57,7	57,7	-	8,7	ja
IP 91 - Bahnhofstraße 233				Gebietsart WA IGW tags / nachts		59 / 49 dB(A)
W	EG	56,8	56,9	-	7,9	ja
	1.OG	57,5	57,6	-	8,6	ja
	2.OG	58,1	58,3	-	9,3	ja
	3.OG	58,8	59,0	-	10,0	ja
	4.OG	59,5	59,7	0,5	10,7	ja
	5.OG	60,0	60,2	1,0	11,2	ja
	6.OG	60,4	60,6	1,4	11,6	ja
	7.OG	60,8	60,9	1,8	11,9	ja
	8.OG	61,3	61,5	2,3	12,5	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 92 - Bahnhofstraße 231				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	53,7	53,8	-	4,8	ja
	1.OG	54,2	54,4	-	5,4	ja
	2.OG	54,7	55,0	-	6,0	ja
	3.OG	55,3	55,6	-	6,6	ja
	4.OG	55,8	56,1	-	7,1	ja
	5.OG	56,3	56,6	-	7,6	ja
	6.OG	56,7	57,0	-	8,0	ja
	7.OG	57,0	57,4	-	8,4	ja
	8.OG	57,3	57,6	-	8,6	ja
	9.OG	57,7	58,0	-	9,0	ja
	10.OG	58,2	58,4	-	9,4	ja
IP 93 - Theodor-Heuss-Straße 44				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,2	56,2	-	7,2	ja
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja
IP 94 - Theodor-Heuss-Straße 46				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,2	56,2	-	7,2	ja
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja
IP 95 - Theodor-Heuss-Straße 48				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,2	56,2	-	7,2	ja
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja
IP 96 - Theodor-Heuss-Straße 50				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,3	56,2	-	7,2	ja
	1.OG	57,0	57,0	-	8,0	ja
IP 97 - Theodor-Heuss-Straße 52				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,0	56,0	-	7,0	ja
	1.OG	56,7	56,8	-	7,8	ja
IP 98 - Theodor-Heuss-Straße 54				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,1	56,1	-	7,1	ja
	1.OG	56,8	56,8	-	7,8	ja
IP 99 - Theodor-Heuss-Straße 56				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,1	56,1	-	7,1	ja
	1.OG	56,8	56,8	-	7,8	ja
IP 100 - Bahnhofstraße 240				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,8	57,1	-	8,1	ja
	1.OG	57,4	57,7	-	8,7	ja
	2.OG	58,0	58,3	-	9,3	ja
	3.OG	58,5	58,9	-	9,9	ja
	4.OG	58,9	59,3	-	10,3	ja
IP 101 - Fritz-Erler-Straße 8				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,8	57,1	-	8,1	ja
	1.OG	57,5	57,8	-	8,8	ja
	2.OG	58,2	58,5	-	9,5	ja
	3.OG	58,7	59,0	-	10,0	ja
	4.OG	59,1	59,5	0,1	10,5	ja
	5.OG	59,4	59,8	0,4	10,8	ja

17.06.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 3 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



29333163

Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 102 - Erich-Ollenhauer-Straße 2						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	55,4	55,7	-	6,7	ja
	1.OG	56,2	56,5	-	7,5	ja
	2.OG	57,1	57,5	-	8,5	ja
	3.OG	57,8	58,1	-	9,1	ja
	4.OG	58,3	58,7	-	9,7	ja
	5.OG	58,7	59,1	-	10,1	ja
	6.OG	59,0	59,3	-	10,3	ja
	7.OG	59,3	59,7	0,3	10,7	ja
	8.OG	59,8	60,1	0,8	11,1	ja
	9.OG	60,3	60,6	1,3	11,6	ja
	10.OG	60,7	61,1	1,7	12,1	ja
	11.OG	61,4	61,8	2,4	12,8	ja
IP 103 - Erich-Ollenhauer-Straße 1						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	52,8	53,1	-	4,1	ja
	1.OG	53,5	53,8	-	4,8	ja
	2.OG	54,2	54,5	-	5,5	ja
	3.OG	54,9	55,2	-	6,2	ja
	4.OG	55,4	55,9	-	6,9	ja
	5.OG	56,0	56,4	-	7,4	ja
	6.OG	56,3	56,7	-	7,7	ja
	7.OG	56,6	57,0	-	8,0	ja
	8.OG	57,1	57,5	-	8,5	ja
IP 104 - Fritz-Erler-Straße 6						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	55,8	56,2	-	7,2	ja
	1.OG	56,6	56,9	-	7,9	ja
	2.OG	57,4	57,8	-	8,8	ja
	3.OG	57,9	58,4	-	9,4	ja
	4.OG	58,3	58,8	-	9,8	ja
	5.OG	58,8	59,2	-	10,2	ja
	6.OG	59,1	59,5	0,1	10,5	ja
	7.OG	59,4	59,8	0,4	10,8	ja
IP 105 - Fritz-Erler-Straße 4						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	54,5	54,8	-	5,8	ja
	1.OG	55,1	55,5	-	6,5	ja
	2.OG	55,7	56,1	-	7,1	ja
	3.OG	56,4	56,9	-	7,9	ja
IP 106 - Christian-Stock-Straße 1						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,5	56,9	-	7,9	ja
	1.OG	57,4	57,8	-	8,8	ja
	2.OG	58,1	58,5	-	9,5	ja
	3.OG	58,8	59,2	-	10,2	ja
	4.OG	59,4	59,8	0,4	10,8	ja
	5.OG	59,7	60,1	0,7	11,1	ja
	6.OG	60,1	60,4	1,1	11,4	ja
	7.OG	60,5	60,9	1,5	11,9	ja
	8.OG	61,3	61,6	2,3	12,6	ja

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 4 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



29333163

Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 107 - Kurt-Schumacher-Straße 11				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,3	50,7	-	1,7	ja
	1.OG	50,8	51,2	-	2,2	ja
	2.OG	51,2	51,6	-	2,6	ja
	3.OG	51,6	52,0	-	3,0	ja
	4.OG	52,0	52,4	-	3,4	ja
	5.OG	52,4	52,8	-	3,8	ja
	6.OG	53,0	53,3	-	4,3	ja
IP 108 - Christian-Stock-Straße 8				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,2	56,7	-	7,7	ja
	1.OG	57,1	57,5	-	8,5	ja
	2.OG	57,8	58,2	-	9,2	ja
	3.OG	58,3	58,8	-	9,8	ja
	4.OG	58,9	59,3	-	10,3	ja
	5.OG	59,3	59,8	0,3	10,8	ja
IP 109 - Christian-Stock-Straße 6				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	55,0	55,5	-	6,5	ja
	1.OG	55,8	56,3	-	7,3	ja
	2.OG	56,5	57,0	-	8,0	ja
	3.OG	57,0	57,5	-	8,5	ja
	4.OG	57,4	57,8	-	8,8	ja
	5.OG	58,0	58,4	-	9,4	ja
	6.OG	58,4	58,8	-	9,8	ja
	7.OG	59,4	59,8	0,4	10,8	ja
IP 110 - Christian-Stock-Straße 4				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	52,4	52,8	-	3,8	ja
	1.OG	53,0	53,5	-	4,5	ja
	2.OG	53,6	54,0	-	5,0	ja
	3.OG	54,2	54,6	-	5,6	ja
IP 111 - Kurt-Schumacher-Straße 17				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	56,4	56,9	-	7,9	ja
	1.OG	57,6	58,1	-	9,1	ja
	2.OG	58,5	59,0	-	10,0	ja
	3.OG	59,0	59,5	-	10,5	ja
	4.OG	59,7	60,2	0,7	11,2	ja
	5.OG	60,2	60,7	1,2	11,7	ja
	6.OG	60,6	61,1	1,6	12,1	ja
IP 112 - Kurt-Schumacher-Straße 1				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,9	50,0	-	1,0	ja
	1.OG	50,7	50,7	-	1,7	ja
	2.OG	51,6	51,6	-	2,6	ja
	3.OG	52,3	52,3	-	3,3	ja
	4.OG	53,2	53,3	-	4,3	ja
	5.OG	53,8	53,9	-	4,9	ja
	6.OG	54,2	54,4	-	5,4	ja
	7.OG	54,6	54,8	-	5,8	ja

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 5 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



29333163

Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 114 - Kurt-Schumacher-Straße 5						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,0	49,3	-	0,3	ja
	1.OG	49,7	50,0	-	1,0	ja
	2.OG	50,7	51,0	-	2,0	ja
	3.OG	51,8	52,1	-	3,1	ja
	4.OG	52,6	53,0	-	4,0	ja
	5.OG	53,3	53,6	-	4,6	ja
	6.OG	53,8	54,2	-	5,2	ja
	7.OG	54,3	54,7	-	5,7	ja
IP 115 - Kurt-Schumacher-Straße 11						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,4	50,7	-	1,7	ja
	1.OG	50,9	51,3	-	2,3	ja
	2.OG	51,2	51,6	-	2,6	ja
	3.OG	51,7	52,1	-	3,1	ja
	4.OG	52,3	52,6	-	3,6	ja
	5.OG	52,7	53,1	-	4,1	ja
	6.OG	53,3	53,6	-	4,6	ja
IP 264 - Bahnhofstraße 222						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,8	48,1	-	-	nein
	1.OG	48,9	49,1	-	0,1	ja
	2.OG	49,9	50,1	-	1,1	ja
	3.OG	50,3	50,5	-	1,5	ja
	4.OG	50,7	50,9	-	1,9	ja
	5.OG	51,2	51,5	-	2,5	ja
	6.OG	51,8	52,1	-	3,1	ja
	7.OG	52,3	52,6	-	3,6	ja
	8.OG	52,9	53,2	-	4,2	ja
IP 265 - Kurt-Schumacher-Straße 8						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	44,0	44,3	-	-	nein
	1.OG	45,8	46,0	-	-	nein
IP 266 - Kurt-Schumacher-Straße 6						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,9	44,1	-	-	nein
IP 267 - Bahnhofstraße 229						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,9	47,0	-	-	nein
	1.OG	48,2	48,4	-	-	nein
	2.OG	48,7	48,8	-	-	nein
	3.OG	49,1	49,3	-	0,3	ja
	4.OG	49,7	49,9	-	0,9	ja
	5.OG	50,3	50,5	-	1,5	ja
	6.OG	51,0	51,2	-	2,2	ja
IP 268 - Werner-Hilpert-Straße 18						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	44,2	44,2	-	-	nein
	1.OG	46,3	46,4	-	-	nein

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 6 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



29333163

Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 269 - Kurt-Schuhmacher-Straße 4				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	47,0	47,2	-	-	nein
	1.OG	48,4	48,5	-	-	nein
	2.OG	49,9	49,9	-	0,9	ja
	3.OG	50,8	50,8	-	1,8	ja
	4.OG	51,5	51,4	-	2,4	ja
	5.OG	52,4	52,4	-	3,4	ja
	6.OG	52,8	52,8	-	3,8	ja
	7.OG	53,3	53,4	-	4,4	ja
	8.OG	53,7	53,8	-	4,8	ja
IP 270 - Werner-Hilpert-Straße 17				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	45,5	45,6	-	-	nein
	1.OG	46,1	46,1	-	-	nein
IP 271 - Friedensallee 178				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	47,7	47,4	-	-	nein
	1.OG	48,4	48,1	-	-	nein
	2.OG	49,1	48,8	-	-	nein
	3.OG	49,8	49,5	-	0,5	ja
	4.OG	50,5	50,3	-	1,3	ja
	5.OG	51,3	51,2	-	2,2	ja
	6.OG	51,7	51,7	-	2,7	ja
	7.OG	52,3	52,3	-	3,3	ja
	8.OG	52,7	52,8	-	3,8	ja
	9.OG	52,9	53,0	-	4,0	ja
	10.OG	53,2	53,3	-	4,3	ja
IP 272 - Friedensallee 176				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	44,2	44,3	-	-	nein
	1.OG	45,1	45,2	-	-	nein
	2.OG	45,6	45,6	-	-	nein
	3.OG	46,5	46,5	-	-	nein
	4.OG	47,0	47,0	-	-	nein
	5.OG	47,7	47,6	-	-	nein
	6.OG	48,4	48,4	-	-	nein
	7.OG	48,9	49,0	-	-	nein
	8.OG	50,2	50,3	-	1,3	ja
IP 273 - Friedensallee 174				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	46,5	46,2	-	-	nein
	1.OG	46,7	46,5	-	-	nein
	2.OG	47,0	46,7	-	-	nein
	3.OG	47,2	47,0	-	-	nein
	4.OG	47,5	47,3	-	-	nein
	5.OG	47,7	47,6	-	-	nein
	6.OG	48,1	48,0	-	-	nein
	7.OG	48,6	48,5	-	-	nein
	8.OG	49,3	49,3	-	0,3	ja
IP 274 - Friedensallee 172				Gebietsart WA		IGW tags / nachts 59 / 49 dB(A)
W	EG	46,0	45,8	-	-	nein
	1.OG	46,2	46,0	-	-	nein

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 7 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 275 - Friedensallee 170				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,8	45,6	-	-	nein
	1.OG	46,0	45,8	-	-	nein
IP 276 - Friedensallee 168				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,9	44,0	-	-	nein
	1.OG	44,5	44,6	-	-	nein
IP 277 - Friedensallee 164				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,8	45,7	-	-	nein
	1.OG	47,4	47,2	-	-	nein
IP 278 - Friedensallee 166				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	42,5	42,8	-	-	nein
	1.OG	43,8	44,0	-	-	nein
IP 279 - Stoltzstraße 121				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,7	44,0	-	-	nein
	1.OG	44,5	44,6	-	-	nein
	2.OG	46,2	46,2	-	-	nein
IP 280 - Werner-Hilpert-Straße 15				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	42,9	42,6	-	-	nein
	1.OG	43,3	43,0	-	-	nein
IP 281 - Werner-Hilpert-Straße 13				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,9	43,8	-	-	nein
	1.OG	45,1	45,0	-	-	nein
IP 282 - Bahnhofstraße 238				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	52,7	52,8	-	3,8	ja
	1.OG	53,3	53,4	-	4,4	ja
	2.OG	53,8	54,0	-	5,0	ja
	3.OG	54,4	54,6	-	5,6	ja
	4.OG	55,0	55,2	-	6,2	ja
IP 283 - Bahnhofstraße 236				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	52,6	52,7	-	3,7	ja
	1.OG	52,9	53,0	-	4,0	ja
	2.OG	53,3	53,5	-	4,5	ja
	3.OG	53,8	54,0	-	5,0	ja
	4.OG	54,3	54,5	-	5,5	ja
	5.OG	54,7	55,0	-	6,0	ja
IP 284 - Werner-Hilpert-Straße 16				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	42,1	42,2	-	-	nein
	1.OG	43,5	43,5	-	-	nein
IP 285 - Werner-Hilpert-Straße 14				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	40,3	40,5	-	-	nein
	1.OG	42,4	42,4	-	-	nein
	2.OG	46,7	46,7	-	-	nein
IP 286 - Werner-Hilpert-Straße 12				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	41,3	41,3	-	-	nein
	1.OG	42,6	42,5	-	-	nein
	2.OG	46,7	46,6	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 8 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 287 - Werner-Hilpert-Straße 11						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
N	EG	43,9	43,7	-	-	nein
	1.OG	44,3	44,0	-	-	nein
	2.OG	46,6	46,4	-	-	nein
IP 288 - Fritz-Erler-Straße 2						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
W	EG	48,3	48,5	-	-	nein
	1.OG	48,8	49,0	-	-	nein
	2.OG	49,4	49,6	-	0,6	ja
IP 289 - Bahnhofstraße 234						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
N	EG	52,5	52,6	-	3,6	ja
	1.OG	51,0	51,1	-	2,1	ja
	2.OG	51,5	51,6	-	2,6	ja
	3.OG	52,0	52,1	-	3,1	ja
	4.OG	52,5	52,7	-	3,7	ja
IP 290 - Friedensallee 162						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
W	EG	45,6	45,5	-	-	nein
	1.OG	46,0	46,0	-	-	nein
	2.OG	46,7	46,6	-	-	nein
IP 291 - Friedensallee 160						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
W	EG	45,3	45,1	-	-	nein
	1.OG	45,5	45,3	-	-	nein
	2.OG	46,9	46,8	-	-	nein
IP 292 - Friedensallee 158						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
NW	EG	44,4	44,3	-	-	nein
	1.OG	44,7	44,6	-	-	nein
	2.OG	44,9	44,9	-	-	nein
IP 293 - Friedensallee 156						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
NW	EG	44,1	44,1	-	-	nein
	1.OG	44,2	44,3	-	-	nein
	2.OG	45,5	45,6	-	-	nein
IP 294 - Friedensallee 154						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
SW	EG	43,5	43,6	-	-	nein
	1.OG	44,0	44,2	-	-	nein
	2.OG	45,3	45,4	-	-	nein
IP 295 - Friedensallee 152						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
SW	EG	42,5	42,8	-	-	nein
	1.OG	43,2	43,4	-	-	nein
	2.OG	45,0	45,1	-	-	nein
IP 296 - Alicestraße 2						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
W	EG	43,3	43,5	-	-	nein
	1.OG	45,1	45,1	-	-	nein
	2.OG	45,4	45,4	-	-	nein
IP 297 - Friedensallee 150						
				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts
						59 / 49 dB(A)
NW	EG	41,2	41,6	-	-	nein
	1.OG	41,9	42,3	-	-	nein
	2.OG	45,1	45,2	-	-	nein

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 9 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		
		dB(A)		dB(A)			
IP 298 - Graf-Folke-Bernadotte-Straße 1				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,1	43,1	-	-	nein	
	1.OG	43,9	43,9	-	-	nein	
IP 299 - Graf-Folke-Bernadotte-Straße 2A				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	41,6	41,6	-	-	nein	
	1.OG	43,1	43,2	-	-	nein	
IP 300 - Alicestraße 6				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	41,7	42,0	-	-	nein	
	1.OG	42,7	43,0	-	-	nein	
	2.OG	44,3	44,5	-	-	nein	
IP 301 - Alicestraße 8				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	41,2	41,7	-	-	nein	
	1.OG	42,4	42,7	-	-	nein	
	2.OG	44,0	44,2	-	-	nein	
IP 302 - Alicestraße 3				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,1	43,3	-	-	nein	
	1.OG	43,3	43,5	-	-	nein	
	2.OG	45,5	45,6	-	-	nein	
IP 303 - Alicestraße 5				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	41,2	41,4	-	-	nein	
	1.OG	43,2	43,4	-	-	nein	
	2.OG	44,7	44,8	-	-	nein	
IP 304 - Friedensallee				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,3	45,3	-	-	nein	
	1.OG	45,4	45,5	-	-	nein	
	2.OG	46,2	46,1	-	-	nein	
IP 305 - Friedensallee 223				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,0	46,1	-	-	nein	
	1.OG	46,9	46,9	-	-	nein	
	2.OG	47,6	47,5	-	-	nein	
	3.OG	48,4	48,3	-	-	nein	
	4.OG	49,1	49,0	-	-	nein	
	5.OG	49,8	49,7	-	0,7	ja	
	6.OG	50,7	50,8	-	1,8	ja	
IP 306 - Friedensallee 221				Gebietsart	WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	43,9	43,9	-	-	nein	
	1.OG	45,1	45,1	-	-	nein	
	2.OG	45,9	45,8	-	-	nein	
	3.OG	46,8	46,7	-	-	nein	
	4.OG	47,6	47,5	-	-	nein	
	5.OG	48,4	48,4	-	-	nein	
	6.OG	49,8	50,0	-	1,0	ja	
	7.OG	50,7	50,9	-	1,9	ja	
	8.OG	51,4	51,6	-	2,6	ja	

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 10 von 15
 VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 307 - Friedensallee 223				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	44,4	44,6	-	-	nein
	1.OG	46,0	46,1	-	-	nein
	2.OG	46,8	46,8	-	-	nein
	3.OG	47,6	47,5	-	-	nein
	4.OG	48,4	48,3	-	-	nein
	5.OG	49,0	49,1	-	0,1	ja
	6.OG	50,0	50,1	-	1,1	ja
IP 308 - Bahnhofstraße 220				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,6	45,7	-	-	nein
	1.OG	46,4	46,5	-	-	nein
	2.OG	46,9	47,0	-	-	nein
	3.OG	47,3	47,5	-	-	nein
	4.OG	47,8	47,9	-	-	nein
	5.OG	48,3	48,5	-	-	nein
	6.OG	48,9	49,1	-	0,1	ja
	7.OG	49,5	49,7	-	0,7	ja
	8.OG	50,6	50,8	-	1,8	ja
IP 309 - Theodor-Heuss-Straße 49				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	52,4	52,0	-	3,0	ja
	1.OG	53,4	53,0	-	4,0	ja
	2.OG	54,9	54,6	-	5,6	ja
IP 310 - Theodor-Heuss-Straße 31				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,3	49,9	-	0,9	ja
	1.OG	51,3	51,0	-	2,0	ja
	2.OG	53,0	52,7	-	3,7	ja
IP 311 - Theodor-Heuss-Straße 13				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,8	48,5	-	-	nein
	1.OG	49,6	49,3	-	0,3	ja
IP 312 - Theodor-Heuss-Straße 33				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,6	51,5	-	2,5	ja
	1.OG	52,7	52,8	-	3,8	ja
	2.OG	54,5	54,6	-	5,6	ja
IP 313 - Theodor-Heuss-Straße 15				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,1	49,2	-	0,2	ja
	1.OG	50,5	50,5	-	1,5	ja
	2.OG	52,2	52,2	-	3,2	ja
IP 314 - Theodor-Heuss-Straße 1				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,7	46,7	-	-	nein
	1.OG	48,3	48,4	-	-	nein
IP 315 - Theodor-Heuss-Straße 42				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,3	51,4	-	2,4	ja
	1.OG	52,3	52,4	-	3,4	ja
IP 316 - Theodor-Heuss-Straße 28				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,2	50,4	-	1,4	ja
	1.OG	51,3	51,5	-	2,5	ja

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 11 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 317 - Theodor-Heuss-Straße 14						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,5	47,7	-	-	nein
	1.OG	48,8	48,9	-	-	nein
IP 318 - Theodor-Heuss-Straße 30						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,3	51,2	-	2,2	ja
	1.OG	52,6	52,5	-	3,5	ja
IP 319 - Theodor-Heuss-Straße 16						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,8	48,9	-	-	nein
	1.OG	50,3	50,4	-	1,4	ja
IP 320 - Theodor-Heuss-Straße 2						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,8	46,8	-	-	nein
	1.OG	48,8	48,9	-	-	nein
IP 321 - Kurt-Schumacher-Straße 17						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	51,2	51,5	-	2,5	ja
	1.OG	51,9	52,2	-	3,2	ja
	2.OG	52,6	52,9	-	3,9	ja
	3.OG	53,2	53,5	-	4,5	ja
	4.OG	53,7	54,1	-	5,1	ja
	5.OG	54,1	54,4	-	5,4	ja
	6.OG	54,8	55,1	-	6,1	ja
IP 322 - Kurt-Schumacher-Straße 15						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	51,2	51,6	-	2,6	ja
	1.OG	51,9	52,3	-	3,3	ja
	2.OG	52,6	53,0	-	4,0	ja
IP 323 - Christian-Stock-Straße 2						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
N	EG	48,3	48,5	-	-	nein
	1.OG	48,8	49,1	-	0,1	ja
	2.OG	49,4	49,7	-	0,7	ja
IP 324 - Theodor-Heuss-Straße 32						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,8	50,7	-	1,7	ja
	1.OG	52,1	52,1	-	3,1	ja
IP 325 - Theodor-Heuss-Straße 34						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,2	50,2	-	1,2	ja
	1.OG	51,6	51,6	-	2,6	ja
IP 326 - Theodor-Heuss-Straße 36						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,4	49,5	-	0,5	ja
	1.OG	51,1	51,1	-	2,1	ja
IP 327 - Theodor-Heuss-Straße 38						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,5	49,5	-	0,5	ja
	1.OG	51,0	51,0	-	2,0	ja
IP 328 - Theodor-Heuss-Straße 40						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,4	50,5	-	1,5	ja
	1.OG	51,6	51,7	-	2,7	ja
IP 329 - Theodor-Heuss-Straße 18						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,1	48,2	-	-	nein
	1.OG	49,9	50,0	-	1,0	ja

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 12 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 330 - Theodor-Heuss-Straße 20						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,4	47,7	-	-	nein
	1.OG	49,6	49,8	-	0,8	ja
IP 331 - Theodor-Heuss-Straße 22						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,8	48,0	-	-	nein
	1.OG	49,9	50,1	-	1,1	ja
IP 332 - Theodor-Heuss-Straße 24						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,6	47,8	-	-	nein
	1.OG	49,8	50,0	-	1,0	ja
IP 333 - Theodor-Heuss-Straße 26						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,3	49,5	-	0,5	ja
	1.OG	50,7	50,9	-	1,9	ja
IP 334 - Theodor-Heuss-Straße 4						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,0	45,2	-	-	nein
	1.OG	48,0	48,1	-	-	nein
IP 335 - Theodor-Heuss-Straße 6						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,8	45,9	-	-	nein
	1.OG	48,3	48,4	-	-	nein
IP 336 - Theodor-Heuss-Straße 8						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,6	46,9	-	-	nein
	1.OG	48,8	49,1	-	0,1	ja
IP 337 - Theodor-Heuss-Straße 10						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,6	46,8	-	-	nein
	1.OG	48,6	48,8	-	-	nein
IP 338 - Theodor-Heuss-Straße 12						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,2	47,4	-	-	nein
	1.OG	48,8	48,9	-	-	nein
IP 339 - Theodor-Heuss-Straße 47						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,9	51,6	-	2,6	ja
	1.OG	52,9	52,6	-	3,6	ja
	2.OG	54,6	54,4	-	5,4	ja
IP 340 - Theodor-Heuss-Straße 45						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,3	51,0	-	2,0	ja
	1.OG	52,4	52,2	-	3,2	ja
	2.OG	54,6	54,3	-	5,3	ja
IP 341 - Theodor-Heuss-Straße 43						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,5	50,2	-	1,2	ja
	1.OG	51,8	51,6	-	2,6	ja
	2.OG	54,4	54,1	-	5,1	ja
IP 342 - Theodor-Heuss-Straße 41						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,3	50,2	-	1,2	ja
	1.OG	51,7	51,7	-	2,7	ja
	2.OG	54,4	54,2	-	5,2	ja
IP 343 - Theodor-Heuss-Straße 39						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,1	50,2	-	1,2	ja
	1.OG	51,5	51,6	-	2,6	ja
	2.OG	54,5	54,3	-	5,3	ja

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 13 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		
IP 344 - Theodor-Heuss-Straße 37						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	50,7	50,8	-	1,8	ja
	1.OG	52,0	52,1	-	3,1	ja
	2.OG	54,5	54,4	-	5,4	ja
IP 345 - Theodor-Heuss-Straße 35						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	51,2	51,2	-	2,2	ja
	1.OG	52,5	52,5	-	3,5	ja
	2.OG	54,6	54,6	-	5,6	ja
IP 346 - Theodor-Heuss-Straße 29						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,7	49,4	-	0,4	ja
	1.OG	50,7	50,5	-	1,5	ja
IP 347 - Theodor-Heuss-Straße 27						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	49,0	48,8	-	-	nein
	1.OG	50,1	50,0	-	1,0	ja
	2.OG	52,5	52,3	-	3,3	ja
IP 348 - Theodor-Heuss-Straße 25						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,4	48,3	-	-	nein
	1.OG	49,8	49,7	-	0,7	ja
	2.OG	52,5	52,3	-	3,3	ja
IP 349 - Theodor-Heuss-Straße 23						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,8	47,8	-	-	nein
	1.OG	49,4	49,4	-	0,4	ja
	2.OG	52,3	52,1	-	3,1	ja
IP 350 - Theodor-Heuss-Straße 21						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,0	47,0	-	-	nein
	1.OG	48,9	49,0	-	-	nein
	2.OG	52,1	51,9	-	2,9	ja
IP 351 - Theodor-Heuss-Straße 19						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,7	47,7	-	-	nein
	1.OG	49,5	49,6	-	0,6	ja
	2.OG	52,3	52,1	-	3,1	ja
IP 352 - Theodor-Heuss-Straße 17						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	48,4	48,5	-	-	nein
	1.OG	50,2	50,2	-	1,2	ja
	2.OG	52,5	52,4	-	3,4	ja
IP 353 - Theodor-Heuss-Straße 11						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	47,6	47,2	-	-	nein
	1.OG	48,7	48,5	-	-	nein
IP 354 - Theodor-Heuss-Straße 9						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	46,9	46,7	-	-	nein
	1.OG	48,1	47,9	-	-	nein
IP 355 - Theodor-Heuss-Straße 7						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	45,8	45,6	-	-	nein
	1.OG	47,2	47,1	-	-	nein
IP 356 - Theodor-Heuss-Straße 5						
				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	44,3	44,3	-	-	nein
	1.OG	46,7	46,8	-	-	nein

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.2a neu

Seite 14 von 15

VVS-13_wes-Änderung_02_Neu-Isenburg

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall



29333163

Fass	Stockwerk	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz <i>ja / nein</i>
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		<i>dB(A)</i>		<i>dB(A)</i>		
IP 357 - Theodor-Heuss-Straße 3				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	44,6	44,7	-	-	nein
	1.OG	46,7	46,8	-	-	nein
IP 358 - Werner-Hilpert-Straße 9				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	42,6	42,5	-	-	nein
	1.OG	43,2	43,1	-	-	nein
IP 359 - Werner-Hilpert-Straße 10				Gebietsart WA	IGW tags / nachts	59 / 49 dB(A)
W	EG	39,3	39,5	-	-	nein
	1.OG	40,9	40,9	-	-	nein
	2.OG	45,8	45,7	-	-	nein
IP 432 - Bahnhofstraße 302				Gebietsart AU	IGW tags / nachts	64 / 54 dB(A)
W	EG	61,0	61,4	-	7,4	ja

Regionaltangente West
Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens
auf der vorhandenen Strecke durch die RTW
zwischen Neu-Isenburg und Bf Dreieich-Buchsschlag



Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Nullfall	Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, Plan / Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Erhöhung	erstmalige Überschreitung oder weitergehende Erhöhung der bereits erreichten Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) nachts
dLr, zu 70/60	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

Regionaltangente West
Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens
auf der vorhandenen Strecke durch die RTW
zwischen Neu-Isenburg und Bf Dreieich-Buchschlag



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Erhöhung auf >70/60	dLr, zu 70/60		Anspruch
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	ja / nein	Tag	Nacht	Lärmschutz
		dB(A)		dB(A)		dB(A)			dB(A)		ja / nein
IP 183 - Bussardweg 12											
Nutzungsart WR											
S	EG	56,6	57,9	56,7	58,0	0,1	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	58,3	59,6	58,4	59,7	0,1	0,1	nein	-	-	nein
IP 184 - Bussardweg 7											
Nutzungsart WR											
S	EG	56,3	57,7	56,5	57,7	0,2	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	58,0	59,3	58,1	59,3	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 185 - Bussardweg 13											
Nutzungsart WR											
S	EG	56,4	57,7	56,5	57,8	0,1	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	58,1	59,4	58,2	59,4	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 186 - Bussardweg 14											
Nutzungsart WR											
S	EG	57,1	58,5	57,2	58,5	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	58,9	60,2	59,0	60,2	0,1	0,0	nein	-	0,2	nein
IP 187 - Bussardweg 15											
Nutzungsart WR											
S	EG	56,0	57,4	56,0	57,4	0,0	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	57,9	59,2	57,9	59,2	0,0	0,0	nein	-	-	nein
IP 188 - Bussardweg 16											
Nutzungsart WR											
S	EG	51,1	52,6	51,3	52,6	0,2	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	55,2	56,6	55,3	56,6	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 189 - Bussardweg 8											
Nutzungsart WR											
S	EG	57,2	58,5	57,2	58,5	0,0	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	58,8	60,0	58,9	60,1	0,1	0,1	ja	-	0,1	ja
IP 190 - Bussardweg 9											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,8	57,2	55,9	57,2	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	57,5	58,8	57,6	58,9	0,1	0,1	nein	-	-	nein
IP 191 - Bussardweg 10											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,8	57,2	55,9	57,2	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	57,7	59,0	57,8	59,1	0,1	0,1	nein	-	-	nein
IP 192 - Bussardweg 11											
Nutzungsart WR											
S	EG	53,0	54,4	53,1	54,4	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	55,8	57,2	55,9	57,2	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 193 - Bussardweg 2											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,7	56,9	55,9	57,0	0,2	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	57,4	58,6	57,6	58,6	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 194 - Bussardweg 3											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,6	56,9	55,9	57,0	0,3	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	57,3	58,5	57,5	58,6	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 195 - Bussardweg 4											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,5	56,7	55,8	56,8	0,3	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	57,1	58,3	57,3	58,4	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 196 - Bussardweg 5											
Nutzungsart WR											
S	EG	54,5	55,7	54,8	55,8	0,3	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	55,7	56,9	56,0	57,0	0,3	0,1	nein	-	-	nein
IP 197 - Bussardweg 6											
Nutzungsart WR											
W	EG	57,1	58,4	57,2	58,4	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	59,5	60,8	59,6	60,9	0,1	0,1	ja	-	0,9	ja

16.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de**ANHANG 2.3**

Seite 2 von 3

Regionaltangente West
Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens
auf der vorhandenen Strecke durch die RTW
zwischen Neu-Isenburg und Bf Dreieich-Buchsschlag



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Erhöhung auf >70/60 ja / nein	dLr, zu 70/60		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)			dB(A)		
IP 198 - Bussardweg 1B											
		Nutzungsart WR									
W	EG	60,1	61,4	60,3	61,5	0,2	0,1	ja	-	1,5	ja
IP 199 - Bussardweg 1A											
		Nutzungsart WR									
W	EG	58,5	59,8	59,0	60,0	0,5	0,2	ja	-	-	ja
IP 200 - Bussardweg 1C											
		Nutzungsart WR									
W	EG	58,9	60,2	59,1	60,3	0,2	0,1	ja	-	0,3	ja
IP 201 - Im Bachgrund 14											
		Nutzungsart WR									
N	EG	55,8	57,0	56,5	57,3	0,7	0,3	nein	-	-	nein
	1.OG	58,0	59,1	58,5	59,4	0,5	0,3	nein	-	-	nein
IP 202 - Im Bachgrund 15											
		Nutzungsart WR									
N	EG	56,8	58,0	57,5	58,3	0,7	0,3	nein	-	-	nein
	1.OG	58,8	59,9	59,4	60,2	0,6	0,3	ja	-	0,2	ja
IP 203 - Im Bachgrund 16											
		Nutzungsart WR									
N	EG	57,2	58,4	58,1	58,8	0,9	0,4	nein	-	-	nein
	1.OG	59,1	60,1	59,9	60,6	0,8	0,5	ja	-	0,6	ja
IP 204 - Im Bachgrund 17											
		Nutzungsart WR									
N	EG	57,0	58,1	58,0	58,7	1,0	0,6	nein	-	-	nein
IP 205 - Adlerweg 3											
		Nutzungsart WR									
N	EG	56,4	57,6	57,2	57,9	0,8	0,3	nein	-	-	nein
IP 206 - Adlerweg 2											
		Nutzungsart WR									
N	EG	56,3	57,5	56,9	57,8	0,6	0,3	nein	-	-	nein
IP 207 - Adlerweg 1B											
		Nutzungsart WR									
N	EG	53,2	54,4	53,9	54,7	0,7	0,3	nein	-	-	nein
IP 208 - Adlerweg 1A											
		Nutzungsart WR									
N	EG	52,6	53,8	53,2	54,1	0,6	0,3	nein	-	-	nein

Regionaltangente West
Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens
auf der vorhandenen Strecke durch die RTW
zwischen Neu-Isenburg und Bf Dreieich-Buchsschlag



29333163

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Nullfall	Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, Plan / Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Erhöhung	erstmalige Überschreitung oder weitergehende Erhöhung der bereits erreichten Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) nachts
dLr, zu 70/60	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.3a neu

Seite 1 von 3

VVS-13_wes-Änderung_03_Dreieich-Buchsschlag_nördlich-
des-Bhf

Regionaltangente West
Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens
auf der vorhandenen Strecke durch die RTW
zwischen Neu-Isenburg und Bf Dreieich-Buchsschlag



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Erhöhung auf >70/60 ja / nein	dLr, zu 70/60		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)			dB(A)		
IP 183 - Bussardweg 12											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,5	56,0	55,6	56,0	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	57,1	57,6	57,2	57,6	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 184 - Bussardweg 7											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,3	55,7	55,4	55,8	0,1	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	56,9	57,3	57,0	57,3	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 185 - Bussardweg 13											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,2	55,7	55,3	55,8	0,1	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	56,9	57,4	57,0	57,4	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 186 - Bussardweg 14											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,9	56,4	55,9	56,4	0,0	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	57,7	58,2	57,8	58,2	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 187 - Bussardweg 15											
Nutzungsart WR											
S	EG	54,7	55,3	54,8	55,3	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	56,7	57,1	56,7	57,2	0,0	0,1	nein	-	-	nein
IP 188 - Bussardweg 16											
Nutzungsart WR											
S	EG	49,9	50,3	50,1	50,6	0,2	0,3	nein	-	-	nein
	1.OG	54,0	54,4	54,2	54,7	0,2	0,3	nein	-	-	nein
IP 189 - Bussardweg 8											
Nutzungsart WR											
S	EG	56,0	56,5	56,1	56,5	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	57,6	58,0	57,7	58,0	0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 190 - Bussardweg 9											
Nutzungsart WR											
S	EG	54,7	55,2	54,8	55,2	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	56,4	56,8	56,5	56,9	0,1	0,1	nein	-	-	nein
IP 191 - Bussardweg 10											
Nutzungsart WR											
S	EG	54,7	55,2	54,7	55,2	0,0	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	56,6	57,0	56,7	57,1	0,1	0,1	nein	-	-	nein
IP 192 - Bussardweg 11											
Nutzungsart WR											
S	EG	51,9	52,4	51,9	52,4	0,0	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	54,8	55,2	54,8	55,2	0,0	0,0	nein	-	-	nein
IP 193 - Bussardweg 2											
Nutzungsart WR											
S	EG	55,0	55,2	55,2	55,3	0,2	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	56,5	56,7	56,7	56,8	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 194 - Bussardweg 3											
Nutzungsart WR											
S	EG	54,9	55,1	55,1	55,2	0,2	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	56,4	56,6	56,6	56,7	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 195 - Bussardweg 4											
Nutzungsart WR											
S	EG	54,9	55,0	55,1	55,1	0,2	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	56,3	56,5	56,5	56,6	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 196 - Bussardweg 5											
Nutzungsart WR											
S	EG	53,9	54,0	54,2	54,1	0,3	0,1	nein	-	-	nein
	1.OG	55,1	55,2	55,3	55,3	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 197 - Bussardweg 6											
Nutzungsart WR											
W	EG	55,9	56,4	56,0	56,4	0,1	0,0	nein	-	-	nein
	1.OG	58,4	58,8	58,5	58,9	0,1	0,1	nein	-	-	nein

17.05.2019 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

ANHANG 2.3a neu

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

Seite 2 von 3
 VVS-13_wes-Änderung_03_Dreieich-Buchsschlag_nördlich-
 des-Bhf

Regionaltangente West
Erhöhung des Schienenverkehrsaufkommens
auf der vorhandenen Strecke durch die RTW
zwischen Neu-Isenburg und Bf Dreieich-Buchsschlag



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Erhöhung auf >70/60 ja / nein	dLr, zu 70/60		Anspruch Lärmschutz ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 198 - Bussardweg 1B											
Nutzungsart WR											
W	EG	59,3	59,5	59,6	59,7	0,3	0,2	nein	-	-	nein
IP 199 - Bussardweg 1A											
Nutzungsart WR											
W	EG	58,3	58,3	58,8	58,6	0,5	0,3	nein	-	-	nein
IP 200 - Bussardweg 1C											
Nutzungsart WR											
W	EG	58,0	58,4	58,2	58,5	0,2	0,1	nein	-	-	nein
IP 201 - Im Bachgrund 14											
Nutzungsart WR											
N	EG	56,0	55,7	56,6	56,2	0,6	0,5	nein	-	-	nein
	1.OG	58,0	57,8	58,6	58,1	0,6	0,3	nein	-	-	nein
IP 202 - Im Bachgrund 15											
Nutzungsart WR											
N	EG	57,2	56,8	57,8	57,3	0,6	0,5	nein	-	-	nein
	1.OG	59,1	58,7	59,7	59,1	0,6	0,4	nein	-	-	nein
IP 203 - Im Bachgrund 16											
Nutzungsart WR											
N	EG	57,9	57,4	58,6	57,9	0,7	0,5	nein	-	-	nein
	1.OG	59,8	59,2	60,4	59,7	0,6	0,5	nein	-	-	nein
IP 204 - Im Bachgrund 17											
Nutzungsart WR											
N	EG	58,1	57,5	58,9	58,1	0,8	0,6	nein	-	-	nein
IP 205 - Adlerweg 3											
Nutzungsart WR											
N	EG	56,9	56,5	57,6	56,9	0,7	0,4	nein	-	-	nein
IP 206 - Adlerweg 2											
Nutzungsart WR											
N	EG	56,4	56,1	56,9	56,5	0,5	0,4	nein	-	-	nein
IP 207 - Adlerweg 1B											
Nutzungsart WR											
N	EG	53,6	53,3	54,2	53,7	0,6	0,4	nein	-	-	nein
IP 208 - Adlerweg 1A											
Nutzungsart WR											
N	EG	52,6	52,5	53,2	52,8	0,6	0,3	nein	-	-	nein

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs



Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Nullfall	Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, Plan / Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Wesentl. Änd.	Wesentliche Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV ?
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch Lärmschutz	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Wesentl. Änd.		dLr, IGW		Anspruch / Lärmschutz		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		ja / nein		dB(A)		ja / nein		
IP 209 - Eleonorenanlage 21													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
N	EG	56,8	58,4	56,9	58,4	0,1	0,0	nein	nein	-	9,4	nein	nein	
	1.OG	59,3	60,9	59,4	60,9	0,1	0,0	nein	nein	0,4	11,9	nein	nein	
IP 210 - Eleonorenanlage 17													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	57,1	58,5	57,4	58,6	0,3	0,1	nein	nein	-	9,6	nein	nein	
	1.OG	59,7	61,0	59,9	61,1	0,2	0,1	nein	ja	0,9	12,1	ja	ja	
IP 211 - Falltorweg 2													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	57,4	58,5	58,3	58,9	0,9	0,4	nein	nein	-	9,9	nein	nein	
	1.OG	59,4	60,4	60,1	60,8	0,7	0,4	nein	ja	1,1	11,8	ja	ja	
IP 212 - Falltorweg 1													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	58,3	59,3	59,2	59,8	0,9	0,5	nein	ja	0,2	10,8	ja	ja	
	1.OG	60,2	61,1	61,0	61,5	0,8	0,4	nein	ja	2,0	12,5	ja	ja	
IP 213 - Eleonorenanlage 13													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	58,2	59,2	59,2	59,6	1,0	0,4	nein	ja	0,2	10,6	ja	ja	
	1.OG	59,6	60,4	60,5	60,9	0,9	0,5	nein	ja	1,5	11,9	ja	ja	
IP 214 - Eleonorenanlage 11A													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	58,0	58,9	58,9	59,3	0,9	0,4	nein	ja	-	10,3	nein	ja	
	1.OG	59,3	60,1	60,1	60,5	0,8	0,4	nein	ja	1,1	11,5	ja	ja	
IP 215 - Eleonorenanlage 11													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	57,7	58,6	58,6	59,1	0,9	0,5	nein	ja	-	10,1	nein	ja	
	1.OG	58,9	59,7	59,8	60,2	0,9	0,5	nein	ja	0,8	11,2	ja	ja	
	2.OG	60,1	60,9	60,9	61,3	0,8	0,4	nein	ja	1,9	12,3	ja	ja	
IP 217 - Eleonorenanlage 9													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	56,3	57,2	57,4	57,8	1,1	0,6	nein	nein	-	8,8	nein	nein	
	1.OG	57,5	58,2	58,5	58,8	1,0	0,6	nein	nein	-	9,8	nein	nein	
	2.OG	59,4	60,3	60,3	60,8	0,9	0,5	nein	ja	1,3	11,8	ja	ja	
IP 218 - Eleonorenanlage 7													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	56,5	57,4	57,6	58,0	1,1	0,6	nein	nein	-	9,0	nein	nein	
	1.OG	57,6	58,5	58,7	59,0	1,1	0,5	nein	nein	-	10,0	nein	nein	
	2.OG	58,7	59,6	59,7	60,1	1,0	0,5	nein	ja	0,7	11,1	ja	ja	
IP 219 - Eleonorenanlage 5													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	56,1	57,1	57,3	57,8	1,2	0,7	nein	nein	-	8,8	nein	nein	
	1.OG	57,2	58,2	58,4	58,8	1,2	0,6	nein	nein	-	9,8	nein	nein	
IP 220 - Eleonorenanlage 3													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	55,9	57,0	57,1	57,6	1,2	0,6	nein	nein	-	8,6	nein	nein	
	1.OG	57,0	58,0	58,2	58,6	1,2	0,6	nein	nein	-	9,6	nein	nein	
	2.OG	58,0	58,9	59,1	59,5	1,1	0,6	nein	ja	0,1	10,5	ja	ja	
IP 221 - Ernst-Ludwig-Allee 2													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	54,7	55,8	55,8	56,3	1,1	0,5	nein	nein	-	7,3	nein	nein	
	1.OG	55,9	57,0	56,9	57,5	1,0	0,5	nein	nein	-	8,5	nein	nein	
	2.OG	57,0	58,0	57,9	58,5	0,9	0,5	nein	nein	-	9,5	nein	nein	
IP 381 - Rotkehlchenweg 1													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	55,9	57,4	56,2	57,5	0,3	0,1	nein	nein	-	8,5	nein	nein	
	1.OG	58,6	60,1	58,8	60,2	0,2	0,1	nein	ja	-	11,2	nein	ja	
IP 382 - Rotkehlchenweg 3													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	55,0	56,5	55,3	56,6	0,3	0,1	nein	nein	-	7,6	nein	nein	

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

ANHANG 2.4KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

Seite 2 von 3

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsclag
Prüfung auf wesentliche Änderung
im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Wesentl. Änd.		dLr, IGW		Anspruch / Lärmschutz		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		ja / nein		dB(A)		ja / nein		
IP 383 - Hengstbachtanlage 18													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
SW	EG	50,9	52,2	51,4	52,4	0,5	0,2	nein	nein	-	3,4	nein	nein	
	1.OG	55,3	56,7	55,5	56,8	0,2	0,1	nein	nein	-	7,8	nein	nein	
	2.OG	57,5	58,9	57,8	59,0	0,3	0,1	nein	nein	-	10,0	nein	nein	
IP 384 - Hengstbachtanlage 16													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
SW	EG	52,2	53,5	52,5	53,7	0,3	0,2	nein	nein	-	4,7	nein	nein	
	1.OG	55,2	56,5	55,4	56,6	0,2	0,1	nein	nein	-	7,6	nein	nein	
IP 385 - Eleonorenanlage 19													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	54,9	56,3	55,1	56,4	0,2	0,1	nein	nein	-	7,4	nein	nein	
	1.OG	59,1	60,6	59,2	60,6	0,1	0,0	nein	nein	0,2	11,6	nein	nein	
IP 386 - Falltorweg 4													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	55,1	56,4	55,6	56,6	0,5	0,2	nein	nein	-	7,6	nein	nein	
	1.OG	56,9	58,0	57,4	58,2	0,5	0,2	nein	nein	-	9,2	nein	nein	
IP 387 - Falltorweg 6													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,8	54,0	53,2	54,1	0,4	0,1	nein	nein	-	5,1	nein	nein	
	1.OG	54,3	55,3	54,6	55,5	0,3	0,2	nein	nein	-	6,5	nein	nein	
IP 388 - Falltorweg 8													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
N	EG	52,8	54,1	53,1	54,2	0,3	0,1	nein	nein	-	5,2	nein	nein	
	1.OG	54,5	55,8	54,8	55,9	0,3	0,1	nein	nein	-	6,9	nein	nein	
IP 389 - Falltorweg 3													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	54,8	55,9	55,4	56,2	0,6	0,3	nein	nein	-	7,2	nein	nein	
	1.OG	56,3	57,3	56,9	57,6	0,6	0,3	nein	nein	-	8,6	nein	nein	
IP 390 - Zaunweg 16													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	53,0	53,9	53,7	54,3	0,7	0,4	nein	nein	-	5,3	nein	nein	
	1.OG	54,3	55,2	55,0	55,5	0,7	0,3	nein	nein	-	6,5	nein	nein	
	2.OG	56,6	57,4	57,2	57,7	0,6	0,3	nein	nein	-	8,7	nein	nein	
IP 391 - Zaunweg 14													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,6	53,6	53,3	54,0	0,7	0,4	nein	nein	-	5,0	nein	nein	
	1.OG	53,9	54,8	54,6	55,2	0,7	0,4	nein	nein	-	6,2	nein	nein	
	2.OG	55,6	56,4	56,1	56,7	0,5	0,3	nein	nein	-	7,7	nein	nein	
IP 392 - Zaunweg 12A													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,2	53,3	52,8	53,6	0,6	0,3	nein	nein	-	4,6	nein	nein	
	1.OG	53,5	54,4	54,0	54,7	0,5	0,3	nein	nein	-	5,7	nein	nein	
IP 393 - Zaunweg 12													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	51,6	52,7	52,2	53,0	0,6	0,3	nein	nein	-	4,0	nein	nein	
	1.OG	52,8	53,9	53,4	54,1	0,6	0,2	nein	nein	-	5,1	nein	nein	
	2.OG	54,2	55,2	54,8	55,5	0,6	0,3	nein	nein	-	6,5	nein	nein	
IP 394 - Zaunweg 10													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	51,5	52,6	52,2	52,9	0,7	0,3	nein	nein	-	3,9	nein	nein	
	1.OG	52,9	53,9	53,4	54,2	0,5	0,3	nein	nein	-	5,2	nein	nein	
IP 395 - Zaunweg 8													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	50,8	51,9	51,6	52,3	0,8	0,4	nein	nein	-	3,3	nein	nein	
	1.OG	52,2	53,3	52,8	53,6	0,6	0,3	nein	nein	-	4,6	nein	nein	
IP 396 - Ernst-Ludwig-Allee 4													Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,1	53,2	53,0	53,7	0,9	0,5	nein	nein	-	4,7	nein	nein	
	1.OG	53,3	54,4	54,2	54,8	0,9	0,4	nein	nein	-	5,8	nein	nein	

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

ANHANG 2.4KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

Seite 3 von 3

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs



29333

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Nullfall	Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, Plan / Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Wesentl. Änd.	Wesentliche Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV ?
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch Lärmschutz	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.4a neu

Seite 1 von 3

VVS-13_wes-Änderung_04_Dreieich-Buchsschlag_innenhalb

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Wesentl. Änd.		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		ja / nein		dB(A)		ja / nein	
IP 209 - Eleonorenanlage 21													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
N	EG	55,8	56,4	56,0	56,6	0,2	0,2	nein	nein	-	7,6	nein	nein
	1.OG	58,1	58,8	58,3	58,9	0,2	0,1	nein	nein	-	9,9	nein	nein
IP 210 - Eleonorenanlage 17													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	56,3	56,7	56,6	56,9	0,3	0,2	nein	nein	-	7,9	nein	nein
	1.OG	58,7	59,1	59,0	59,3	0,3	0,2	nein	ja	-	10,3	nein	ja
IP 211 - Falltorweg 2													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	57,5	57,3	58,3	57,8	0,8	0,5	nein	nein	-	8,8	nein	nein
	1.OG	59,2	59,0	59,9	59,4	0,7	0,4	nein	ja	0,9	10,4	ja	ja
IP 212 - Falltorweg 1													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	58,7	58,3	59,6	58,9	0,9	0,6	nein	nein	0,6	9,9	nein	nein
	1.OG	60,3	59,9	61,1	60,4	0,8	0,5	nein	ja	2,1	11,4	ja	ja
IP 213 - Eleonorenanlage 13													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	58,8	58,2	59,6	58,8	0,8	0,6	nein	nein	0,6	9,8	nein	nein
	1.OG	60,1	59,4	60,8	60,0	0,7	0,6	nein	ja	1,8	11,0	ja	ja
IP 214 - Eleonorenanlage 11A													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	58,5	57,9	59,3	58,5	0,8	0,6	nein	nein	0,3	9,5	nein	nein
	1.OG	59,7	59,1	60,5	59,7	0,8	0,6	nein	ja	1,5	10,7	ja	ja
IP 215 - Eleonorenanlage 11													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	58,2	57,6	59,0	58,2	0,8	0,6	nein	nein	-	9,2	nein	nein
	1.OG	59,3	58,7	60,1	59,3	0,8	0,6	nein	ja	1,1	10,3	ja	ja
	2.OG	60,4	59,8	61,1	60,4	0,7	0,6	nein	ja	2,1	11,4	ja	ja
IP 217 - Eleonorenanlage 9													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	56,8	56,3	57,8	57,0	1,0	0,7	nein	nein	-	8,0	nein	nein
	1.OG	57,9	57,3	58,8	58,0	0,9	0,7	nein	nein	-	9,0	nein	nein
	2.OG	59,6	59,1	60,4	59,7	0,8	0,6	nein	ja	1,4	10,7	ja	ja
IP 218 - Eleonorenanlage 7													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	56,8	56,4	57,9	57,1	1,1	0,7	nein	nein	-	8,1	nein	nein
	1.OG	57,8	57,3	58,8	58,1	1,0	0,8	nein	nein	-	9,1	nein	nein
	2.OG	58,7	58,3	59,7	59,0	1,0	0,7	nein	nein	0,7	10,0	nein	nein
IP 219 - Eleonorenanlage 5													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	56,4	56,1	57,6	56,9	1,2	0,8	nein	nein	-	7,9	nein	nein
	1.OG	57,4	57,0	58,5	57,8	1,1	0,8	nein	nein	-	8,8	nein	nein
IP 220 - Eleonorenanlage 3													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	56,3	55,9	57,4	56,7	1,1	0,8	nein	nein	-	7,7	nein	nein
	1.OG	57,2	56,8	58,4	57,6	1,2	0,8	nein	nein	-	8,6	nein	nein
	2.OG	58,1	57,7	59,2	58,5	1,1	0,8	nein	nein	0,2	9,5	nein	nein
IP 221 - Ernst-Ludwig-Allee 2													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	55,2	54,8	56,2	55,5	1,0	0,7	nein	nein	-	6,5	nein	nein
	1.OG	56,3	55,9	57,1	56,5	0,8	0,6	nein	nein	-	7,5	nein	nein
	2.OG	57,2	56,8	58,0	57,4	0,8	0,6	nein	nein	-	8,4	nein	nein
IP 381 - Rotkehlchenweg 1													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	55,0	55,5	55,4	55,7	0,4	0,2	nein	nein	-	6,7	nein	nein
	1.OG	57,6	58,1	57,9	58,2	0,3	0,1	nein	nein	-	9,2	nein	nein
IP 382 - Rotkehlchenweg 3													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	54,4	54,7	54,6	54,9	0,2	0,2	nein	nein	-	5,9	nein	nein

17.05.2019/10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

ANHANG 2.4a neu

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

Seite 2 von 3
 VVS-13_wes-Änderung_04_Dreieich-Buchsschlag_innenhalb

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Wesentl. Änd.		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz						
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		ja / nein		dB(A)		ja / nein						
IP 383 - Hengstbachtanlage 18													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
SW	EG	50,7	50,7	51,1	51,0	0,4	0,3	nein	nein	-	2,0	nein	nein					
	1.OG	54,5	54,9	54,7	55,0	0,2	0,1	nein	nein	-	6,0	nein	nein					
	2.OG	56,7	57,0	56,9	57,2	0,2	0,2	nein	nein	-	8,2	nein	nein					
IP 384 - Hengstbachtanlage 16													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
SW	EG	51,6	51,9	51,9	52,0	0,3	0,1	nein	nein	-	3,0	nein	nein					
	1.OG	54,4	54,7	54,7	54,9	0,3	0,2	nein	nein	-	5,9	nein	nein					
IP 385 - Eleonorenanlage 19													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	54,0	54,5	54,1	54,6	0,1	0,1	nein	nein	-	5,6	nein	nein					
	1.OG	58,0	58,6	58,1	58,6	0,1	0,0	nein	nein	-	9,6	nein	nein					
IP 386 - Falltorweg 4													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	54,7	54,8	55,2	55,1	0,5	0,3	nein	nein	-	6,1	nein	nein					
	1.OG	56,3	56,4	56,8	56,7	0,5	0,3	nein	nein	-	7,7	nein	nein					
IP 387 - Falltorweg 6													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,2	52,3	52,6	52,6	0,4	0,3	nein	nein	-	3,6	nein	nein					
	1.OG	53,5	53,6	53,9	53,8	0,4	0,2	nein	nein	-	4,8	nein	nein					
IP 388 - Falltorweg 8													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
N	EG	52,1	52,3	52,5	52,6	0,4	0,3	nein	nein	-	3,6	nein	nein					
	1.OG	53,6	53,9	54,0	54,1	0,4	0,2	nein	nein	-	5,1	nein	nein					
IP 389 - Falltorweg 3													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	54,7	54,6	55,3	54,9	0,6	0,3	nein	nein	-	5,9	nein	nein					
	1.OG	56,1	55,9	56,7	56,3	0,6	0,4	nein	nein	-	7,3	nein	nein					
IP 390 - Zaunweg 16													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	53,2	52,8	53,8	53,2	0,6	0,4	nein	nein	-	4,2	nein	nein					
	1.OG	54,4	54,0	55,1	54,4	0,7	0,4	nein	nein	-	5,4	nein	nein					
	2.OG	56,4	56,1	57,0	56,4	0,6	0,3	nein	nein	-	7,4	nein	nein					
IP 391 - Zaunweg 14													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,8	52,4	53,4	52,8	0,6	0,4	nein	nein	-	3,8	nein	nein					
	1.OG	54,0	53,6	54,5	54,0	0,5	0,4	nein	nein	-	5,0	nein	nein					
	2.OG	55,5	55,1	56,0	55,5	0,5	0,4	nein	nein	-	6,5	nein	nein					
IP 392 - Zaunweg 12A													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,1	51,9	52,8	52,3	0,7	0,4	nein	nein	-	3,3	nein	nein					
	1.OG	53,2	53,0	53,8	53,4	0,6	0,4	nein	nein	-	4,4	nein	nein					
IP 393 - Zaunweg 12													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	51,4	51,3	52,1	51,7	0,7	0,4	nein	nein	-	2,7	nein	nein					
	1.OG	52,6	52,4	53,2	52,8	0,6	0,4	nein	nein	-	3,8	nein	nein					
	2.OG	54,1	53,8	54,6	54,2	0,5	0,4	nein	nein	-	5,2	nein	nein					
IP 394 - Zaunweg 10													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	51,4	51,2	52,0	51,6	0,6	0,4	nein	nein	-	2,6	nein	nein					
	1.OG	52,6	52,5	53,2	52,8	0,6	0,3	nein	nein	-	3,8	nein	nein					
IP 395 - Zaunweg 8													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	50,6	50,5	51,4	51,0	0,8	0,5	nein	nein	-	2,0	nein	nein					
	1.OG	51,9	51,8	52,5	52,2	0,6	0,4	nein	nein	-	3,2	nein	nein					
IP 396 - Ernst-Ludwig-Allee 4													Nutzungsart WR		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)	
W	EG	52,1	51,7	53,1	52,6	1,0	0,9	nein	nein	-	3,6	nein	nein					
	1.OG	53,1	52,8	54,1	53,6	1,0	0,8	nein	nein	-	4,6	nein	nein					

17.05.2019/10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

ANHANG 2.4a neu

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

Seite 3 von 3
 VVS-13_wes-Änderung_04_Dreieich-Buchsschlag_innenhalb

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs



Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Nullfall	Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, Plan / Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Wesentl. Änd.	Wesentliche Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV ?
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch Lärmschutz	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Wesentl. Änd.		dLr, IGW		Anspruch / Lärmschutz	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		ja / nein		dB(A)		ja / nein	
IP 222 - Ernst-Ludwig-Allee 1													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	49,6	50,5	51,1	51,3	1,5	0,8	nein	nein	-	2,3	nein	nein
	1.OG	50,3	51,2	51,8	52,0	1,5	0,8	nein	nein	-	3,0	nein	nein
IP 224 - Montier-en-der-Platz 2													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	48,0	48,9	49,1	49,5	1,1	0,6	nein	nein	-	0,5	nein	nein
	1.OG	48,9	49,8	49,9	50,3	1,0	0,5	nein	nein	-	1,3	nein	nein
	2.OG	49,5	50,4	50,5	50,9	1,0	0,5	nein	nein	-	1,9	nein	nein
IP 225 - Montier-en-der-Platz 1													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	47,3	48,3	48,2	48,7	0,9	0,4	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	48,1	49,1	48,9	49,5	0,8	0,4	nein	nein	-	0,5	nein	nein
	2.OG	49,2	50,1	49,9	50,5	0,7	0,4	nein	nein	-	1,5	nein	nein
IP 226 - Buchslager Allee 4a													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	47,2	48,5	47,5	48,6	0,3	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	47,8	49,0	48,1	49,1	0,3	0,1	nein	nein	-	0,1	nein	nein
IP 227 - Buchslager Allee 4													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	46,6	47,8	46,8	47,9	0,2	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	47,2	48,3	47,4	48,4	0,2	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 229 - Buchslager Allee 8													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	42,0	43,1	42,4	43,3	0,4	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	43,9	45,0	44,3	45,2	0,4	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	45,6	46,6	46,1	46,9	0,5	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
	3.OG	45,7	46,6	46,1	46,9	0,4	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 360 - Buchslager Allee 6a													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	47,3	48,6	47,7	48,7	0,4	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	47,8	49,0	48,2	49,2	0,4	0,2	nein	nein	-	0,2	nein	nein
	2.OG	48,3	49,4	48,7	49,6	0,4	0,2	nein	nein	-	0,6	nein	nein
IP 361 - Forstweg 3													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	46,9	48,0	47,5	48,3	0,6	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 362 - Buchslager Allee 6													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	46,5	47,8	46,9	48,0	0,4	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	47,0	48,3	47,7	48,5	0,4	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	47,5	48,7	47,8	48,8	0,3	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 363 - Buchslager Allee 6b													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	46,5	48,0	46,8	48,1	0,3	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	47,0	48,5	47,3	48,6	0,3	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	47,6	49,0	47,9	49,2	0,3	0,2	nein	nein	-	0,2	nein	nein

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs



29333

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Nullfall	Beurteilungspegel im Prognose-Nullfall
Lr, Planfall	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall
dLr, Plan / Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Wesentl. Änd.	Wesentliche Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV ?
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall
Anspruch Lärmschutz	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

~~17.05.2019~~ 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.5a neu

Seite 1 von 2

VVS-13_wes-Änderung_05_Dreieich-Buchsschlag_außerhalb

Regionaltangente West
Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Prüfung auf wesentliche Änderung
außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs



Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan / Null		Wesentl. Änd.		dLr, IGW		Anspruch Lärmschutz	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		ja / nein		dB(A)		ja / nein	
IP 222 - Ernst-Ludwig-Allee 1													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	50,7	49,9	51,9	50,8	1,2	0,9	nein	nein	-	1,8	nein	nein
	1.OG	51,4	50,6	52,6	51,5	1,2	0,9	nein	nein	-	2,5	nein	nein
IP 224 - Montier-en-der-Platz 2													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	48,6	48,1	49,6	48,7	1,0	0,6	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	49,4	48,8	50,3	49,5	0,9	0,7	nein	nein	-	0,5	nein	nein
	2.OG	49,9	49,4	50,8	50,0	0,9	0,6	nein	nein	-	1,0	nein	nein
IP 225 - Montier-en-der-Platz 1													
Nutzungsart WR Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	47,5	47,1	48,4	47,7	0,9	0,6	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	48,2	47,8	49,0	48,4	0,8	0,6	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	49,0	48,7	49,8	49,3	0,8	0,6	nein	nein	-	0,3	nein	nein
IP 226 - Buchslager Allee 4a													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	46,4	46,6	46,8	46,8	0,4	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	47,0	47,1	47,3	47,3	0,3	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 227 - Buchslager Allee 4													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	45,7	45,9	46,0	46,1	0,3	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	46,3	46,5	46,6	46,6	0,3	0,1	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 229 - Buchslager Allee 8													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	41,3	41,2	42,1	41,9	0,8	0,7	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	43,3	43,2	44,0	43,8	0,7	0,6	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	45,1	45,0	45,8	45,5	0,7	0,5	nein	nein	-	-	nein	nein
	3.OG	45,2	45,0	45,7	45,4	0,5	0,4	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 360 - Buchslager Allee 6a													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	46,7	46,8	47,2	47,1	0,5	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	47,2	47,3	47,7	47,6	0,5	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	47,7	47,7	48,1	48,0	0,4	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 361 - Forstweg 3													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	46,6	46,5	47,2	46,9	0,6	0,4	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 362 - Buchslager Allee 6													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	45,8	46,0	46,3	46,3	0,5	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	46,3	46,5	46,8	46,8	0,5	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	46,8	46,9	47,2	47,1	0,4	0,2	nein	nein	-	-	nein	nein
IP 363 - Buchslager Allee 6b													
Nutzungsart WA Grenzwert tags / nachts 59 / 49 dB(A)													
W	EG	45,6	46,0	46,0	46,3	0,4	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
	1.OG	46,1	46,5	46,5	46,8	0,4	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein
	2.OG	46,8	47,1	47,2	47,4	0,4	0,3	nein	nein	-	-	nein	nein

29333163

Abwägung Neu-Isenburg		mit vorh. Schallschutz	nur BüG und SSD	Variante 15m	Variante 10m	Variante 8m	Variante 6m	Variante 5,50m	Variante 5m	Variante 4,50m	Variante 4m	Variante 3,50m	Variante 3m
Wandhöhe Außenwand [m über SO]		0,0	0,0	15 - 15 m	10 - 10 m	8 - 8 m	6 - 6 m	5,5 - 5,5 m	5 - 5 m	4,5 - 4,5 m	4 - 4 m	3,5 - 3,5 m	0 - 3 m
Besonders überwachtes Gleis		ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Schienenstegdämpfer		ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Mittlere Lärmbelastung													
maximaler Beurteilungspegel am Tag	[dB(A)]	62,5	59,0	52,8	53,4	54,5	56,1	56,5	56,8	57,3	57,7	58,1	58,5
mittlerer Beurteilungspegel am Tag	[dB(A)]	54,3	51,6	45,9	46,3	46,7	47,8	48,2	48,6	49,1	49,6	50,1	50,6
maximaler Beurteilungspegel in der Nacht	[dB(A)]	63,9	59,6	53,7	54,1	54,8	56,5	57,0	57,5	57,8	58,3	58,7	59,2
mittlerer Beurteilungspegel in der Nacht	[dB(A)]	55,4	51,9	46,8	47,1	47,4	48,3	48,6	49,0	49,4	49,9	50,4	50,9
mittlere Minderung durch aktiven Schallschutz	[dB(A)]		-3,5	-8,6	-8,3	-8,0	-7,1	-6,8	-6,4	-6,0	-5,5	-5,0	-4,5
mittlere Erhöhung gegenüber Variante 15m	[dB(A)]	8,6	5,1	0,0	0,3	0,6	1,5	1,8	2,2	2,6	3,1	3,6	4,1
geschätzte Anzahl von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffener Wohn- oder Nutzungseinheiten													
Überschreitung des Grenzwertes am Tag		178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht		1.159	929	314	329	344	414	467	501	576	645	751	821
Schutzfälle mit Restkonflikten im Sinne von Wohneinheiten für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW nicht eingehalten wird		1.337	929	314	329	344	414	467	501	576	645	751	821
Einhaltung des Grenzwertes am Tag		0	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178
Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht		0	230	845	830	815	745	692	658	583	514	408	338
aktiv gelöste Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW eingehalten wird		0	408	1.023	1.008	993	923	870	836	761	692	586	516
Aktiver Schallschutz													
BüG		0	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616
Schienenstegdämpfer		0	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832
Kosten BüG und Schienenstegdämpfer		[EUR]	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448
Schallschutzwände													
Außenwand		[EUR]	0	8.681.250	5.741.200	4.567.032	3.389.160	3.245.630	3.102.100	2.808.558	2.514.090	2.364.078	1.572.620
Mittelwand		[EUR]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baukosten Schallschutzwände		[EUR]	0	8.681.250	5.741.200	4.567.032	3.389.160	3.245.630	3.102.100	2.808.558	2.514.090	2.364.078	1.572.620
Erhaltungskosten Schallschutzwände		[EUR]	0	5.147.981	3.404.532	2.708.250	2.009.772	1.924.659	1.839.545	1.665.475	1.490.855	1.401.898	932.564
Gesamtkosten aktiver Schallschutz		[EUR]	0	3.144.448	16.973.679	12.290.180	8.543.380	8.314.737	8.086.093	7.618.481	7.149.393	6.910.424	5.649.632
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall → ohne passiven Schallschutz		[EUR/Schutzfall]	0	7.707	16.592	12.193	10.493	9.557	9.672	10.011	10.331	11.793	10.949
Passiver Schallschutz													
passiv zu lösende Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW überschritten wird			1.337	929	314	329	344	414	467	501	576	645	751
Kosten passiver Schallschutz		[EUR]	4.011.000	2.787.000	942.000	987.000	1.032.000	1.401.000	1.503.000	1.728.000	1.935.000	2.253.000	2.463.000
Gesamtkosten Schallschutz (aktiver und passiver Schallschutz)		[EUR]	4.011.000	5.931.448	17.915.679	13.277.180	11.451.730	9.715.737	9.589.093	9.346.481	9.084.393	9.163.424	8.112.632
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall → mit passiven Schallschutz		[EUR/Schutzfall]	0	14.538	17.513	13.172	11.532	11.168	11.470	12.282	13.128	15.637	15.722

Abwägung Neu-Isenburg	mit vorh. Schallschutz	nur BüG und SSD	Variante 15m	Variante 10m	Variante 8m	Variante 6m	Variante 5,50m	Variante 5m	Variante 4,50m	Variante 4m	Variante 3,50m	Variante 3m
Wandhöhe Außenwand [m über SO] Besonders überwachtes Gleis Schienenstegdämpfer	0,0	0,0 ja ja	15 - 15 m ja ja	10 - 10 m ja ja	8 - 8 m ja ja	6 - 6 m ja ja	5,5 - 5,5 m ja ja	5 - 5 m ja ja	4,5 - 4,5 m ja ja	4 - 4 m ja ja	3,5 - 3,5 m ja ja	0 - 3 m ja ja
Mittlere Lärmbelastung												
maximaler Beurteilungspegel am Tag [dB(A)]	61,4	57,8	53,6	53,7	53,9	55,1	55,4	55,8	56,2	56,5	56,9	57,3
mittlerer Beurteilungspegel am Tag [dB(A)]	54,5	51,7	45,5	45,9	46,5	47,6	48,0	48,5	49,0	49,4	50,0	50,6
maximaler Beurteilungspegel in der Nacht [dB(A)]	61,8	57,0	53,0	53,1	53,3	54,1	54,4	54,9	55,2	55,6	56,1	56,6
mittlerer Beurteilungspegel in der Nacht [dB(A)]	54,7	50,9	45,2	45,5	46,0	46,9	47,3	47,8	48,2	48,6	49,1	49,7
mittlere Minderung durch aktiven Schallschutz [dB(A)]		-3,9	-9,6	-9,2	-8,8	-7,8	-7,4	-7,0	-6,5	-6,2	-5,6	-5,1
mittlere Erhöhung gegenüber Variante 15m [dB(A)]	9,6	5,7	0,0	0,4	0,8	1,8	2,2	2,6	3,1	3,4	4,0	4,5
geschätzte Anzahl von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffener Wohn- oder Nutzungseinheiten												
Überschreitung des Grenzwertes am Tag	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht	1.047	569	101	145	193	276	300	336	351	371	406	448
Schutzfälle mit Restkonflikten im Sinne von Wohneinheiten für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW nicht eingehalten wird	1.154	569	101	145	193	276	300	336	351	371	406	448
Einhaltung des Grenzwertes am Tag	0	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107
Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht	0	478	946	902	854	771	747	711	696	676	641	599
aktiv gelöste Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW eingehalten wird	0	585	1.053	1.009	961	878	854	818	803	783	748	706
Aktiver Schallschutz												
anteilige Länge [m]												
BüG 2.768	0	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616	517.616
Schienenstegdämpfer 2.768	0	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832	2.626.832
Kosten BüG und Schienenstegdämpfer [EUR]	0	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448	3.144.448
Schallschutzwände												
Außenwand [EUR]	0	0	8.681.250	5.741.200	4.567.032	3.389.160	3.245.630	3.102.100	2.808.558	2.514.090	2.364.078	1.572.620
Mittelwand [EUR]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baukosten Schallschutzwände [EUR]	0	0	8.681.250	5.741.200	4.567.032	3.389.160	3.245.630	3.102.100	2.808.558	2.514.090	2.364.078	1.572.620
Erhaltungskosten Schallschutzwände [EUR]	0	0	5.147.981	3.404.532	2.708.250	2.009.772	1.924.659	1.839.545	1.665.475	1.490.855	1.401.898	932.564
Gesamtkosten aktiver Schallschutz [EUR]	0	3.144.448	16.973.679	12.290.180	10.419.730	8.543.380	8.314.737	8.086.093	7.618.481	7.149.393	6.910.424	5.649.632
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall [EUR/Schutzfall] → ohne passiven Schallschutz	0	5.375	16.119	12.181	10.843	9.731	9.736	9.885	9.488	9.131	9.239	8.002
Passiver Schallschutz												
passiv zu lösende Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW überschritten wird	1.154	569	101	145	193	276	300	336	351	371	406	448
Kosten passiver Schallschutz [EUR]	3.462.000	1.707.000	303.000	435.000	579.000	828.000	900.000	1.008.000	1.053.000	1.113.000	1.218.000	1.344.000
Gesamtkosten Schallschutz (aktiver und passiver Schallschutz) [EUR]	3.462.000	4.851.448	17.276.679	12.725.180	10.998.730	9.371.380	9.214.737	9.094.093	8.671.481	8.262.393	8.128.424	6.993.632
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall [EUR/Schutzfall] → mit passiven Schallschutz	0	8.293	16.407	12.612	11.445	10.674	10.790	11.117	10.799	10.552	10.867	9.906

29333163

Abwägung Buchschlag, Maßnahmen an Strecke 3601 km 10,148 bis 10,700	mit vorh. Schallschutz	nur BüG	Variante 15m	Variante 10m	Variante 8m	Variante 6m	Variante 5,50m	Variante 5m	Variante 4,50m	Variante 4m	Variante 3,50m	Variante 3m	nur SSD und BüG
Wandhöhe Außenwand [m über SO] Besonders überwacht Gleis Schienenstegdämpfer	0,0	0,0 ja	15 - 15 m ja	10 - 10 m ja	8 - 8 m ja	6 - 6 m ja	5,5 - 5,5 m ja	5 - 5 m ja	4,5 - 4,5 m ja	4 - 4 m ja	3,5 - 3,5 m ja	3 - 3 m ja	ja ja
Mittlere Lärmbelastung													
maximaler Beurteilungspegel am Tag [dB(A)]	61,0	59,7	55,0	55,1	55,2	55,6	55,9	56,3	56,7	57,2	57,7	58,2	59,0
mittlerer Beurteilungspegel am Tag [dB(A)]	59,7	58,5	53,7	53,8	53,9	54,3	54,5	54,9	55,4	56,0	56,4	57,0	57,8
maximaler Beurteilungspegel in der Nacht [dB(A)]	61,6	59,9	54,4	54,5	54,6	55,1	55,4	55,8	56,3	57,1	57,6	58,1	58,8
mittlerer Beurteilungspegel in der Nacht [dB(A)]	60,2	58,6	53,1	53,1	53,3	53,7	54,0	54,5	55,1	55,8	56,3	56,9	57,5
mittlere Minderung durch aktiven Schallschutz [dB(A)]		-1,6	-7,2	-7,1	-7,0	-6,5	-6,2	-5,7	-5,2	-4,4	-3,9	-3,3	-2,8
mittlere Erhöhung gegenüber Variante 15m [dB(A)]	7,2	5,6	0,0	0,1	0,2	0,7	1,0	1,5	2,0	2,8	3,3	3,9	4,4
geschätzte Anzahl von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffener Wohn- oder Nutzungseinheiten													
Überschreitung des Grenzwertes am Tag	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Schutzfälle mit Restkonflikten im Sinne von Wohneinheiten für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW nicht eingehalten wird	21	15	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Einhaltung des Grenzwertes am Tag	0	6	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
aktiv gelöste Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW eingehalten wird	0	6	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Aktiver Schallschutz													
anteilige Länge [m]													
BüG 1.168	0	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416
Schienenstegdämpfer 1.168	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.108.432
Kosten BüG und Schienenstegdämpfer [EUR]	0	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	1.326.848
Schallschutzwände													
Außenwand [EUR]	0	0	1.654.875	1.156.400	957.324	757.620	725.535	693.450	627.831	562.005	528.471	494.730	0
Mittelwand [EUR]	0	0	4.250.640	2.797.940	2.216.860	1.635.780	1.564.140	1.492.500	1.345.240	1.201.960	869.540	819.500	0
Baukosten Schallschutzwände [EUR]	0	0	5.905.515	3.954.340	3.174.184	2.393.400	2.289.675	2.185.950	1.973.071	1.763.965	1.398.011	1.314.230	0
Erhaltungskosten Schallschutzwände [EUR]	0	0	3.501.970	2.344.924	1.882.291	1.419.286	1.357.777	1.296.268	1.170.031	1.046.031	829.021	779.338	0
Gesamtkosten aktiver Schallschutz [EUR]	0	218.416	9.625.901	6.517.680	5.274.891	4.031.102	3.865.868	3.700.634	3.361.518	3.028.412	2.445.448	2.311.984	1.326.848
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall [EUR/Schutzfall] → ohne passiven Schallschutz	0	36.403	1.069.545	724.187	586.099	447.900	429.541	411.182	373.502	336.490	271.716	256.887	147.428
Passiver Schallschutz													
passiv zu lösende Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW überschritten wird	21	15	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Kosten passiver Schallschutz [EUR]	105.000	75.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Gesamtkosten Schallschutz (aktiver und passiver Schallschutz) [EUR]	105.000	293.416	9.685.901	6.577.680	5.334.891	4.091.102	3.925.868	3.760.634	3.421.518	3.088.412	2.505.448	2.371.984	1.386.848
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall [EUR/Schutzfall] → mit passiven Schallschutz	0	48.903	1.076.211	730.853	592.766	454.567	436.208	417.848	380.169	343.157	278.383	263.554	154.094

Abwägung Buchschlag, Prognose 2030, Maßnahmen an Strecke 3601 km 10,148 bis 10,700	mit vorh. Schallschutz	vorh. Schallsch. und BüG	vorh. Schallsch. und Schienenstegdämpfer	Variante 10m	Variante 8m	Variante 6m	Variante 5,50m	Variante 5m	Variante 4,50m	Variante 4m	Variante 3,50m	Variante 3m	vorh. Schallsch., SSD und BüG
gepl. Wandhöhe Außenwand [m über SO] Besonders überwacht Gleis Schienenstegdämpfer		ja	ja	10 - 10 m ja	8 - 8 m ja	6 - 6 m ja	5,5 - 5,5 m ja	5 - 5 m ja	4,5 - 4,5 m ja	4 - 4 m ja	3,5 - 3,5 m ja	3 - 3 m ja	ja ja
Mittlere Lärmbelastung													
maximaler Beurteilungspegel am Tag [dB(A)]	61,1	60,1	60,4	58,0	58,0	58,2	58,3	58,4	58,6	58,9	59,1	59,4	59,8
mittlerer Beurteilungspegel am Tag [dB(A)]	60,4	59,3	59,6	56,4	56,5	56,7	56,8	57,0	57,3	57,6	57,9	58,3	58,9
maximaler Beurteilungspegel in der Nacht [dB(A)]	60,4	58,8	59,2	55,8	55,9	56,1	56,2	56,5	56,7	57,0	57,3	57,6	58,1
mittlerer Beurteilungspegel in der Nacht [dB(A)]	59,8	58,0	58,5	54,4	54,5	54,7	54,9	55,2	55,5	56,0	56,3	56,8	57,3
mittlere Minderung durch aktiven Schallschutz [dB(A)]		-1,7	-1,3	-5,4	-5,3	-5,0	-4,9	-4,6	-4,2	-3,8	-3,4	-3,0	-2,5
geschätzte Anzahl von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffener Wohn- oder Nutzungseinheiten													
Überschreitung des Grenzwertes am Tag	5	4	4	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3
Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht	6	6	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Schutzfälle mit Restkonflikten im Sinne von Wohneinheiten für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW nicht eingehalten wird	11	10	10	5	6	6	6	6	6	6	7	7	9
Einhaltung des Grenzwertes am Tag	0	1	1	5	5	5	5	5	5	5	4	4	2
Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
aktiv gelöste Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW eingehalten wird	0	1	1	6	5	5	5	5	5	5	4	4	2
Aktiver Schallschutz													
anteilige Länge [m]													
BüG 1.168	0	218.416	0	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416
Schienenstegdämpfer 1.168	0	0	1.108.432	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.108.432
Kosten BüG und Schienenstegdämpfer [EUR]	0	218.416	1.108.432	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	218.416	1.326.848
Schallschutzwände													
Außenwand [EUR]	0	0	0	1.156.400	957.324	757.620	725.535	693.450	627.831	562.005	528.471	494.730	0
Mittelwand [EUR]	0	0	0	2.797.940	2.216.860	1.635.780	1.564.140	1.492.500	1.345.240	1.201.960	869.540	819.500	0
Baukosten Schallschutzwände [EUR]	0	0	0	3.954.340	3.174.184	2.393.400	2.289.675	2.185.950	1.973.071	1.763.965	1.398.011	1.314.230	0
Erhaltungskosten Schallschutzwände [EUR]	0	0	0	2.344.924	1.882.291	1.419.286	1.357.777	1.296.268	1.170.031	1.046.031	829.021	779.338	0
Gesamtkosten aktiver Schallschutz [EUR]	0	218.416	1.108.432	6.517.680	5.274.891	4.031.102	3.865.868	3.700.634	3.361.518	3.028.412	2.445.448	2.311.984	1.326.848
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall [EUR/Schutzfall] → ohne passiven Schallschutz	0	218.416	1.108.432	1.086.280	1.054.978	806.220	773.174	740.127	672.304	605.682	611.362	577.996	663.424
Passiver Schallschutz													
passiv zu lösende Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW überschritten wird	11	10	10	5	6	6	6	6	6	6	7	7	9
Kosten passiver Schallschutz [EUR]	55.000	50.000	50.000	25.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	35.000	35.000	45.000
Gesamtkosten Schallschutz (aktiver und passiver Schallschutz) [EUR]	55.000	268.416	1.158.432	6.542.680	5.304.891	4.061.102	3.895.868	3.730.634	3.391.518	3.058.412	2.480.448	2.346.984	1.371.848
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall [EUR/Schutzfall] → mit passiven Schallschutz	0	268.416	1.158.432	1.090.447	1.060.978	812.220	779.174	746.127	678.304	611.682	620.112	586.746	685.924

Abwägung Neu-Isenburger Schneise 40		ohne Schallschutz	nur BüG	Vollschutz	LS max 6m	LS max 5m50	LS max 5m	LS max 4m50	LS max 4m	LS max 3m50	LS 3m	LS 2m50	LS 2m
Wandhöhe Außenwand [m über SO]		0,0	0,0	3 - 9,5 m	3 - 6 m	3 - 5,5 m	3 - 5 m	3 - 4,5 m	3 - 4 m	3 - 3,5 m	3 - 3 m	2,5 - 2,5 m	2 - 2 m
Besonders überwachtetes Gleis			ja	nein									
Schienenstegdämpfer			nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Mittlere Lärmbelastung													
maximaler Beurteilungspegel am Tag	[dB(A)]	58,6	57,3	53,9	54,3	54,6	54,8	55,0	55,3	55,6	55,8	56,1	56,5
mittlerer Beurteilungspegel am Tag	[dB(A)]	55,7	54,5	50,4	50,9	51,1	51,4	51,7	52,1	52,4	52,8	53,1	53,5
maximaler Beurteilungspegel in der Nacht	[dB(A)]	58,5	57,3	53,9	54,7	55,0	55,2	55,5	55,8	56,1	56,3	56,6	56,9
mittlerer Beurteilungspegel in der Nacht	[dB(A)]	55,8	54,6	50,6	51,2	51,5	51,8	52,1	52,5	52,9	53,2	53,6	53,9
mittlere Minderung durch aktiven Schallschutz	[dB(A)]		-1,2	-5,1	-4,6	-4,3	-4,0	-3,6	-3,3	-2,9	-2,5	-2,2	-1,8
mittlere Erhöhung gegenüber Variante Vollschutz	[dB(A)]	5,1	3,9	0,0	0,5	0,8	1,1	1,5	1,8	2,2	2,6	2,9	3,3
geschätzte Anzahl von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffener Wohn- oder Nutzungseinheiten													
Überschreitung des Grenzwertes am Tag		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht		44	34	0	1	3	4	4	4	8	9	13	17
Schutzfälle mit Restkonflikten im Sinne von Wohneinheiten für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW nicht eingehalten wird		44	34	0	1	3	4	4	4	8	9	13	17
Einhaltung des Grenzwertes am Tag		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Einhaltung des Grenzwertes in der Nacht		0	10	44	43	41	40	40	40	36	35	31	27
aktiv gelöste Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW eingehalten wird		0	10	44	43	41	40	40	40	36	35	31	27
Aktiver Schallschutz													
BüG		0	205.513	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schienenstegdämpfer		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kosten BüG und Schienenstegdämpfer		[EUR]	205.513	0									
Schallschutzwände													
Außenwand		[EUR]	0	1.018.116	907.860	883.370	858.880	808.794	758.550	732.954	707.200	640.640	574.080
Mittelwand		[EUR]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baukosten Schallschutzwände		[EUR]	0	1.018.116	907.860	883.370	858.880	808.794	758.550	732.954	707.200	640.640	574.080
Verbreiterung Brücke		[EUR]	0	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Baukosten Schallschutzwände + zusätzliche Kosten		[EUR]	0	1.218.116	1.107.860	1.083.370	1.058.880	1.008.794	958.550	932.954	907.200	840.640	774.080
Erhaltungskosten Schallschutzwände		[EUR]	0	603.743	538.361	523.838	509.316	479.615	449.820	434.642	419.370	379.900	340.429
Gesamtkosten aktiver Schallschutz		[EUR]	0	205.513	2.839.975	2.554.081	2.490.578	2.427.076	2.297.203	2.166.920	2.033.770	1.861.180	1.688.589
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall → ohne passiven Schallschutz		[EUR/Schutzfall]	0	20.551	64.545	59.397	60.746	60.677	57.430	54.173	58.349	58.108	62.540
Passiver Schallschutz													
passiv zu lösende Schutzfälle im Sinne von Wohneinheiten, für die mit dem gewählten Schutzkonzept der IGW überschritten wird			44	34	0	1	3	4	4	4	8	9	13
Kosten passiver Schallschutz		[EUR]	132.000	102.000	0	3.000	9.000	12.000	12.000	12.000	24.000	27.000	39.000
Gesamtkosten Schallschutz (aktiver und passiver Schallschutz)		[EUR]	132.000	307.513	2.839.975	2.557.081	2.499.578	2.439.076	2.309.203	2.178.920	2.060.770	1.900.180	1.739.589
Gesamtkosten aktiv pro gelöstem Schutzfall → mit passiven Schallschutz		[EUR/Schutzfall]	0	30.751	64.545	59.467	60.965	60.977	57.730	54.473	59.015	58.879	64.429

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Spalte	Beschreibung
Fassade	Orientierung der untersuchten Gebäudefassade
Geschoss	untersuchte Geschossebene
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz
Lärmschutz	Besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach ?
dLr, IGW mit LS	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall mit Lärmschutz
passiv	Verbleibt ein Rechtsanspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV dem Grunde nach ?

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 83 Theodor-Heuss-Straße 65		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,2	51,3	-	2,3	ja	47,6	48,0	-2,6	-3,3	-	-	nein
	1.OG	50,7	51,7	-	2,7	ja	48,2	48,5	-2,4	-3,2	-	-	nein
IP 84 Theodor-Heuss-Straße 63		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,6	51,6	-	2,6	ja	48,2	48,4	-2,4	-3,2	-	-	nein
	1.OG	51,1	52,1	-	3,1	ja	48,8	49,0	-2,3	-3,1	-	-	nein
	2.OG	52,0	52,8	-	3,8	ja	49,9	50,0	-2,1	-2,8	-	1,0	ja
IP 85 Theodor-Heuss-Straße 61		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,7	51,7	-	2,7	ja	48,2	48,3	-2,5	-3,4	-	-	nein
	1.OG	51,3	52,2	-	3,2	ja	49,0	49,1	-2,3	-3,2	-	0,1	ja
	2.OG	52,1	52,9	-	3,9	ja	50,0	50,0	-2,1	-2,9	-	1,0	ja
IP 86 Theodor-Heuss-Straße 59		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,2	51,0	-	2,0	ja	48,0	48,0	-2,2	-3,0	-	-	nein
	1.OG	50,9	51,7	-	2,7	ja	48,9	48,9	-2,1	-2,8	-	-	nein
IP 87 Theodor-Heuss-Straße 57		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,5	51,6	-	2,6	ja	47,9	48,2	-2,6	-3,4	-	-	nein
	1.OG	51,0	52,0	-	3,0	ja	48,5	48,7	-2,5	-3,3	-	-	nein
IP 88 Theodor-Heuss-Straße 55		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,2	51,2	-	2,2	ja	47,7	48,0	-2,5	-3,3	-	-	nein
	1.OG	50,7	51,7	-	2,7	ja	48,4	48,6	-2,3	-3,1	-	-	nein
	2.OG	51,9	52,8	-	3,8	ja	49,9	50,0	-2,0	-2,8	-	1,0	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 89 Theodor-Heuss-Straße 53		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,4	51,4	-	2,4	ja	47,8	48,0	-2,6	-3,4	-	-	nein
	1.OG	51,0	52,0	-	3,0	ja	48,7	48,8	-2,4	-3,2	-	-	nein
	2.OG	51,9	52,8	-	3,8	ja	49,9	49,9	-2,1	-2,8	-	0,9	ja
IP 90 Theodor-Heuss-Straße 51		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,7	50,7	-	1,7	ja	47,3	47,4	-2,4	-3,3	-	-	nein
	1.OG	50,7	51,5	-	2,5	ja	48,4	48,4	-2,3	-3,1	-	-	nein
	2.OG	51,8	52,7	-	3,7	ja	49,7	49,8	-2,2	-2,9	-	0,8	ja
IP 91 Bahnhofstraße 233		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,6	53,8	-	4,8	ja	49,8	50,3	-2,8	-3,5	-	1,3	ja
	1.OG	53,3	54,4	-	5,4	ja	50,5	51,0	-2,8	-3,5	-	2,0	ja
	2.OG	53,9	55,0	-	6,0	ja	51,2	51,5	-2,7	-3,5	-	2,5	ja
	3.OG	54,5	55,6	-	6,6	ja	51,8	52,1	-2,7	-3,4	-	3,1	ja
	4.OG	54,9	55,9	-	6,9	ja	52,3	52,5	-2,6	-3,4	-	3,5	ja
	5.OG	55,3	56,3	-	7,3	ja	52,8	52,9	-2,6	-3,4	-	3,9	ja
	6.OG	55,9	56,8	-	7,8	ja	53,4	53,4	-2,5	-3,4	-	4,4	ja
	7.OG	56,4	57,2	-	8,2	ja	54,0	53,9	-2,4	-3,3	-	4,9	ja
	8.OG	56,9	57,6	-	8,6	ja	54,5	54,3	-2,3	-3,3	-	5,3	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 3 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 92 Bahnhofstraße 231		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,7	51,9	-	2,9	ja	47,4	48,0	-3,2	-3,9	-	-	nein
	1.OG	51,3	52,6	-	3,6	ja	48,1	48,7	-3,2	-3,8	-	-	nein
	2.OG	51,9	53,2	-	4,2	ja	48,8	49,4	-3,1	-3,7	-	0,4	ja
	3.OG	52,6	53,9	-	4,9	ja	49,6	50,2	-3,0	-3,7	-	1,2	ja
	4.OG	53,2	54,4	-	5,4	ja	50,2	50,8	-3,0	-3,7	-	1,8	ja
	5.OG	53,7	54,9	-	5,9	ja	50,7	51,2	-3,0	-3,7	-	2,2	ja
	6.OG	54,2	55,4	-	6,4	ja	51,2	51,7	-3,0	-3,7	-	2,7	ja
	7.OG	54,5	55,7	-	6,7	ja	51,5	52,0	-3,0	-3,7	-	3,0	ja
	8.OG	54,8	56,0	-	7,0	ja	51,9	52,3	-2,9	-3,7	-	3,3	ja
	9.OG	55,2	56,4	-	7,4	ja	52,3	52,7	-2,9	-3,7	-	3,7	ja
	10.OG	55,5	56,6	-	7,6	ja	52,7	53,0	-2,8	-3,6	-	4,0	ja
IP 93 Theodor-Heuss-Straße 44		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,9	52,0	-	3,0	ja	48,5	48,8	-2,5	-3,2	-	-	nein
	1.OG	51,5	52,6	-	3,6	ja	49,1	49,4	-2,4	-3,1	-	0,4	ja
IP 94 Theodor-Heuss-Straße 46		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,0	52,1	-	3,1	ja	48,5	48,9	-2,5	-3,2	-	-	nein
	1.OG	51,6	52,7	-	3,7	ja	49,2	49,5	-2,4	-3,2	-	0,5	ja
IP 95 Theodor-Heuss-Straße 48		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,1	52,1	-	3,1	ja	48,6	49,0	-2,4	-3,2	-	-	nein
	1.OG	51,6	52,7	-	3,7	ja	49,3	49,6	-2,4	-3,1	-	0,6	ja
IP 96 Theodor-Heuss-Straße 50		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,2	52,3	-	3,3	ja	48,7	49,1	-2,5	-3,2	-	0,1	ja
	1.OG	51,7	52,8	-	3,8	ja	49,3	49,6	-2,4	-3,2	-	0,6	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 4 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 97 Theodor-Heuss-Straße 52		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,0	52,2	-	3,2	ja	48,2	48,6	-2,8	-3,6	-	-	nein
	1.OG	51,6	52,7	-	3,7	ja	48,9	49,2	-2,7	-3,5	-	0,2	ja
IP 98 Theodor-Heuss-Straße 54		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,0	52,1	-	3,1	ja	48,2	48,6	-2,7	-3,5	-	-	nein
	1.OG	51,6	52,7	-	3,7	ja	49,0	49,2	-2,6	-3,4	-	0,2	ja
IP 99 Theodor-Heuss-Straße 56		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,2	52,3	-	3,3	ja	48,4	48,7	-2,8	-3,6	-	-	nein
	1.OG	51,8	52,9	-	3,9	ja	49,1	49,4	-2,7	-3,5	-	0,4	ja
IP 100 Bahnhofstraße 240		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	54,6	55,9	-	6,9	ja	51,4	52,0	-3,2	-3,9	-	3,0	ja
	1.OG	55,3	56,5	-	7,5	ja	52,0	52,7	-3,2	-3,9	-	3,7	ja
	2.OG	55,8	57,1	-	8,1	ja	52,6	53,2	-3,2	-3,9	-	4,2	ja
	3.OG	56,3	57,6	-	8,6	ja	53,2	53,8	-3,2	-3,8	-	4,8	ja
	4.OG	56,8	58,0	-	9,0	ja	53,6	54,2	-3,2	-3,9	-	5,2	ja
IP 101 Fritz-Erlor-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,3	56,5	-	7,5	ja	52,0	52,7	-3,2	-3,8	-	3,7	ja
	1.OG	55,8	57,1	-	8,1	ja	52,6	53,2	-3,2	-3,8	-	4,2	ja
	2.OG	56,3	57,5	-	8,5	ja	53,1	53,7	-3,2	-3,8	-	4,7	ja
	3.OG	56,7	57,9	-	8,9	ja	53,5	54,1	-3,2	-3,8	-	5,1	ja
	4.OG	57,1	58,3	-	9,3	ja	54,0	54,5	-3,1	-3,8	-	5,5	ja
	5.OG	57,5	58,7	-	9,7	ja	54,4	54,9	-3,1	-3,8	-	5,9	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 5 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 102 Erich-Ollenhauer-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,9	54,2	-	5,2	ja	49,8	50,4	-3,1	-3,8	-	1,4	ja
	1.OG	53,5	54,7	-	5,7	ja	50,4	50,9	-3,1	-3,8	-	1,9	ja
	2.OG	54,0	55,2	-	6,2	ja	50,9	51,4	-3,0	-3,8	-	2,4	ja
	3.OG	54,5	55,7	-	6,7	ja	51,5	51,9	-3,0	-3,8	-	2,9	ja
	4.OG	55,0	56,1	-	7,1	ja	52,1	52,4	-3,0	-3,7	-	3,4	ja
	5.OG	55,5	56,6	-	7,6	ja	52,6	52,9	-2,9	-3,7	-	3,9	ja
	6.OG	56,0	57,1	-	8,1	ja	53,2	53,4	-2,9	-3,7	-	4,4	ja
	7.OG	56,5	57,6	-	8,6	ja	53,7	53,8	-2,9	-3,7	-	4,8	ja
	8.OG	57,1	58,1	-	9,1	ja	54,1	54,3	-2,9	-3,8	-	5,3	ja
	9.OG	57,6	58,6	-	9,6	ja	54,6	54,8	-2,9	-3,8	-	5,8	ja
	10.OG	58,1	59,2	-	10,2	ja	55,2	55,4	-2,9	-3,8	-	6,4	ja
	11.OG	59,0	60,1	-	11,1	ja	56,1	56,3	-2,9	-3,7	-	7,3	ja
IP 103 Erich-Ollenhauer-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,5	51,8	-	2,8	ja	47,4	47,9	-3,1	-3,8	-	-	nein
	1.OG	51,3	52,5	-	3,5	ja	48,2	48,7	-3,1	-3,8	-	-	nein
	2.OG	51,8	53,0	-	4,0	ja	48,7	49,3	-3,0	-3,7	-	0,3	ja
	3.OG	52,3	53,5	-	4,5	ja	49,4	49,9	-2,9	-3,6	-	0,9	ja
	4.OG	52,8	54,0	-	5,0	ja	50,0	50,6	-2,8	-3,4	-	1,6	ja
	5.OG	53,3	54,5	-	5,5	ja	50,6	51,2	-2,7	-3,3	-	2,2	ja
	6.OG	53,7	54,8	-	5,8	ja	51,0	51,5	-2,7	-3,3	-	2,5	ja
	7.OG	54,1	55,2	-	6,2	ja	51,4	51,9	-2,6	-3,3	-	2,9	ja
	8.OG	54,7	55,7	-	6,7	ja	52,1	52,4	-2,6	-3,3	-	3,4	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 6 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 104 Fritz-Erlor-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	54,7	56,0	-	7,0	ja	51,5	52,3	-3,2	-3,7	-	3,3	ja
	1.OG	55,2	56,6	-	7,6	ja	52,0	52,8	-3,2	-3,8	-	3,8	ja
	2.OG	55,7	57,0	-	8,0	ja	52,5	53,2	-3,2	-3,8	-	4,2	ja
	3.OG	56,1	57,4	-	8,4	ja	52,9	53,6	-3,2	-3,8	-	4,6	ja
	4.OG	56,5	57,7	-	8,7	ja	53,3	54,0	-3,1	-3,8	-	5,0	ja
	5.OG	57,0	58,2	-	9,2	ja	53,9	54,5	-3,1	-3,8	-	5,5	ja
	6.OG	57,1	58,3	-	9,3	ja	54,1	54,5	-3,1	-3,8	-	5,5	ja
	7.OG	57,5	58,7	-	9,7	ja	54,5	54,9	-3,1	-3,8	-	5,9	ja
IP 105 Fritz-Erlor-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,1	53,4	-	4,4	ja	48,8	49,3	-3,3	-4,0	-	0,3	ja
	1.OG	52,6	53,9	-	4,9	ja	49,3	49,9	-3,3	-4,0	-	0,9	ja
	2.OG	53,1	54,3	-	5,3	ja	49,8	50,3	-3,3	-4,0	-	1,3	ja
	3.OG	53,5	54,8	-	5,8	ja	50,3	50,8	-3,2	-4,0	-	1,8	ja
IP 106 Christian-Stock-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,9	54,2	-	5,2	ja	50,3	51,0	-2,6	-3,2	-	2,0	ja
	1.OG	53,7	55,0	-	6,0	ja	51,1	51,7	-2,6	-3,2	-	2,7	ja
	2.OG	54,3	55,5	-	6,5	ja	51,7	52,2	-2,6	-3,3	-	3,2	ja
	3.OG	55,1	56,3	-	7,3	ja	52,4	52,9	-2,7	-3,3	-	3,9	ja
	4.OG	55,8	56,9	-	7,9	ja	53,1	53,5	-2,6	-3,4	-	4,5	ja
	5.OG	56,4	57,5	-	8,5	ja	53,7	54,1	-2,6	-3,4	-	5,1	ja
	6.OG	57,0	58,1	-	9,1	ja	54,3	54,6	-2,7	-3,5	-	5,6	ja
	7.OG	57,6	58,6	-	9,6	ja	54,9	55,1	-2,7	-3,5	-	6,1	ja
	8.OG	58,5	59,4	-	10,4	ja	55,6	55,8	-2,7	-3,6	-	6,8	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 7 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 107 Kurt-Schumacher-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,8	48,1	-	-	nein	44,5	45,2	-2,3	-2,9	-	-	nein
	1.OG	47,4	48,6	-	-	nein	45,2	46,0	-2,2	-2,7	-	-	nein
	2.OG	47,9	49,1	-	0,1	ja	45,8	46,5	-2,1	-2,6	-	-	nein
	3.OG	48,4	49,5	-	0,5	ja	46,3	46,9	-2,1	-2,6	-	-	nein
	4.OG	49,0	50,2	-	1,2	ja	47,0	47,6	-2,0	-2,5	-	-	nein
	5.OG	49,7	50,9	-	1,9	ja	47,7	48,4	-2,0	-2,4	-	-	nein
	6.OG	50,5	51,6	-	2,6	ja	48,5	49,0	-2,0	-2,5	-	-	nein
IP 108 Christian-Stock-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,7	54,0	-	5,0	ja	50,0	50,6	-2,8	-3,4	-	1,6	ja
	1.OG	53,5	54,8	-	5,8	ja	50,7	51,4	-2,8	-3,4	-	2,4	ja
	2.OG	54,2	55,5	-	6,5	ja	51,4	52,0	-2,8	-3,5	-	3,0	ja
	3.OG	55,0	56,2	-	7,2	ja	52,2	52,8	-2,8	-3,5	-	3,8	ja
	4.OG	55,7	56,9	-	7,9	ja	53,0	53,4	-2,8	-3,5	-	4,4	ja
	5.OG	56,5	57,6	-	8,6	ja	53,7	54,1	-2,8	-3,5	-	5,1	ja
IP 109 Christian-Stock-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,5	52,9	-	3,9	ja	48,3	48,9	-3,3	-4,0	-	-	nein
	1.OG	52,6	54,0	-	5,0	ja	49,3	50,0	-3,3	-4,0	-	1,0	ja
	2.OG	53,6	54,9	-	5,9	ja	50,3	50,9	-3,3	-4,0	-	1,9	ja
	3.OG	54,7	56,0	-	7,0	ja	51,3	52,0	-3,3	-4,0	-	3,0	ja
	4.OG	55,4	56,8	-	7,8	ja	52,2	52,9	-3,2	-3,9	-	3,9	ja
	5.OG	56,3	57,7	-	8,7	ja	53,2	53,9	-3,1	-3,7	-	4,9	ja
	6.OG	56,2	57,4	-	8,4	ja	53,4	53,8	-2,8	-3,6	-	4,8	ja
	7.OG	57,1	58,3	-	9,3	ja	54,2	54,6	-2,9	-3,6	-	5,6	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 8 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 110 Christian-Stock-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,6	49,9	-	0,9	ja	45,9	46,7	-2,7	-3,3	-	-	nein
	1.OG	49,1	50,4	-	1,4	ja	46,4	47,0	-2,8	-3,4	-	-	nein
	2.OG	49,8	51,1	-	2,1	ja	47,1	47,7	-2,7	-3,4	-	-	nein
	3.OG	51,0	52,1	-	3,1	ja	48,5	48,9	-2,5	-3,2	-	-	nein
IP 111 Kurt-Schumacher-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,8	54,1	-	5,1	ja	50,4	51,3	-2,3	-2,8	-	2,3	ja
	1.OG	54,0	55,3	-	6,3	ja	51,4	52,2	-2,5	-3,1	-	3,2	ja
	2.OG	55,3	56,6	-	7,6	ja	52,6	53,3	-2,7	-3,3	-	4,3	ja
	3.OG	56,3	57,6	-	8,6	ja	53,5	54,2	-2,8	-3,5	-	5,2	ja
	4.OG	57,3	58,6	-	9,6	ja	54,4	55,0	-2,9	-3,6	-	6,0	ja
	5.OG	58,2	59,4	-	10,4	ja	55,2	55,8	-3,0	-3,7	-	6,8	ja
	6.OG	59,0	60,3	-	11,3	ja	55,8	56,5	-3,2	-3,8	-	7,5	ja
IP 112 Kurt-Schumacher-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,0	47,2	-	-	nein	43,7	44,4	-2,3	-2,8	-	-	nein
	1.OG	46,7	47,9	-	-	nein	44,4	45,1	-2,3	-2,8	-	-	nein
	2.OG	47,8	48,9	-	-	nein	45,6	46,2	-2,2	-2,7	-	-	nein
	3.OG	48,5	49,6	-	0,6	ja	46,4	46,9	-2,1	-2,7	-	-	nein
	4.OG	49,2	50,2	-	1,2	ja	47,0	47,4	-2,2	-2,8	-	-	nein
	5.OG	49,6	50,6	-	1,6	ja	47,4	47,8	-2,1	-2,8	-	-	nein
	6.OG	50,0	51,0	-	2,0	ja	47,9	48,2	-2,2	-2,8	-	-	nein
	7.OG	50,5	51,5	-	2,5	ja	48,3	48,6	-2,2	-2,9	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 114 Kurt-Schumacher-Straße 5		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,3	46,5	-	-	nein	43,1	43,9	-2,2	-2,7	-	-	nein
	1.OG	46,1	47,3	-	-	nein	44,0	44,6	-2,1	-2,6	-	-	nein
	2.OG	47,0	48,2	-	-	nein	44,8	45,4	-2,2	-2,7	-	-	nein
	3.OG	48,7	49,9	-	0,9	ja	46,2	46,9	-2,5	-3,0	-	-	nein
	4.OG	50,0	51,3	-	2,3	ja	47,1	47,8	-2,9	-3,5	-	-	nein
	5.OG	50,7	51,9	-	2,9	ja	48,0	48,6	-2,7	-3,3	-	-	nein
	6.OG	51,3	52,6	-	3,6	ja	48,5	49,0	-2,9	-3,5	-	-	nein
	7.OG	51,9	53,1	-	4,1	ja	49,2	49,8	-2,7	-3,3	-	0,8	ja
IP 115 Kurt-Schumacher-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,2	49,4	-	0,4	ja	46,2	46,9	-2,0	-2,5	-	-	nein
	1.OG	48,6	49,8	-	0,8	ja	46,6	47,3	-2,1	-2,5	-	-	nein
	2.OG	49,2	50,4	-	1,4	ja	47,0	47,7	-2,2	-2,7	-	-	nein
	3.OG	49,7	50,9	-	1,9	ja	47,5	48,2	-2,2	-2,7	-	-	nein
	4.OG	50,3	51,5	-	2,5	ja	48,1	48,7	-2,2	-2,7	-	-	nein
	5.OG	50,9	52,1	-	3,1	ja	48,7	49,4	-2,2	-2,7	-	0,4	ja
	6.OG	51,6	52,8	-	3,8	ja	49,4	50,0	-2,2	-2,8	-	1,0	ja
IP 264 Bahnhofstraße 222		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,3	46,6	-	-	nein	42,9	43,6	-2,5	-3,0	-	-	nein
	1.OG	46,9	48,2	-	-	nein	44,2	44,9	-2,7	-3,3	-	-	nein
	2.OG	47,5	48,8	-	-	nein	45,0	45,6	-2,6	-3,2	-	-	nein
	3.OG	48,1	49,3	-	0,3	ja	45,6	46,2	-2,5	-3,1	-	-	nein
	4.OG	48,4	49,6	-	0,6	ja	45,9	46,5	-2,4	-3,1	-	-	nein
	5.OG	49,0	50,1	-	1,1	ja	46,5	47,1	-2,4	-3,1	-	-	nein
	6.OG	49,5	50,7	-	1,7	ja	47,1	47,6	-2,5	-3,1	-	-	nein
	7.OG	50,1	51,2	-	2,2	ja	47,6	48,1	-2,5	-3,1	-	-	nein
	8.OG	50,7	51,8	-	2,8	ja	48,2	48,7	-2,4	-3,1	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 10 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 265 Kurt-Schuhmacher-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,0	45,4	-	-	nein	41,7	42,6	-2,3	-2,8	-	-	nein
	1.OG	45,7	47,0	-	-	nein	43,2	44,0	-2,5	-3,0	-	-	nein
IP 266 Kurt-Schuhmacher-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,8	45,0	-	-	nein	42,6	43,6	-1,2	-1,4	-	-	nein
IP 267 Bahnhofstraße 229		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,2	46,5	-	-	nein	42,8	43,5	-2,5	-3,0	-	-	nein
	1.OG	45,9	47,1	-	-	nein	43,4	44,1	-2,4	-3,0	-	-	nein
	2.OG	46,5	47,7	-	-	nein	44,1	44,8	-2,4	-2,9	-	-	nein
	3.OG	47,1	48,4	-	-	nein	44,8	45,5	-2,3	-2,9	-	-	nein
	4.OG	47,8	49,0	-	-	nein	45,5	46,1	-2,4	-2,9	-	-	nein
	5.OG	48,5	49,7	-	0,7	ja	46,1	46,7	-2,4	-3,0	-	-	nein
	6.OG	49,2	50,4	-	1,4	ja	46,8	47,4	-2,4	-3,0	-	-	nein
IP 268 Werner-Hilpert-Straße 18		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,8	44,0	-	-	nein	41,4	42,3	-1,4	-1,7	-	-	nein
	1.OG	43,5	44,6	-	-	nein	42,2	42,9	-1,3	-1,7	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 269 Kurt-Schuhmacher-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,9	46,1	-	-	nein	43,5	44,3	-1,4	-1,7	-	-	nein
	1.OG	45,7	46,7	-	-	nein	44,2	44,9	-1,4	-1,8	-	-	nein
	2.OG	47,1	48,1	-	-	nein	45,5	45,9	-1,6	-2,1	-	-	nein
	3.OG	47,8	48,7	-	-	nein	46,2	46,5	-1,6	-2,2	-	-	nein
	4.OG	48,3	49,1	-	0,1	ja	46,6	46,9	-1,7	-2,3	-	-	nein
	5.OG	48,6	49,5	-	0,5	ja	47,0	47,2	-1,7	-2,3	-	-	nein
	6.OG	48,9	49,7	-	0,7	ja	47,2	47,4	-1,7	-2,3	-	-	nein
	7.OG	49,2	50,1	-	1,1	ja	47,5	47,7	-1,7	-2,4	-	-	nein
	8.OG	49,8	50,5	-	1,5	ja	48,0	48,1	-1,7	-2,4	-	-	nein
IP 270 Werner-Hilpert-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,6	45,7	-	-	nein	43,1	43,9	-1,4	-1,8	-	-	nein
	1.OG	44,9	46,0	-	-	nein	43,5	44,2	-1,4	-1,8	-	-	nein
IP 271 Friedensallee 178		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,1	45,9	-	-	nein	43,8	43,9	-1,3	-1,9	-	-	nein
	1.OG	45,5	46,3	-	-	nein	44,1	44,3	-1,4	-2,0	-	-	nein
	2.OG	46,1	46,8	-	-	nein	44,6	44,7	-1,4	-2,0	-	-	nein
	3.OG	46,8	47,5	-	-	nein	45,3	45,4	-1,5	-2,1	-	-	nein
	4.OG	47,4	48,1	-	-	nein	45,8	45,9	-1,6	-2,2	-	-	nein
	5.OG	47,9	48,6	-	-	nein	46,4	46,4	-1,5	-2,2	-	-	nein
	6.OG	48,2	49,0	-	-	nein	46,7	46,8	-1,5	-2,2	-	-	nein
	7.OG	48,6	49,3	-	0,3	ja	47,1	47,2	-1,5	-2,2	-	-	nein
	8.OG	49,1	49,9	-	0,9	ja	47,5	47,6	-1,6	-2,3	-	-	nein
	9.OG	49,2	49,9	-	0,9	ja	47,4	47,3	-1,8	-2,6	-	-	nein
	10.OG	49,5	50,2	-	1,2	ja	47,6	47,6	-1,8	-2,6	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 12 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 272 Friedensallee 176		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,0	44,3	-	-	nein	42,4	43,5	-0,6	-0,8	-	-	nein
	1.OG	43,8	45,0	-	-	nein	43,0	44,1	-0,8	-0,9	-	-	nein
	2.OG	43,7	45,0	-	-	nein	42,9	43,9	-0,9	-1,1	-	-	nein
	3.OG	44,2	45,4	-	-	nein	43,3	44,3	-0,9	-1,1	-	-	nein
	4.OG	44,6	45,7	-	-	nein	43,6	44,5	-1,0	-1,2	-	-	nein
	5.OG	45,1	46,1	-	-	nein	44,0	44,8	-1,0	-1,3	-	-	nein
	6.OG	45,4	46,5	-	-	nein	44,3	45,1	-1,1	-1,4	-	-	nein
	7.OG	45,8	46,9	-	-	nein	44,7	45,4	-1,2	-1,5	-	-	nein
	8.OG	47,1	48,0	-	-	nein	45,8	46,3	-1,3	-1,8	-	-	nein
IP 273 Friedensallee 174		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,9	45,8	-	-	nein	44,2	44,8	-0,7	-1,0	-	-	nein
	1.OG	45,1	46,0	-	-	nein	44,4	45,0	-0,7	-1,0	-	-	nein
	2.OG	45,3	46,2	-	-	nein	44,6	45,2	-0,7	-1,0	-	-	nein
	3.OG	45,6	46,5	-	-	nein	44,9	45,4	-0,8	-1,1	-	-	nein
	4.OG	45,8	46,6	-	-	nein	45,0	45,6	-0,8	-1,1	-	-	nein
	5.OG	46,0	46,8	-	-	nein	45,2	45,7	-0,8	-1,1	-	-	nein
	6.OG	46,2	47,1	-	-	nein	45,3	45,9	-0,9	-1,2	-	-	nein
	7.OG	46,5	47,4	-	-	nein	45,6	46,1	-1,0	-1,3	-	-	nein
	8.OG	47,3	48,2	-	-	nein	46,1	46,6	-1,2	-1,6	-	-	nein
IP 274 Friedensallee 172		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,8	45,8	-	-	nein	44,0	44,8	-0,8	-1,1	-	-	nein
	1.OG	45,0	46,0	-	-	nein	44,2	45,0	-0,8	-1,1	-	-	nein
IP 275 Friedensallee 170		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,6	45,6	-	-	nein	43,9	44,6	-0,7	-0,9	-	-	nein
	1.OG	44,7	45,7	-	-	nein	44,0	44,8	-0,7	-0,9	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 13 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 276 Friedensallee 168		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,3	45,4	-	-	nein	43,6	44,5	-0,7	-0,9	-	-	nein
	1.OG	44,5	45,6	-	-	nein	43,8	44,7	-0,7	-0,9	-	-	
IP 277 Friedensallee 164		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,0	46,0	-	-	nein	44,4	45,3	-0,6	-0,7	-	-	nein
	1.OG	46,1	47,1	-	-	nein	45,4	46,1	-0,7	-1,0	-	-	
IP 278 Friedensallee 166		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,0	44,4	-	-	nein	42,3	43,7	-0,7	-0,8	-	-	nein
	1.OG	43,5	44,9	-	-	nein	42,8	44,0	-0,8	-0,9	-	-	
IP 279 Stoltzestraße 121		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,8	45,2	-	-	nein	43,3	44,5	-0,5	-0,6	-	-	nein
	1.OG	44,2	45,5	-	-	nein	43,7	44,9	-0,6	-0,7	-	-	
	2.OG	45,4	46,5	-	-	nein	44,7	45,6	-0,7	-0,9	-	-	
IP 280 Werner-Hilpert-Straße 15		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	42,3	43,0	-	-	nein	40,6	40,5	-1,7	-2,4	-	-	nein
	1.OG	42,5	43,2	-	-	nein	40,8	40,8	-1,7	-2,4	-	-	
IP 281 Werner-Hilpert-Straße 13		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,6	44,5	-	-	nein	42,4	43,0	-1,2	-1,6	-	-	nein
	1.OG	44,0	45,0	-	-	nein	42,9	43,6	-1,1	-1,4	-	-	

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 282 Bahnhofstraße 238		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	47,2	48,3	-	-	nein	44,8	45,2	-2,4	-3,1	-	-	nein
	1.OG	47,8	48,9	-	-	nein	45,4	45,8	-2,4	-3,1	-	-	nein
	2.OG	48,5	49,5	-	0,5	ja	46,0	46,3	-2,5	-3,2	-	-	nein
	3.OG	49,2	50,1	-	1,1	ja	46,6	46,9	-2,5	-3,3	-	-	nein
	4.OG	49,8	50,7	-	1,7	ja	47,3	47,5	-2,5	-3,3	-	-	nein
IP 283 Bahnhofstraße 236		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	47,6	48,8	-	-	nein	44,9	45,4	-2,7	-3,4	-	-	nein
	1.OG	48,1	49,3	-	0,3	ja	45,5	46,0	-2,7	-3,3	-	-	nein
	2.OG	48,8	49,9	-	0,9	ja	46,1	46,6	-2,7	-3,4	-	-	nein
	3.OG	49,5	50,7	-	1,7	ja	46,8	47,3	-2,7	-3,4	-	-	nein
	4.OG	50,0	51,2	-	2,2	ja	47,3	47,8	-2,7	-3,4	-	-	nein
	5.OG	50,5	51,7	-	2,7	ja	47,8	48,3	-2,7	-3,4	-	-	nein
IP 284 Werner-Hilpert-Straße 16		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	39,9	41,2	-	-	nein	38,5	39,6	-1,4	-1,6	-	-	nein
	1.OG	40,2	41,5	-	-	nein	39,0	40,0	-1,3	-1,5	-	-	nein
IP 285 Werner-Hilpert-Straße 14		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	39,8	41,1	-	-	nein	38,2	39,3	-1,5	-1,8	-	-	nein
	1.OG	40,6	41,8	-	-	nein	39,1	40,1	-1,4	-1,7	-	-	nein
	2.OG	43,3	44,1	-	-	nein	41,8	42,2	-1,4	-1,9	-	-	nein
IP 286 Werner-Hilpert-Straße 12		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	40,1	41,3	-	-	nein	38,9	39,9	-1,2	-1,4	-	-	nein
	1.OG	40,9	42,1	-	-	nein	39,8	40,7	-1,1	-1,4	-	-	nein
	2.OG	44,5	45,4	-	-	nein	43,0	43,3	-1,4	-2,1	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 15 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 287 Werner-Hilpert-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	43,0	44,0	-	-	nein	41,9	42,6	-1,1	-1,4	-	-	nein
	1.OG	43,2	44,2	-	-	nein	42,1	42,7	-1,1	-1,4	-	-	nein
	2.OG	44,9	45,8	-	-	nein	43,8	44,4	-1,0	-1,4	-	-	nein
IP 288 Fritz-Erler-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,7	44,7	-	-	nein	41,2	41,5	-2,5	-3,2	-	-	nein
	1.OG	44,1	45,1	-	-	nein	41,8	42,0	-2,3	-3,0	-	-	nein
	2.OG	44,6	45,6	-	-	nein	42,5	42,7	-2,1	-2,8	-	-	nein
IP 289 Bahnhofstraße 234		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	46,9	47,9	-	-	nein	44,4	44,6	-2,4	-3,2	-	-	nein
	1.OG	45,6	46,4	-	-	nein	43,5	43,6	-2,1	-2,9	-	-	nein
	2.OG	46,2	47,0	-	-	nein	44,2	44,1	-2,0	-2,9	-	-	nein
	3.OG	46,7	47,5	-	-	nein	44,6	44,6	-2,1	-2,9	-	-	nein
	4.OG	47,2	48,0	-	-	nein	45,2	45,1	-2,1	-2,9	-	-	nein
IP 290 Friedensallee 162		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,8	45,8	-	-	nein	44,2	44,9	-0,7	-0,9	-	-	nein
	1.OG	45,3	46,4	-	-	nein	44,6	45,5	-0,6	-0,8	-	-	nein
	2.OG	46,0	47,0	-	-	nein	45,1	45,8	-0,9	-1,2	-	-	nein
IP 291 Friedensallee 160		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,4	45,3	-	-	nein	43,8	44,5	-0,6	-0,8	-	-	nein
	1.OG	44,6	45,6	-	-	nein	44,1	44,8	-0,6	-0,8	-	-	nein
	2.OG	45,8	46,9	-	-	nein	45,1	45,8	-0,8	-1,1	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 16 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 292 Friedensallee 158		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
NW	EG	43,4	44,5	-	-	nein	42,8	43,7	-0,6	-0,8	-	-	nein
	1.OG	43,7	44,8	-	-	nein	43,1	44,0	0,6	-0,8	-	-	nein
	2.OG	43,9	45,0	-	-	nein	43,3	44,2	-0,6	-0,8	-	-	nein
IP 293 Friedensallee 156		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
NW	EG	43,3	44,5	-	-	nein	42,8	43,9	-0,5	-0,6	-	-	nein
	1.OG	43,4	44,6	-	-	nein	42,9	44,0	-0,5	-0,7	-	-	nein
	2.OG	44,9	46,1	-	-	nein	44,4	45,4	-0,5	-0,7	-	-	nein
IP 294 Friedensallee 154		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	43,3	44,6	-	-	nein	42,8	44,0	-0,5	-0,6	-	-	nein
	1.OG	43,8	45,1	-	-	nein	43,4	44,6	-0,5	-0,6	-	-	nein
	2.OG	44,7	45,9	-	-	nein	44,1	45,1	-0,6	-0,8	-	-	nein
IP 295 Friedensallee 152		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	43,0	44,4	-	-	nein	42,7	44,1	-0,3	-0,3	-	-	nein
	1.OG	43,5	44,9	-	-	nein	43,3	44,5	-0,3	-0,3	-	-	nein
	2.OG	44,6	45,8	-	-	nein	44,1	45,1	-0,6	-0,7	-	-	nein
IP 296 Alicestraße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,2	44,5	-	-	nein	42,9	44,1	-0,3	-0,4	-	-	nein
	1.OG	44,4	45,5	-	-	nein	43,8	44,8	-0,6	-0,7	-	-	nein
	2.OG	44,8	45,9	-	-	nein	44,1	45,0	-0,7	-0,9	-	-	nein
IP 297 Friedensallee 150		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
NW	EG	41,7	43,2	-	-	nein	41,5	43,0	-0,1	-0,2	-	-	nein
	1.OG	42,0	43,5	-	-	nein	41,8	43,3	-0,2	-0,2	-	-	nein
	2.OG	44,5	45,7	-	-	nein	43,9	45,0	-0,5	-0,7	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 17 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 298 Graf-Folke-Bernadotte-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,6	43,8	-	-	nein	42,2	43,2	-0,4	-0,6	-	-	nein
	1.OG	43,4	44,6	-	-	nein	42,8	43,8	0,6	-0,8	-	-	nein
IP 299 Graf-Folke-Bernadotte-Straße 2A		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	40,8	42,1	-	-	nein	40,3	41,4	-0,5	-0,7	-	-	nein
	1.OG	42,6	43,9	-	-	nein	41,9	43,0	-0,7	-0,9	-	-	nein
IP 300 Alicestraße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,1	43,6	-	-	nein	41,7	43,1	-0,4	-0,5	-	-	nein
	1.OG	42,9	44,3	-	-	nein	42,3	43,6	-0,6	-0,7	-	-	nein
	2.OG	44,0	45,4	-	-	nein	43,2	44,4	-0,8	-1,0	-	-	nein
IP 301 Alicestraße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	41,7	43,1	-	-	nein	41,4	42,8	-0,3	-0,3	-	-	nein
	1.OG	42,4	43,8	-	-	nein	42,1	43,4	-0,3	-0,4	-	-	nein
	2.OG	43,6	44,9	-	-	nein	43,0	44,1	-0,6	-0,7	-	-	nein
IP 302 Alicestraße 3		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,9	44,3	-	-	nein	42,6	44,0	-0,3	-0,3	-	-	nein
	1.OG	42,9	44,3	-	-	nein	42,5	43,8	-0,4	-0,5	-	-	nein
	2.OG	44,5	45,7	-	-	nein	43,9	45,0	-0,6	-0,8	-	-	nein
IP 303 Alicestraße 5		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	41,1	42,3	-	-	nein	40,3	41,3	-0,8	-1,0	-	-	nein
	1.OG	43,0	44,3	-	-	nein	42,2	43,4	-0,8	-0,9	-	-	nein
	2.OG	44,4	45,6	-	-	nein	43,5	44,5	-0,9	-1,1	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 304 Friedensallee		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,6	45,7	-	-	nein	43,9	44,9	-0,7	-0,9	-	-	nein
	1.OG	44,7	45,9	-	-	nein	44,0	44,9	0,7	-0,9	-	-	nein
	2.OG	45,1	46,2	-	-	nein	44,4	45,2	-0,8	-1,0	-	-	nein
IP 305 Friedensallee 223		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,6	45,7	-	-	nein	42,5	43,2	-2,1	-2,6	-	-	nein
	1.OG	45,3	46,4	-	-	nein	43,2	43,8	-2,1	-2,6	-	-	nein
	2.OG	45,8	46,9	-	-	nein	43,9	44,4	-1,9	-2,5	-	-	nein
	3.OG	46,6	47,7	-	-	nein	44,7	45,2	-1,9	-2,5	-	-	nein
	4.OG	47,2	48,2	-	-	nein	45,3	45,8	-1,9	-2,4	-	-	nein
	5.OG	47,8	48,8	-	-	nein	45,9	46,4	-1,9	-2,4	-	-	nein
	6.OG	48,2	49,2	-	0,2	ja	46,3	46,8	-1,9	-2,4	-	-	nein
IP 306 Friedensallee 221		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,5	43,6	-	-	nein	40,5	41,2	-1,9	-2,4	-	-	nein
	1.OG	43,1	44,2	-	-	nein	41,2	41,8	-1,9	-2,4	-	-	nein
	2.OG	43,8	44,9	-	-	nein	42,0	42,5	-1,9	-2,4	-	-	nein
	3.OG	44,9	45,9	-	-	nein	43,0	43,4	-1,9	-2,5	-	-	nein
	4.OG	45,7	46,7	-	-	nein	43,7	44,1	-2,0	-2,6	-	-	nein
	5.OG	46,6	47,6	-	-	nein	44,5	44,9	-2,0	-2,7	-	-	nein
	6.OG	47,9	49,0	-	-	nein	45,7	46,3	-2,2	-2,8	-	-	nein
	7.OG	48,9	50,1	-	1,1	ja	46,7	47,2	-2,2	-2,8	-	-	nein
	8.OG	49,5	50,7	-	1,7	ja	47,2	47,8	-2,4	-2,9	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 307 Friedensallee 223		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,9	45,2	-	-	nein	41,7	42,5	-2,2	-2,7	-	-	nein
	1.OG	44,7	45,9	-	-	nein	42,6	43,2	-2,1	-2,6	-	-	nein
	2.OG	45,3	46,4	-	-	nein	43,3	43,8	-2,0	-2,5	-	-	nein
	3.OG	46,1	47,2	-	-	nein	44,2	44,7	-1,9	-2,5	-	-	nein
	4.OG	46,7	47,7	-	-	nein	44,8	45,2	-1,9	-2,5	-	-	nein
	5.OG	47,4	48,5	-	-	nein	45,5	46,0	-1,9	-2,5	-	-	nein
	6.OG	47,8	48,8	-	-	nein	46,0	46,5	-1,8	-2,4	-	-	nein
IP 308 Bahnhofstraße 220		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,3	44,4	-	-	nein	42,1	42,9	-1,1	-1,4	-	-	nein
	1.OG	44,1	45,2	-	-	nein	42,8	43,6	-1,3	-1,7	-	-	nein
	2.OG	44,6	45,7	-	-	nein	43,3	44,1	-1,3	-1,7	-	-	nein
	3.OG	45,2	46,3	-	-	nein	43,9	44,6	-1,4	-1,7	-	-	nein
	4.OG	45,7	46,8	-	-	nein	44,2	45,0	-1,4	-1,8	-	-	nein
	5.OG	46,4	47,5	-	-	nein	44,8	45,5	-1,6	-2,0	-	-	nein
	6.OG	47,1	48,2	-	-	nein	45,4	46,1	-1,7	-2,1	-	-	nein
	7.OG	47,7	48,9	-	-	nein	45,9	46,6	-1,8	-2,3	-	-	nein
	8.OG	48,7	49,8	-	0,8	ja	46,8	47,3	-1,9	-2,5	-	-	nein
IP 309 Theodor-Heuss-Straße 49		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,6	49,6	-	0,6	ja	46,7	47,0	-1,9	-2,6	-	-	nein
	1.OG	49,4	50,3	-	1,3	ja	47,4	47,7	-2,0	-2,7	-	-	nein
	2.OG	50,6	51,5	-	2,5	ja	48,5	48,7	-2,0	-2,8	-	-	nein
IP 310 Theodor-Heuss-Straße 31		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,5	48,4	-	-	nein	46,0	46,4	-1,5	-2,0	-	-	nein
	1.OG	48,3	49,2	-	0,2	ja	46,6	47,0	-1,6	-2,2	-	-	nein
	2.OG	49,3	50,2	-	1,2	ja	47,6	47,8	-1,7	-2,4	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 20 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 311 Theodor-Heuss-Straße 13		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,5	47,4	-	-	nein	45,0	45,3	-1,5	-2,0	-	-	nein
	1.OG	47,1	48,0	-	-	nein	45,5	45,9	-1,6	-2,2	-	-	nein
IP 312 Theodor-Heuss-Straße 33		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,6	48,5	-	-	nein	45,6	45,8	-2,0	-2,7	-	-	nein
	1.OG	48,7	49,5	-	0,5	ja	46,7	46,9	-2,0	-2,7	-	-	nein
	2.OG	50,1	51,0	-	2,0	ja	48,0	48,1	-2,1	-2,8	-	-	nein
IP 313 Theodor-Heuss-Straße 15		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,0	47,1	-	-	nein	44,5	45,1	-1,6	-2,0	-	-	nein
	1.OG	47,2	48,2	-	-	nein	45,5	46,0	-1,7	-2,2	-	-	nein
	2.OG	48,9	49,8	-	0,8	ja	47,1	47,3	-1,8	-2,5	-	-	nein
IP 314 Theodor-Heuss-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,6	45,7	-	-	nein	43,1	43,8	-1,5	-1,9	-	-	nein
	1.OG	45,7	46,8	-	-	nein	44,0	44,7	-1,7	-2,2	-	-	nein
IP 315 Theodor-Heuss-Straße 42		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,6	48,8	-	-	nein	45,0	45,7	-2,6	-3,1	-	-	nein
	1.OG	48,3	49,5	-	0,5	ja	45,9	46,6	-2,4	-2,9	-	-	nein
IP 316 Theodor-Heuss-Straße 28		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,3	47,4	-	-	nein	44,0	44,5	-2,3	-2,9	-	-	nein
	1.OG	47,1	48,2	-	-	nein	44,9	45,3	-2,2	-2,9	-	-	nein
IP 317 Theodor-Heuss-Straße 14		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,0	46,2	-	-	nein	42,8	43,5	-2,2	-2,7	-	-	nein
	1.OG	45,8	46,9	-	-	nein	43,7	44,3	-2,0	-2,6	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 21 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 318 Theodor-Heuss-Straße 30		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,8	47,8	-	-	nein	44,8	45,3	-2,0	-2,5	-	-	nein
	1.OG	47,8	48,8	-	-	nein	45,8	46,3	-2,0	-2,5	-	-	nein
IP 319 Theodor-Heuss-Straße 16		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,7	47,0	-	-	nein	43,7	44,6	-2,0	-2,4	-	-	nein
	1.OG	46,7	47,9	-	-	nein	44,6	45,4	-2,1	-2,5	-	-	nein
IP 320 Theodor-Heuss-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,7	45,0	-	-	nein	42,4	43,3	-1,4	-1,7	-	-	nein
	1.OG	44,8	45,9	-	-	nein	43,3	44,1	-1,5	-1,8	-	-	nein
IP 321 Kurt-Schumacher-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	47,3	48,3	-	-	nein	44,7	44,9	-2,6	-3,4	-	-	nein
	1.OG	47,8	48,9	-	-	nein	45,3	45,6	-2,5	-3,3	-	-	nein
	2.OG	48,3	49,3	-	0,3	ja	45,8	46,0	-2,4	-3,3	-	-	nein
	3.OG	48,8	49,7	-	0,7	ja	46,4	46,5	-2,4	-3,2	-	-	nein
	4.OG	49,3	50,2	-	1,2	ja	47,0	47,0	-2,3	-3,2	-	-	nein
	5.OG	49,8	50,6	-	1,6	ja	47,5	47,4	-2,3	-3,2	-	-	nein
	6.OG	51,0	51,8	-	2,8	ja	48,7	48,6	-2,3	-3,2	-	-	nein
IP 322 Kurt-Schumacher-Straße 15		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	46,8	47,9	-	-	nein	44,2	44,5	-2,6	-3,4	-	-	nein
	1.OG	47,4	48,5	-	-	nein	44,9	45,2	-2,5	-3,3	-	-	nein
	2.OG	48,1	49,1	-	0,1	ja	45,7	45,9	-2,4	-3,2	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 22 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 323 Christian-Stock-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	44,9	46,0	-	-	nein	42,5	42,8	-2,5	-3,2	-	-	nein
	1.OG	45,4	46,5	-	-	nein	43,0	43,3	-2,4	-3,2	-	-	nein
	2.OG	46,0	47,1	-	-	nein	43,5	43,9	-2,5	-3,2	-	-	nein
IP 324 Theodor-Heuss-Straße 32		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,7	47,8	-	-	nein	44,7	45,4	-1,9	-2,4	-	-	nein
	1.OG	47,8	48,9	-	-	nein	45,8	46,2	-2,1	-2,6	-	-	nein
IP 325 Theodor-Heuss-Straße 34		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,0	48,1	-	-	nein	45,0	45,6	-2,0	-2,5	-	-	nein
	1.OG	47,9	49,0	-	-	nein	45,9	46,5	-2,0	-2,6	-	-	nein
IP 326 Theodor-Heuss-Straße 36		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,1	48,4	-	-	nein	45,0	45,8	-2,1	-2,6	-	-	nein
	1.OG	48,0	49,1	-	0,1	ja	45,8	46,5	-2,1	-2,6	-	-	nein
IP 327 Theodor-Heuss-Straße 38		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,7	47,9	-	-	nein	44,4	45,0	-2,4	-2,9	-	-	nein
	1.OG	47,4	48,6	-	-	nein	45,1	45,8	-2,3	-2,8	-	-	nein
IP 328 Theodor-Heuss-Straße 40		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,0	48,5	-	-	nein	44,5	45,1	-2,6	-3,1	-	-	nein
	1.OG	47,8	49,0	-	-	nein	45,5	46,1	-2,3	-2,9	-	-	nein
IP 329 Theodor-Heuss-Straße 18		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,9	47,2	-	-	nein	43,7	44,6	-2,2	-2,6	-	-	nein
	1.OG	46,8	48,0	-	-	nein	44,6	45,4	-2,2	-2,7	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 23 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 330 Theodor-Heuss-Straße 20		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,5	46,8	-	-	nein	43,4	44,2	-2,2	-2,6	-	-	nein
	1.OG	46,6	47,8	-	-	nein	44,4	45,1	-2,2	-2,8	-	-	nein
IP 331 Theodor-Heuss-Straße 22		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,9	47,2	-	-	nein	43,5	44,3	-2,4	-2,9	-	-	nein
	1.OG	46,8	48,0	-	-	nein	44,5	45,1	-2,3	-2,9	-	-	nein
IP 332 Theodor-Heuss-Straße 24		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,6	46,8	-	-	nein	42,5	43,0	-3,0	-3,7	-	-	nein
	1.OG	46,4	47,6	-	-	nein	43,7	44,1	-2,7	-3,5	-	-	nein
IP 333 Theodor-Heuss-Straße 26		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,5	46,7	-	-	nein	43,0	43,4	-2,6	-3,3	-	-	nein
	1.OG	46,6	47,7	-	-	nein	44,3	44,8	-2,3	-2,9	-	-	nein
IP 334 Theodor-Heuss-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,5	44,8	-	-	nein	42,1	43,1	-1,4	-1,7	-	-	nein
	1.OG	44,6	45,8	-	-	nein	43,2	44,0	-1,5	-1,8	-	-	nein
IP 335 Theodor-Heuss-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,1	45,3	-	-	nein	42,4	43,4	-1,6	-1,9	-	-	nein
	1.OG	45,2	46,4	-	-	nein	43,4	44,3	-1,8	-2,1	-	-	nein
IP 336 Theodor-Heuss-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,8	46,1	-	-	nein	42,8	43,8	-2,0	-2,3	-	-	nein
	1.OG	46,2	47,6	-	-	nein	44,1	44,9	-2,2	-2,6	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 24 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 337 Theodor-Heuss-Straße 10		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,6	45,8	-	-	nein	42,0	42,6	-2,6	-3,2	-	-	nein
	1.OG	45,6	46,7	-	-	nein	43,3	43,8	-2,3	-2,9	-	-	nein
IP 338 Theodor-Heuss-Straße 12		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,2	47,5	-	-	nein	43,4	44,1	-2,8	-3,3	-	-	nein
	1.OG	47,0	48,2	-	-	nein	44,5	45,2	-2,5	-3,0	-	-	nein
IP 339 Theodor-Heuss-Straße 47		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,6	49,6	-	0,6	ja	46,5	46,7	-2,1	-2,8	-	-	nein
	1.OG	49,3	50,2	-	1,2	ja	47,2	47,4	-2,1	-2,8	-	-	nein
	2.OG	50,2	51,1	-	2,1	ja	48,2	48,4	-2,0	-2,8	-	-	nein
IP 340 Theodor-Heuss-Straße 45		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,3	49,2	-	0,2	ja	46,3	46,7	-1,9	-2,6	-	-	nein
	1.OG	49,0	50,0	-	1,0	ja	47,0	47,4	-2,0	-2,6	-	-	nein
	2.OG	50,1	51,0	-	2,0	ja	48,1	48,4	-2,0	-2,7	-	-	nein
IP 341 Theodor-Heuss-Straße 43		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,2	49,2	-	0,2	ja	46,2	46,5	-2,0	-2,6	-	-	nein
	1.OG	48,9	49,9	-	0,9	ja	46,9	47,3	-2,0	-2,7	-	-	nein
	2.OG	50,3	51,2	-	2,2	ja	48,2	48,4	-2,1	-2,8	-	-	nein
IP 342 Theodor-Heuss-Straße 41		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,8	48,8	-	-	nein	45,9	46,2	-2,0	-2,6	-	-	nein
	1.OG	48,7	49,7	-	0,7	ja	46,7	47,0	-2,0	-2,7	-	-	nein
	2.OG	50,2	51,1	-	2,1	ja	48,1	48,3	-2,1	-2,8	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 25 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 343 Theodor-Heuss-Straße 39		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,9	47,9	-	-	nein	44,2	44,4	-2,6	-3,5	-	-	nein
	1.OG	47,9	48,9	-	-	nein	45,3	45,5	-2,6	-3,4	-	-	nein
	2.OG	50,2	51,2	-	2,2	ja	48,1	48,3	-2,2	-2,9	-	-	nein
IP 344 Theodor-Heuss-Straße 37		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,7	48,6	-	-	nein	45,4	45,6	-2,3	-3,1	-	-	nein
	1.OG	48,7	49,6	-	0,6	ja	46,4	46,6	-2,3	-3,0	-	-	nein
	2.OG	50,2	51,1	-	2,1	ja	48,1	48,3	-2,1	-2,8	-	-	nein
IP 345 Theodor-Heuss-Straße 35		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,6	48,6	-	-	nein	45,6	45,8	-2,1	-2,8	-	-	nein
	1.OG	48,8	49,8	-	0,8	ja	46,7	47,0	-2,1	-2,8	-	-	nein
	2.OG	50,2	51,1	-	2,1	ja	48,1	48,3	-2,1	-2,8	-	-	nein
IP 346 Theodor-Heuss-Straße 29		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,3	48,2	-	-	nein	45,8	46,2	-1,5	-2,0	-	-	nein
	1.OG	47,9	48,8	-	-	nein	46,3	46,7	-1,6	-2,1	-	-	nein
IP 347 Theodor-Heuss-Straße 27		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,2	48,2	-	-	nein	45,6	46,1	-1,6	-2,1	-	-	nein
	1.OG	47,7	48,7	-	-	nein	46,1	46,5	-1,6	-2,2	-	-	nein
	2.OG	48,8	49,7	-	0,7	ja	47,0	47,3	-1,8	-2,4	-	-	nein
IP 348 Theodor-Heuss-Straße 25		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,2	48,2	-	-	nein	45,6	46,1	-1,6	-2,1	-	-	nein
	1.OG	47,9	48,9	-	-	nein	46,2	46,6	-1,7	-2,2	-	-	nein
	2.OG	49,0	49,9	-	0,9	ja	47,3	47,6	-1,7	-2,3	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 26 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 349 Theodor-Heuss-Straße 23		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,2	48,3	-	-	nein	45,4	46,0	-1,8	-2,3	-	-	nein
	1.OG	48,1	49,2	-	0,2	ja	46,1	46,7	-2,0	-2,5	-	-	nein
	2.OG	49,1	50,1	-	1,1	ja	47,2	47,6	-1,9	-2,5	-	-	nein
IP 350 Theodor-Heuss-Straße 21		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,0	47,0	-	-	nein	43,9	44,2	-2,1	-2,8	-	-	nein
	1.OG	46,9	47,9	-	-	nein	44,7	45,0	-2,2	-2,9	-	-	nein
	2.OG	48,7	49,7	-	0,7	ja	46,9	47,2	-1,8	-2,5	-	-	nein
IP 351 Theodor-Heuss-Straße 19		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,4	47,3	-	-	nein	44,8	45,3	-1,6	-2,1	-	-	nein
	1.OG	47,4	48,3	-	-	nein	45,7	46,2	-1,6	-2,1	-	-	nein
	2.OG	48,8	49,7	-	0,7	ja	47,1	47,4	-1,7	-2,3	-	-	nein
IP 352 Theodor-Heuss-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,1	47,1	-	-	nein	44,7	45,3	-1,4	-1,8	-	-	nein
	1.OG	47,3	48,2	-	-	nein	45,8	46,4	-1,4	-1,8	-	-	nein
	2.OG	48,9	49,8	-	0,8	ja	47,4	47,7	-1,5	-2,0	-	-	nein
IP 353 Theodor-Heuss-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,7	46,5	-	-	nein	44,2	44,5	-1,5	-2,0	-	-	nein
	1.OG	46,6	47,4	-	-	nein	45,0	45,3	-1,5	-2,1	-	-	nein
IP 354 Theodor-Heuss-Straße 9		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,7	46,5	-	-	nein	44,5	44,9	-1,2	-1,6	-	-	nein
	1.OG	46,3	47,1	-	-	nein	45,1	45,4	-1,2	-1,7	-	-	nein

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1

Seite 27 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 355 Theodor-Heuss-Straße 7		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,4	46,2	-	-	nein	44,0	44,4	-1,3	-1,8	-	-	nein
	1.OG	46,0	46,8	-	-	nein	44,6	45,0	-1,4	-1,9	-	-	nein
IP 356 Theodor-Heuss-Straße 5		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,7	44,5	-	-	nein	41,8	41,9	-1,9	-2,6	-	-	nein
	1.OG	45,0	45,9	-	-	nein	43,3	43,7	-1,7	-2,3	-	-	nein
IP 357 Theodor-Heuss-Straße 3		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,0	45,1	-	-	nein	42,6	43,3	-1,4	-1,7	-	-	nein
	1.OG	44,9	45,9	-	-	nein	43,5	44,2	-1,4	-1,8	-	-	nein
IP 358 Werner-Hilpert-Straße 9		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,2	43,2	-	-	nein	41,0	41,6	-1,3	-1,7	-	-	nein
	1.OG	42,7	43,7	-	-	nein	41,5	42,1	-1,2	-1,6	-	-	nein
IP 359 Werner-Hilpert-Straße 10		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	39,8	41,0	-	-	nein	38,1	39,1	-1,6	-2,0	-	-	nein
	1.OG	40,9	42,1	-	-	nein	39,6	40,3	-1,4	-1,8	-	-	nein
	2.OG	44,3	45,1	-	-	nein	42,9	43,1	-1,4	-2,0	-	-	nein
IP 432 Bahnhofstraße 302		Nutzungsart		AU		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)							
W	EG	58,8	60,2	-	6,2	ja	55,2	56,1	-3,6	-4,1	-	2,1	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Spalte	Beschreibung
Fassade	Orientierung der untersuchten Gebäudefassade
Geschoss	untersuchte Geschossebene
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz
Lärmschutz	Besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach ?
dLr, IGW mit LS	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall mit Lärmschutz
passiv	Verbleibt ein Rechtsanspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV dem Grunde nach ?

~~17.05.2019~~ 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 1 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 83 Theodor-Heuss-Straße 65		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,9	55,7	-	6,7	ja	46,8	46,0	-9,1	-9,7	-	-	nein
	1.OG	56,7	56,5	-	7,5	ja	47,5	46,6	-9,2	-10,0	-	-	nein
IP 84 Theodor-Heuss-Straße 63		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,8	55,6	-	6,6	ja	47,4	46,3	-8,4	-9,2	-	-	nein
	1.OG	56,5	56,3	-	7,3	ja	48,0	47,0	-8,5	-9,4	-	-	nein
	2.OG	57,8	57,7	-	8,7	ja	49,2	48,1	-8,6	-9,6	-	-	nein
IP 85 Theodor-Heuss-Straße 61		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,0	55,9	-	6,9	ja	47,4	46,2	-8,6	-9,6	-	-	nein
	1.OG	56,7	56,7	-	7,7	ja	48,2	47,1	-8,5	-9,6	-	-	nein
	2.OG	58,0	58,0	-	9,0	ja	49,2	48,2	-8,8	-9,8	-	-	nein
IP 86 Theodor-Heuss-Straße 59		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,0	55,8	-	6,8	ja	47,3	46,1	-8,7	-9,7	-	-	nein
	1.OG	56,8	56,7	-	7,7	ja	48,2	47,0	-8,7	-9,7	-	-	nein
IP 87 Theodor-Heuss-Straße 57		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,1	56,0	-	7,0	ja	47,1	46,1	-9,1	-9,9	-	-	nein
	1.OG	56,9	56,8	-	7,8	ja	47,7	46,7	-9,2	-10,1	-	-	nein
IP 88 Theodor-Heuss-Straße 55		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	56,0	-	7,0	ja	46,9	45,9	-9,3	-10,1	-	-	nein
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja	47,7	46,6	-9,4	-10,3	-	-	nein
	2.OG	58,1	58,1	-	9,1	ja	49,2	48,2	-8,9	-9,9	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 2 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 89 Theodor-Heuss-Straße 53		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	56,0	-	7,0	ja	47,0	46,0	-9,2	-10,1	-	-	nein
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja	47,9	46,8	-9,1	-10,1	-	-	nein
	2.OG	57,9	57,9	-	8,9	ja	49,1	48,1	-8,8	-9,8	-	-	nein
IP 90 Theodor-Heuss-Straße 51		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,9	55,8	-	6,8	ja	46,5	45,3	-9,4	-10,4	-	-	nein
	1.OG	56,8	56,6	-	7,6	ja	47,6	46,4	-9,2	-10,2	-	-	nein
	2.OG	57,7	57,7	-	8,7	ja	48,9	47,9	-8,8	-9,8	-	-	nein
IP 91 Bahnhofstraße 233		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,8	56,9	-	7,9	ja	48,8	48,0	-8,1	-8,9	-	-	nein
	1.OG	57,5	57,6	-	8,6	ja	49,5	48,6	-8,0	-9,0	-	-	nein
	2.OG	58,1	58,3	-	9,3	ja	50,2	49,3	-8,0	-9,0	-	0,3	ja
	3.OG	58,8	59,0	-	10,0	ja	50,9	49,9	-7,9	-9,1	-	0,9	ja
	4.OG	59,5	59,7	0,5	10,7	ja	51,4	50,3	-8,1	-9,3	-	1,3	ja
	5.OG	60,0	60,2	1,0	11,2	ja	51,9	50,8	-8,1	-9,5	-	1,8	ja
	6.OG	60,4	60,6	1,4	11,6	ja	52,5	51,3	-7,9	-9,3	-	2,3	ja
	7.OG	60,8	61,0	1,8	12,0	ja	53,1	51,8	-7,7	-9,1	-	2,8	ja
	8.OG	61,2	61,4	2,2	12,4	ja	53,6	52,3	-7,6	-9,1	-	3,3	ja

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 3 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 92 Bahnhofstraße 231		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,6	53,8	-	4,8	ja	46,1	45,3	-7,5	-8,5	-	-	nein
	1.OG	54,1	54,3	-	5,3	ja	46,9	46,0	-7,3	-8,3	-	-	nein
	2.OG	54,7	55,0	-	6,0	ja	47,6	46,8	-7,1	-8,2	-	-	nein
	3.OG	55,3	55,6	-	6,6	ja	48,4	47,6	-6,9	-7,9	-	-	nein
	4.OG	55,8	56,1	-	7,1	ja	49,0	48,2	-6,8	-7,9	-	-	nein
	5.OG	56,3	56,6	-	7,6	ja	49,5	48,7	-6,8	-7,9	-	-	nein
	6.OG	56,7	57,0	-	8,0	ja	50,0	49,1	-6,7	-7,9	-	0,1	ja
	7.OG	57,0	57,4	-	8,4	ja	50,3	49,4	-6,7	-7,9	-	0,4	ja
	8.OG	57,3	57,6	-	8,6	ja	50,8	49,8	-6,6	-7,8	-	0,8	ja
	9.OG	57,7	58,0	-	9,0	ja	51,2	50,2	-6,5	-7,7	-	1,2	ja
	10.OG	58,2	58,4	-	9,4	ja	51,6	50,6	-6,6	-7,9	-	1,6	ja
IP 93 Theodor-Heuss-Straße 44		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	56,2	-	7,2	ja	47,6	46,7	-8,6	-9,5	-	-	nein
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja	48,3	47,4	-8,7	-9,5	-	-	nein
IP 94 Theodor-Heuss-Straße 46		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	56,2	-	7,2	ja	47,7	46,8	-8,5	-9,4	-	-	nein
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja	48,4	47,5	-8,6	-9,5	-	-	nein
IP 95 Theodor-Heuss-Straße 48		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	56,2	-	7,2	ja	47,7	46,9	-8,5	-9,3	-	-	nein
	1.OG	57,0	56,9	-	7,9	ja	48,4	47,5	-8,5	-9,4	-	-	nein
IP 96 Theodor-Heuss-Straße 50		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,3	56,2	-	7,2	ja	47,8	47,0	-8,5	-9,3	-	-	nein
	1.OG	57,0	57,0	-	8,0	ja	48,5	47,6	-8,5	-9,4	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 4 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 97 Theodor-Heuss-Straße 52		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,0	56,1	-	7,1	ja	47,3	46,4	-8,8	-9,6	-	-	nein
	1.OG	56,7	56,8	-	7,8	ja	48,0	47,1	-8,8	-9,7	-	-	nein
IP 98 Theodor-Heuss-Straße 54		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,1	56,1	-	7,1	ja	47,4	46,4	-8,7	-9,7	-	-	nein
	1.OG	56,8	56,8	-	7,8	ja	48,1	47,1	-8,7	-9,7	-	-	nein
IP 99 Theodor-Heuss-Straße 56		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,1	56,1	-	7,1	ja	47,4	46,4	-8,7	-9,7	-	-	nein
	1.OG	56,8	56,8	-	7,8	ja	48,2	47,2	-8,6	-9,7	-	-	nein
IP 100 Bahnhofstraße 240		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,8	57,1	-	8,1	ja	50,5	49,8	-6,3	-7,3	-	0,8	ja
	1.OG	57,4	57,7	-	8,7	ja	51,1	50,4	-6,3	-7,3	-	1,4	ja
	2.OG	58,0	58,3	-	9,3	ja	51,7	50,9	-6,3	-7,4	-	1,9	ja
	3.OG	58,5	58,8	-	9,8	ja	52,2	51,4	-6,3	-7,4	-	2,4	ja
	4.OG	58,9	59,3	-	10,3	ja	52,7	51,9	-6,3	-7,4	-	2,9	ja
IP 101 Fritz-Erler-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,8	57,1	-	8,1	ja	51,1	50,4	-5,7	-6,7	-	1,4	ja
	1.OG	57,5	57,8	-	8,8	ja	51,6	50,9	-5,9	-6,9	-	1,9	ja
	2.OG	58,2	58,5	-	9,5	ja	52,0	51,3	-6,1	-7,2	-	2,3	ja
	3.OG	58,7	59,0	-	10,0	ja	52,5	51,7	-6,2	-7,3	-	2,7	ja
	4.OG	59,1	59,5	0,1	10,5	ja	52,9	52,1	-6,1	-7,3	-	3,1	ja
	5.OG	59,4	59,8	0,4	10,8	ja	53,4	52,6	-6,0	-7,2	-	3,6	ja

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 5 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 102 Erich-Ollenhauer-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,3	55,6	-	6,6	ja	48,9	48,1	-6,5	-7,6	-	-	nein
	1.OG	56,1	56,4	-	7,4	ja	49,4	48,6	-6,7	-7,8	-	-	nein
	2.OG	57,1	57,4	-	8,4	ja	49,9	49,0	-7,2	-8,4	-	-	nein
	3.OG	57,7	58,1	-	9,1	ja	50,5	49,6	-7,3	-8,5	-	0,6	ja
	4.OG	58,3	58,7	-	9,7	ja	51,0	50,1	-7,2	-8,6	-	1,1	ja
	5.OG	58,7	59,1	-	10,1	ja	51,6	50,6	-7,1	-8,4	-	1,6	ja
	6.OG	59,0	59,3	-	10,3	ja	52,2	51,1	-6,8	-8,2	-	2,1	ja
	7.OG	59,3	59,6	0,3	10,6	ja	52,7	51,6	-6,7	-8,0	-	2,6	ja
	8.OG	59,7	60,1	0,7	11,1	ja	53,1	52,1	-6,6	-8,0	-	3,1	ja
	9.OG	60,3	60,6	1,3	11,6	ja	53,6	52,6	-6,6	-8,1	-	3,6	ja
	10.OG	60,7	61,1	1,7	12,1	ja	54,1	53,1	-6,6	-8,0	-	4,1	ja
	11.OG	61,4	61,8	2,4	12,8	ja	55,0	54,0	-6,4	-7,8	-	5,0	ja
IP 103 Erich-Ollenhauer-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,7	53,0	-	4,0	ja	46,5	45,7	-6,3	-7,4	-	-	nein
	1.OG	53,5	53,8	-	4,8	ja	47,1	46,3	-6,4	-7,4	-	-	nein
	2.OG	54,1	54,4	-	5,4	ja	47,7	46,9	-6,4	-7,5	-	-	nein
	3.OG	54,8	55,2	-	6,2	ja	48,3	47,6	-6,5	-7,6	-	-	nein
	4.OG	55,4	55,8	-	6,8	ja	49,0	48,4	-6,4	-7,5	-	-	nein
	5.OG	55,9	56,4	-	7,4	ja	49,6	48,9	-6,3	-7,4	-	-	nein
	6.OG	56,3	56,7	-	7,7	ja	50,0	49,3	-6,3	-7,4	-	0,3	ja
	7.OG	56,5	56,9	-	7,9	ja	50,4	49,7	-6,1	-7,3	-	0,7	ja
	8.OG	57,1	57,4	-	8,4	ja	51,2	50,3	-5,9	-7,2	-	1,3	ja

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 6 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 104 Fritz-Erlor-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,8	56,2	-	7,2	ja	50,5	49,9	-5,3	-6,3	-	0,9	ja
	1.OG	56,6	56,9	-	7,9	ja	51,0	50,4	-5,6	-6,6	-	1,4	ja
	2.OG	57,4	57,8	-	8,8	ja	51,4	50,8	-6,0	-7,0	-	1,8	ja
	3.OG	57,9	58,4	-	9,4	ja	51,8	51,1	-6,1	-7,2	-	2,1	ja
	4.OG	58,3	58,8	-	9,8	ja	52,3	51,6	-6,1	-7,2	-	2,6	ja
	5.OG	58,8	59,2	-	10,2	ja	52,9	52,1	-5,9	-7,1	-	3,1	ja
	6.OG	59,1	59,5	0,1	10,5	ja	53,1	52,2	-6,1	-7,3	-	3,2	ja
	7.OG	59,4	59,7	0,4	10,7	ja	53,5	52,6	-5,9	-7,1	-	3,6	ja
IP 105 Fritz-Erlor-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	54,5	54,8	-	5,8	ja	47,7	46,9	-6,7	-7,9	-	-	nein
	1.OG	55,1	55,5	-	6,5	ja	48,3	47,5	-6,9	-8,0	-	-	nein
	2.OG	55,8	56,1	-	7,1	ja	48,8	47,9	-7,0	-8,2	-	-	nein
	3.OG	56,4	56,9	-	7,9	ja	49,2	48,4	-7,2	-8,5	-	-	nein
IP 106 Christian-Stock-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,6	56,9	-	7,9	ja	49,4	48,8	-7,2	-8,1	-	-	nein
	1.OG	57,4	57,8	-	8,8	ja	50,1	49,5	-7,3	-8,3	-	0,5	ja
	2.OG	58,1	58,5	-	9,5	ja	50,7	50,0	-7,4	-8,5	-	1,0	ja
	3.OG	58,8	59,2	-	10,2	ja	51,4	50,7	-7,3	-8,5	-	1,7	ja
	4.OG	59,3	59,7	0,3	10,7	ja	52,1	51,3	-7,2	-8,4	-	2,3	ja
	5.OG	59,7	60,1	0,7	11,1	ja	52,7	51,9	-6,9	-8,2	-	2,9	ja
	6.OG	60,0	60,4	1,0	11,4	ja	53,3	52,4	-6,7	-8,0	-	3,4	ja
	7.OG	60,5	60,8	1,5	11,8	ja	53,8	52,8	-6,7	-8,0	-	3,8	ja
	8.OG	61,2	61,6	2,2	12,6	ja	54,5	53,5	-6,8	-8,1	-	4,5	ja

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 7 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 107 Kurt-Schumacher-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,2	50,6	-	1,6	ja	43,4	42,9	-6,8	-7,7	-	-	nein
	1.OG	50,7	51,2	-	2,2	ja	44,1	43,7	-6,6	-7,4	-	-	nein
	2.OG	51,2	51,6	-	2,6	ja	44,7	44,3	-6,5	-7,3	-	-	nein
	3.OG	51,6	52,0	-	3,0	ja	45,2	44,8	-6,4	-7,2	-	-	nein
	4.OG	51,9	52,4	-	3,4	ja	45,9	45,5	-6,0	-6,9	-	-	nein
	5.OG	52,4	52,8	-	3,8	ja	46,7	46,3	-5,7	-6,5	-	-	nein
	6.OG	52,9	53,3	-	4,3	ja	47,6	47,0	-5,3	-6,3	-	-	nein
IP 108 Christian-Stock-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,3	56,7	-	7,7	ja	48,9	48,3	-7,4	-8,3	-	-	nein
	1.OG	57,1	57,5	-	8,5	ja	49,6	49,0	-7,4	-8,5	-	-	nein
	2.OG	57,8	58,2	-	9,2	ja	50,4	49,7	-7,4	-8,5	-	0,7	ja
	3.OG	58,3	58,8	-	9,8	ja	51,2	50,5	-7,2	-8,3	-	1,5	ja
	4.OG	58,9	59,3	-	10,3	ja	51,9	51,2	-7,0	-8,1	-	2,2	ja
	5.OG	59,3	59,7	0,3	10,7	ja	52,6	51,8	-6,7	-7,9	-	2,8	ja
IP 109 Christian-Stock-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	54,9	55,4	-	6,4	ja	47,0	46,3	-7,9	-9,1	-	-	nein
	1.OG	55,8	56,3	-	7,3	ja	48,0	47,3	-7,7	-9,0	-	-	nein
	2.OG	56,4	56,9	-	7,9	ja	49,0	48,3	-7,4	-8,6	-	-	nein
	3.OG	57,0	57,5	-	8,5	ja	50,0	49,3	-6,9	-8,1	-	0,3	ja
	4.OG	57,3	57,8	-	8,8	ja	50,9	50,3	-6,4	-7,5	-	1,3	ja
	5.OG	57,9	58,4	-	9,4	ja	52,0	51,4	-6,0	-7,0	-	2,4	ja
	6.OG	58,3	58,8	-	9,8	ja	52,2	51,5	-6,1	-7,3	-	2,5	ja
	7.OG	59,3	59,7	0,3	10,7	ja	53,1	52,3	-6,3	-7,5	-	3,3	ja

17.05.2019/10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 8 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 110 Christian-Stock-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,3	52,7	-	3,7	ja	44,6	44,1	-7,7	-8,6	-	-	nein
	1.OG	52,9	53,4	-	4,4	ja	45,1	44,5	-7,8	-8,9	-	-	nein
	2.OG	53,5	54,0	-	5,0	ja	45,8	45,2	-7,7	-8,7	-	-	nein
	3.OG	54,1	54,6	-	5,6	ja	47,4	46,6	-6,8	-7,9	-	-	nein
IP 111 Kurt-Schumacher-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,4	56,9	-	7,9	ja	49,4	49,1	-7,1	-7,8	-	0,1	ja
	1.OG	57,6	58,1	-	9,1	ja	50,4	50,0	-7,2	-8,1	-	1,0	ja
	2.OG	58,5	58,9	-	9,9	ja	51,4	50,9	-7,0	-8,0	-	1,9	ja
	3.OG	59,0	59,5	-	10,5	ja	52,4	51,8	-6,7	-7,7	-	2,8	ja
	4.OG	59,7	60,1	0,7	11,1	ja	53,2	52,6	-6,5	-7,6	-	3,6	ja
	5.OG	60,2	60,7	1,2	11,7	ja	54,0	53,3	-6,3	-7,4	-	4,3	ja
	6.OG	60,6	61,1	1,6	12,1	ja	54,6	54,0	-6,0	-7,1	-	5,0	ja
IP 112 Kurt-Schumacher-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,9	49,9	-	0,9	ja	42,6	42,0	-7,3	-7,9	-	-	nein
	1.OG	50,6	50,6	-	1,6	ja	43,5	42,8	-7,2	-7,8	-	-	nein
	2.OG	51,5	51,5	-	2,5	ja	44,7	44,0	-6,8	-7,5	-	-	nein
	3.OG	52,3	52,3	-	3,3	ja	45,5	44,8	-6,8	-7,5	-	-	nein
	4.OG	53,2	53,3	-	4,3	ja	46,2	45,3	-7,1	-8,0	-	-	nein
	5.OG	53,8	53,9	-	4,9	ja	46,6	45,7	-7,2	-8,2	-	-	nein
	6.OG	54,2	54,4	-	5,4	ja	47,0	46,1	-7,2	-8,3	-	-	nein
	7.OG	54,7	54,8	-	5,8	ja	47,4	46,5	-7,3	-8,3	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 9 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 114 Kurt-Schumacher-Straße 5		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,9	49,2	-	0,2	ja	42,3	41,8	-6,6	-7,4	-	-	nein
	1.OG	49,7	50,0	-	1,0	ja	43,1	42,6	-6,6	-7,4	-	-	nein
	2.OG	50,6	50,9	-	1,9	ja	43,9	43,4	-6,7	-7,5	-	-	nein
	3.OG	51,8	52,1	-	3,1	ja	45,4	44,8	-6,4	-7,3	-	-	nein
	4.OG	52,8	53,1	-	4,1	ja	46,3	45,7	-6,4	-7,4	-	-	nein
	5.OG	53,4	53,7	-	4,7	ja	47,1	46,4	-6,3	-7,3	-	-	nein
	6.OG	53,9	54,3	-	5,3	ja	47,7	47,0	-6,2	-7,3	-	-	nein
	7.OG	54,4	54,8	-	5,8	ja	48,4	47,6	-6,1	-7,2	-	-	nein
IP 115 Kurt-Schumacher-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,4	50,7	-	1,7	ja	44,8	44,2	-5,6	-6,5	-	-	nein
	1.OG	50,8	51,2	-	2,2	ja	45,3	44,7	-5,5	-6,5	-	-	nein
	2.OG	51,2	51,6	-	2,6	ja	45,7	45,2	-5,5	-6,4	-	-	nein
	3.OG	51,7	52,0	-	3,0	ja	46,3	45,7	-5,4	-6,3	-	-	nein
	4.OG	52,1	52,5	-	3,5	ja	46,8	46,2	-5,3	-6,2	-	-	nein
	5.OG	52,5	52,9	-	3,9	ja	47,4	46,9	-5,1	-6,0	-	-	nein
	6.OG	53,1	53,5	-	4,5	ja	48,2	47,6	-4,9	-5,9	-	-	nein
IP 264 Bahnhofstraße 222		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,0	48,2	-	-	nein	42,1	41,7	-5,8	-6,5	-	-	nein
	1.OG	49,1	49,3	-	0,3	ja	43,6	43,1	-5,5	-6,2	-	-	nein
	2.OG	50,1	50,2	-	1,2	ja	44,4	43,9	-5,6	-6,4	-	-	nein
	3.OG	50,5	50,7	-	1,7	ja	45,0	44,4	-5,4	-6,2	-	-	nein
	4.OG	50,8	51,0	-	2,0	ja	45,3	44,7	-5,5	-6,3	-	-	nein
	5.OG	51,4	51,6	-	2,6	ja	45,9	45,3	-5,5	-6,4	-	-	nein
	6.OG	52,0	52,3	-	3,3	ja	46,5	45,9	-5,5	-6,4	-	-	nein
	7.OG	52,5	52,8	-	3,8	ja	47,0	46,3	-5,5	-6,4	-	-	nein
	8.OG	53,2	53,5	-	4,5	ja	47,8	47,0	-5,4	-6,4	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 10 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 265 Kurt-Schuhmacher-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,2	44,5	-	-	nein	41,0	40,6	-3,2	-3,9	-	-	nein
	1.OG	45,9	46,2	-	-	nein	42,6	42,2	-3,3	-4,0	-	-	nein
IP 266 Kurt-Schuhmacher-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,0	44,2	-	-	nein	41,7	41,6	-2,3	-2,6	-	-	nein
IP 267 Bahnhofstraße 229		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,3	47,5	-	-	nein	42,5	42,0	-4,8	-5,5	-	-	nein
	1.OG	48,6	48,8	-	-	nein	43,2	42,6	-5,5	-6,2	-	-	nein
	2.OG	49,0	49,2	-	0,2	ja	43,8	43,2	-5,2	-6,0	-	-	nein
	3.OG	49,5	49,6	-	0,6	ja	44,4	43,8	-5,1	-5,9	-	-	nein
	4.OG	50,0	50,2	-	1,2	ja	45,0	44,3	-5,0	-5,9	-	-	nein
	5.OG	50,6	50,8	-	1,8	ja	45,5	44,9	-5,1	-5,9	-	-	nein
6.OG	51,2	51,5	-	2,5	ja	46,2	45,5	-5,1	-5,9	-	-	nein	
IP 268 Werner-Hilpert-Straße 18		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,3	44,3	-	-	nein	40,9	40,5	-3,4	-3,8	-	-	nein
	1.OG	46,4	46,4	-	-	nein	41,6	41,2	-4,8	-5,3	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 269 Kurt-Schuhmacher-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,0	47,1	-	-	nein	43,0	42,7	-4,0	-4,4	-	-	nein
	1.OG	48,4	48,4	-	-	nein	43,8	43,3	-4,6	-5,1	-	-	nein
	2.OG	50,0	49,9	-	0,9	ja	44,9	44,3	-5,1	-5,7	-	-	nein
	3.OG	50,9	50,8	-	1,8	ja	45,6	44,9	-5,3	-5,9	-	-	nein
	4.OG	51,5	51,4	-	2,4	ja	46,0	45,2	-5,5	-6,2	-	-	nein
	5.OG	52,4	52,4	-	3,4	ja	46,4	45,5	-6,0	-6,8	-	-	nein
	6.OG	52,8	52,9	-	3,9	ja	46,6	45,8	-6,2	-7,1	-	-	nein
	7.OG	53,3	53,4	-	4,4	ja	46,9	46,0	-6,4	-7,4	-	-	nein
	8.OG	53,7	53,8	-	4,8	ja	47,4	46,5	-6,3	-7,4	-	-	nein
IP 270 Werner-Hilpert-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,1	45,2	-	-	nein	42,1	41,8	-3,0	-3,5	-	-	nein
	1.OG	45,9	46,0	-	-	nein	42,5	42,2	-3,3	-3,8	-	-	nein
IP 271 Friedensallee 178		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,7	47,4	-	-	nein	43,1	42,2	-4,7	-5,2	-	-	nein
	1.OG	48,4	48,1	-	-	nein	43,4	42,5	-5,0	-5,6	-	-	nein
	2.OG	49,1	48,8	-	-	nein	44,0	43,0	-5,2	-5,9	-	-	nein
	3.OG	49,8	49,5	-	0,5	ja	44,7	43,7	-5,1	-5,9	-	-	nein
	4.OG	50,5	50,3	-	1,3	ja	45,1	44,1	-5,4	-6,3	-	-	nein
	5.OG	51,3	51,2	-	2,2	ja	45,6	44,6	-5,7	-6,6	-	-	nein
	6.OG	51,7	51,7	-	2,7	ja	46,0	45,0	-5,8	-6,7	-	-	nein
	7.OG	52,3	52,3	-	3,3	ja	46,3	45,4	-6,0	-7,0	-	-	nein
	8.OG	52,7	52,8	-	3,8	ja	46,7	45,8	-6,0	-7,0	-	-	nein
	9.OG	52,9	53,0	-	4,0	ja	46,5	45,5	-6,4	-7,6	-	-	nein
	10.OG	53,2	53,3	-	4,3	ja	46,8	45,8	-6,4	-7,6	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 12 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 272 Friedensallee 176		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,3	44,4	-	-	nein	41,7	41,8	-2,5	-2,5	-	-	nein
	1.OG	45,1	45,2	-	-	nein	42,3	42,3	-2,9	-2,9	-	-	nein
	2.OG	45,5	45,5	-	-	nein	42,2	42,1	-3,4	-3,4	-	-	nein
	3.OG	46,4	46,4	-	-	nein	42,6	42,5	-3,9	-3,9	-	-	nein
	4.OG	46,9	46,9	-	-	nein	42,9	42,8	-4,0	-4,1	-	-	nein
	5.OG	47,6	47,5	-	-	nein	43,3	43,1	-4,3	-4,5	-	-	nein
	6.OG	48,4	48,4	-	-	nein	43,6	43,3	-4,7	-5,1	-	-	nein
	7.OG	48,9	49,0	-	-	nein	43,9	43,6	-5,0	-5,4	-	-	nein
	8.OG	50,3	50,3	-	1,3	ja	45,2	44,6	-5,1	-5,7	-	-	nein
IP 273 Friedensallee 174		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,5	46,2	-	-	nein	43,6	43,2	-2,9	-3,0	-	-	nein
	1.OG	46,7	46,5	-	-	nein	43,8	43,4	-3,0	-3,1	-	-	nein
	2.OG	47,0	46,7	-	-	nein	43,9	43,5	-3,0	-3,2	-	-	nein
	3.OG	47,2	47,0	-	-	nein	44,2	43,8	-3,0	-3,2	-	-	nein
	4.OG	47,5	47,3	-	-	nein	44,4	43,9	-3,1	-3,4	-	-	nein
	5.OG	47,8	47,6	-	-	nein	44,5	44,0	-3,2	-3,6	-	-	nein
	6.OG	48,2	48,1	-	-	nein	44,7	44,2	-3,5	-3,9	-	-	nein
	7.OG	48,6	48,6	-	-	nein	44,9	44,4	-3,7	-4,2	-	-	nein
	8.OG	49,4	49,4	-	0,4	ja	45,5	44,9	-3,9	-4,5	-	-	nein
IP 274 Friedensallee 172		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,9	45,7	-	-	nein	43,4	43,1	-2,5	-2,6	-	-	nein
	1.OG	46,1	45,9	-	-	nein	43,5	43,2	-2,5	-2,6	-	-	nein
IP 275 Friedensallee 170		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,8	45,6	-	-	nein	43,3	43,0	-2,5	-2,6	-	-	nein
	1.OG	46,0	45,8	-	-	nein	43,5	43,2	-2,5	-2,6	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 13 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 276 Friedensallee 168		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,0	44,1	-	-	nein	43,0	42,9	-1,0	-1,2	-	-	nein
	1.OG	44,6	44,7	-	-	nein	43,2	43,1	-1,4	-1,6	-	-	nein
IP 277 Friedensallee 164		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,8	45,7	-	-	nein	43,8	43,7	-2,0	-2,1	-	-	nein
	1.OG	47,4	47,2	-	-	nein	44,8	44,5	-2,6	-2,8	-	-	nein
IP 278 Friedensallee 166		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,5	42,8	-	-	nein	41,7	41,9	-0,9	-1,0	-	-	nein
	1.OG	43,8	44,0	-	-	nein	42,2	42,3	-1,6	-1,7	-	-	nein
IP 279 Stoltzestraße 121		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,7	43,9	-	-	nein	42,7	42,9	-1,0	-1,0	-	-	nein
	1.OG	44,4	44,5	-	-	nein	43,0	43,1	-1,4	-1,4	-	-	nein
	2.OG	46,2	46,2	-	-	nein	44,1	43,9	-2,2	-2,3	-	-	nein
IP 280 Werner-Hilpert-Straße 15		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	42,9	42,6	-	-	nein	39,9	38,8	-3,0	-3,8	-	-	nein
	1.OG	43,3	43,0	-	-	nein	40,2	39,0	-3,1	-3,9	-	-	nein
IP 281 Werner-Hilpert-Straße 13		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,0	43,9	-	-	nein	41,7	41,2	-2,3	-2,6	-	-	nein
	1.OG	45,2	45,0	-	-	nein	42,3	41,8	-2,8	-3,2	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 14 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 282 Bahnhofstraße 238		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	52,8	52,8	-	3,8	ja	44,3	43,5	-8,5	-9,4	-	-	nein
	1.OG	53,4	53,4	-	4,4	ja	44,9	44,1	-8,5	-9,3	-	-	nein
	2.OG	53,9	54,0	-	5,0	ja	45,6	44,7	-8,3	-9,3	-	-	nein
	3.OG	54,5	54,6	-	5,6	ja	46,2	45,3	-8,2	-9,3	-	-	nein
	4.OG	55,1	55,3	-	6,3	ja	46,9	45,9	-8,3	-9,4	-	-	nein
IP 283 Bahnhofstraße 236		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	52,6	52,7	-	3,7	ja	44,2	43,4	-8,4	-9,3	-	-	nein
	1.OG	52,9	53,0	-	4,0	ja	44,8	44,0	-8,1	-9,0	-	-	nein
	2.OG	53,3	53,5	-	4,5	ja	45,4	44,6	-7,9	-8,9	-	-	nein
	3.OG	53,8	54,0	-	5,0	ja	46,1	45,3	-7,7	-8,7	-	-	nein
	4.OG	54,3	54,5	-	5,5	ja	46,6	45,8	-7,6	-8,7	-	-	nein
	5.OG	54,7	55,0	-	6,0	ja	47,1	46,2	-7,6	-8,7	-	-	nein
IP 284 Werner-Hilpert-Straße 16		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	42,2	42,3	-	-	nein	38,3	38,1	-3,9	-4,2	-	-	nein
	1.OG	43,6	43,5	-	-	nein	38,9	38,6	-4,7	-5,0	-	-	nein
IP 285 Werner-Hilpert-Straße 14		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	40,4	40,5	-	-	nein	37,7	37,4	-2,7	-3,1	-	-	nein
	1.OG	42,4	42,4	-	-	nein	38,6	38,2	-3,7	-4,2	-	-	nein
	2.OG	46,7	46,6	-	-	nein	41,3	40,5	-5,4	-6,1	-	-	nein
IP 286 Werner-Hilpert-Straße 12		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	41,0	41,1	-	-	nein	37,7	37,4	-3,3	-3,6	-	-	nein
	1.OG	42,4	42,3	-	-	nein	38,8	38,5	-3,5	-3,8	-	-	nein
	2.OG	46,6	46,4	-	-	nein	42,3	41,4	-4,3	-5,0	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 15 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 287 Werner-Hilpert-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	43,9	43,7	-	-	nein	41,4	40,9	-2,5	-2,8	-	-	nein
	1.OG	44,3	44,0	-	-	nein	41,6	41,1	-2,6	-2,9	-	-	nein
	2.OG	46,8	46,6	-	-	nein	43,3	42,8	-3,5	-3,8	-	-	nein
IP 288 Fritz-Erler-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,3	48,5	-	-	nein	40,6	39,6	-7,7	-8,9	-	-	nein
	1.OG	48,8	49,0	-	-	nein	41,3	40,3	-7,6	-8,8	-	-	nein
	2.OG	49,4	49,6	-	0,6	ja	42,0	41,0	-7,4	-8,6	-	-	nein
IP 289 Bahnhofstraße 234		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	52,5	52,6	-	3,6	ja	43,9	42,9	-8,6	-9,7	-	-	nein
	1.OG	51,0	51,1	-	2,1	ja	43,0	41,9	-8,0	-9,2	-	-	nein
	2.OG	51,5	51,6	-	2,6	ja	43,6	42,5	-7,9	-9,1	-	-	nein
	3.OG	52,0	52,1	-	3,1	ja	44,1	42,9	-7,9	-9,2	-	-	nein
	4.OG	52,5	52,7	-	3,7	ja	44,6	43,4	-7,9	-9,3	-	-	nein
IP 290 Friedensallee 162		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,7	45,5	-	-	nein	43,6	43,2	-2,1	-2,2	-	-	nein
	1.OG	46,0	46,0	-	-	nein	44,0	43,8	-2,0	-2,1	-	-	nein
	2.OG	46,7	46,5	-	-	nein	44,5	44,1	-2,2	-2,4	-	-	nein
IP 291 Friedensallee 160		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,3	45,1	-	-	nein	43,2	42,9	-2,1	-2,2	-	-	nein
	1.OG	45,5	45,3	-	-	nein	43,5	43,1	-2,1	-2,2	-	-	nein
	2.OG	46,9	46,7	-	-	nein	44,5	44,1	-2,4	-2,6	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 16 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 292 Friedensallee 158		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
NW	EG	44,3	44,3	-	-	nein	42,2	42,1	-2,1	-2,2	-	-	nein
	1.OG	44,6	44,6	-	-	nein	42,6	42,4	-2,1	-2,2	-	-	nein
	2.OG	44,8	44,8	-	-	nein	42,8	42,6	-2,1	-2,2	-	-	nein
IP 293 Friedensallee 156		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
NW	EG	44,1	44,1	-	-	nein	42,2	42,2	-1,9	-1,9	-	-	nein
	1.OG	44,2	44,3	-	-	nein	42,3	42,3	-1,9	-1,9	-	-	nein
	2.OG	45,5	45,6	-	-	nein	43,8	43,8	-1,7	-1,8	-	-	nein
IP 294 Friedensallee 154		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	43,5	43,7	-	-	nein	42,3	42,4	-1,3	-1,3	-	-	nein
	1.OG	44,1	44,3	-	-	nein	42,9	43,0	-1,2	-1,3	-	-	nein
	2.OG	45,4	45,5	-	-	nein	43,5	43,5	-1,9	-2,0	-	-	nein
IP 295 Friedensallee 152		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	42,8	43,2	-	-	nein	42,2	42,5	-0,6	-0,7	-	-	nein
	1.OG	43,3	43,6	-	-	nein	42,7	42,8	-0,7	-0,8	-	-	nein
	2.OG	45,1	45,2	-	-	nein	43,5	43,4	-1,6	-1,7	-	-	nein
IP 296 Alicestraße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,3	43,5	-	-	nein	42,3	42,5	-1,0	-1,1	-	-	nein
	1.OG	45,1	45,1	-	-	nein	43,2	43,1	-1,9	-2,0	-	-	nein
	2.OG	45,4	45,5	-	-	nein	43,5	43,4	-1,9	-2,1	-	-	nein
IP 297 Friedensallee 150		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
NW	EG	41,2	41,6	-	-	nein	41,0	41,5	-0,1	-0,1	-	-	nein
	1.OG	41,9	42,3	-	-	nein	41,3	41,7	-0,6	-0,6	-	-	nein
	2.OG	45,2	45,3	-	-	nein	43,4	43,4	-1,8	-1,9	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 17 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 298 Graf-Folke-Bernadotte-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,2	43,2	-	-	nein	41,4	41,3	-1,8	-1,9	-	-	nein
	1.OG	43,9	43,9	-	-	nein	42,2	42,1	-1,7	-1,8	-	-	nein
IP 299 Graf-Folke-Bernadotte-Straße 2A		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	41,9	42,0	-	-	nein	39,4	39,4	-2,5	-2,6	-	-	nein
	1.OG	43,2	43,3	-	-	nein	40,9	40,9	-2,3	-2,4	-	-	nein
IP 300 Alicestraße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	41,6	41,9	-	-	nein	40,9	41,2	-0,6	-0,7	-	-	nein
	1.OG	42,6	42,8	-	-	nein	41,6	41,8	-0,9	-1,0	-	-	nein
	2.OG	44,1	44,3	-	-	nein	42,5	42,6	-1,6	-1,7	-	-	nein
IP 301 Alicestraße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	41,2	41,7	-	-	nein	40,6	41,0	-0,6	-0,7	-	-	nein
	1.OG	42,5	42,8	-	-	nein	41,5	41,7	-1,0	-1,1	-	-	nein
	2.OG	44,1	44,2	-	-	nein	42,4	42,5	-1,7	-1,7	-	-	nein
IP 302 Alicestraße 3		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,0	43,3	-	-	nein	41,8	42,1	-1,2	-1,2	-	-	nein
	1.OG	43,3	43,4	-	-	nein	41,7	41,9	-1,6	-1,5	-	-	nein
	2.OG	45,3	45,5	-	-	nein	43,2	43,2	-2,1	-2,2	-	-	nein
IP 303 Alicestraße 5		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	41,4	41,4	-	-	nein	39,7	39,6	-1,7	-1,8	-	-	nein
	1.OG	43,3	43,4	-	-	nein	41,6	41,7	-1,7	-1,8	-	-	nein
	2.OG	44,7	44,7	-	-	nein	42,8	42,7	-1,8	-2,0	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 18 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 304 Friedensallee		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,3	45,3	-	-	nein	43,4	43,3	-1,9	-2,0	-	-	nein
	1.OG	45,4	45,5	-	-	nein	43,5	43,4	-2,0	-2,1	-	-	nein
	2.OG	46,3	46,2	-	-	nein	43,8	43,7	-2,4	-2,6	-	-	nein
IP 305 Friedensallee 223		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,8	45,9	-	-	nein	41,6	41,0	-4,2	-4,8	-	-	nein
	1.OG	46,7	46,7	-	-	nein	42,5	41,8	-4,2	-4,9	-	-	nein
	2.OG	47,5	47,4	-	-	nein	43,1	42,4	-4,4	-5,0	-	-	nein
	3.OG	48,3	48,2	-	-	nein	44,0	43,3	-4,3	-4,9	-	-	nein
	4.OG	49,0	48,9	-	-	nein	44,5	43,8	-4,5	-5,1	-	-	nein
	5.OG	49,7	49,6	-	0,6	ja	45,1	44,4	-4,5	-5,2	-	-	nein
	6.OG	50,7	50,7	-	1,7	ja	45,5	44,9	-5,1	-5,8	-	-	nein
IP 306 Friedensallee 221		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	43,8	43,8	-	-	nein	40,0	39,4	-3,8	-4,4	-	-	nein
	1.OG	45,1	45,0	-	-	nein	40,6	39,9	-4,5	-5,1	-	-	nein
	2.OG	45,9	45,8	-	-	nein	41,3	40,6	-4,6	-5,2	-	-	nein
	3.OG	46,8	46,6	-	-	nein	42,2	41,5	-4,5	-5,2	-	-	nein
	4.OG	47,6	47,5	-	-	nein	42,8	42,0	-4,7	-5,4	-	-	nein
	5.OG	48,4	48,3	-	-	nein	43,6	42,8	-4,8	-5,5	-	-	nein
	6.OG	49,7	49,8	-	0,8	ja	44,8	44,1	-4,9	-5,7	-	-	nein
	7.OG	50,6	50,7	-	1,7	ja	45,7	45,1	-4,8	-5,6	-	-	nein
	8.OG	51,3	51,5	-	2,5	ja	46,3	45,6	-5,0	-5,8	-	-	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 307 Friedensallee 223		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,4	44,4	-	-	nein	41,0	40,4	-3,4	-4,0	-	-	nein
	1.OG	46,0	45,9	-	-	nein	41,9	41,2	-4,0	-4,7	-	-	nein
	2.OG	46,7	46,6	-	-	nein	42,6	41,9	-4,2	-4,8	-	-	nein
	3.OG	47,5	47,4	-	-	nein	43,4	42,7	-4,1	-4,7	-	-	nein
	4.OG	48,3	48,2	-	-	nein	44,0	43,3	-4,3	-4,9	-	-	nein
	5.OG	49,0	49,0	-	-	nein	44,7	44,1	-4,2	-4,9	-	-	nein
	6.OG	50,0	50,1	-	1,1	ja	45,2	44,6	-4,8	-5,5	-	-	nein
IP 308 Bahnhofstraße 220		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,5	45,6	-	-	nein	41,5	41,2	-3,9	-4,3	-	-	nein
	1.OG	46,2	46,3	-	-	nein	42,0	41,7	-4,1	-4,6	-	-	nein
	2.OG	46,6	46,8	-	-	nein	42,6	42,2	-4,1	-4,6	-	-	nein
	3.OG	47,1	47,2	-	-	nein	43,1	42,7	-4,0	-4,5	-	-	nein
	4.OG	47,5	47,7	-	-	nein	43,5	43,1	-4,1	-4,6	-	-	nein
	5.OG	48,1	48,3	-	-	nein	44,0	43,6	-4,1	-4,7	-	-	nein
	6.OG	48,8	49,0	-	-	nein	44,6	44,1	-4,2	-4,8	-	-	nein
	7.OG	49,4	49,6	-	0,6	ja	45,1	44,6	-4,3	-5,0	-	-	nein
	8.OG	50,6	50,7	-	1,7	ja	46,1	45,5	-4,5	-5,3	-	-	nein
IP 309 Theodor-Heuss-Straße 49		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,4	52,0	-	3,0	ja	46,0	45,2	-6,4	-6,8	-	-	nein
	1.OG	53,3	53,0	-	4,0	ja	46,7	45,8	-6,6	-7,2	-	-	nein
	2.OG	54,8	54,5	-	5,5	ja	47,7	46,8	-7,1	-7,7	-	-	nein
IP 310 Theodor-Heuss-Straße 31		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,4	50,0	-	1,0	ja	45,4	44,6	-5,0	-5,3	-	-	nein
	1.OG	51,3	51,0	-	2,0	ja	45,9	45,1	-5,4	-5,8	-	-	nein
	2.OG	53,0	52,7	-	3,7	ja	46,8	46,0	-6,2	-6,7	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 20 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 311 Theodor-Heuss-Straße 13		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,8	48,4	-	-	nein	44,3	43,6	-4,5	-4,9	-	-	nein
	1.OG	49,6	49,3	-	0,3	ja	44,8	44,1	-4,7	-5,2	-	-	nein
IP 312 Theodor-Heuss-Straße 33		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,6	51,5	-	2,5	ja	44,9	43,9	-6,7	-7,6	-	-	nein
	1.OG	52,7	52,8	-	3,8	ja	45,9	45,0	-6,9	-7,8	-	-	nein
	2.OG	54,5	54,5	-	5,5	ja	47,2	46,3	-7,3	-8,3	-	-	nein
IP 313 Theodor-Heuss-Straße 15		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,1	49,1	-	0,1	ja	43,7	43,2	-5,4	-5,9	-	-	nein
	1.OG	50,5	50,5	-	1,5	ja	44,6	44,1	-5,8	-6,4	-	-	nein
	2.OG	52,2	52,1	-	3,1	ja	46,2	45,5	-5,9	-6,7	-	-	nein
IP 314 Theodor-Heuss-Straße 1		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,3	46,4	-	-	nein	42,1	41,8	-4,2	-4,6	-	-	nein
	1.OG	47,9	48,0	-	-	nein	42,8	42,4	-5,1	-5,7	-	-	nein
IP 315 Theodor-Heuss-Straße 42		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,3	51,4	-	2,4	ja	43,9	43,3	-7,3	-8,1	-	-	nein
	1.OG	52,3	52,4	-	3,4	ja	44,9	44,3	-7,4	-8,1	-	-	nein
IP 316 Theodor-Heuss-Straße 28		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,2	50,4	-	1,4	ja	43,3	42,6	-6,9	-7,8	-	-	nein
	1.OG	51,3	51,5	-	2,5	ja	44,2	43,5	-7,1	-8,0	-	-	nein
IP 317 Theodor-Heuss-Straße 14		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,7	47,9	-	-	nein	42,6	42,0	-5,1	-5,8	-	-	nein
	1.OG	49,0	49,1	-	0,1	ja	43,5	42,8	-5,5	-6,3	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 21 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 318 Theodor-Heuss-Straße 30		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,3	51,1	-	2,1	ja	44,1	43,5	-7,1	-7,7	-	-	nein
	1.OG	52,6	52,5	-	3,5	ja	45,1	44,4	-7,5	-8,1	-	-	nein
IP 319 Theodor-Heuss-Straße 16		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,9	48,9	-	-	nein	43,0	42,6	-5,8	-6,3	-	-	nein
	1.OG	50,4	50,4	-	1,4	ja	43,8	43,3	-6,6	-7,1	-	-	nein
IP 320 Theodor-Heuss-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,8	46,8	-	-	nein	41,8	41,6	-5,0	-5,3	-	-	nein
	1.OG	48,9	48,9	-	-	nein	42,8	42,4	-6,1	-6,5	-	-	nein
IP 321 Kurt-Schumacher-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	51,2	51,5	-	2,5	ja	43,7	42,8	-7,5	-8,7	-	-	nein
	1.OG	51,9	52,2	-	3,2	ja	44,4	43,4	-7,5	-8,8	-	-	nein
	2.OG	52,5	52,9	-	3,9	ja	44,9	43,9	-7,7	-9,0	-	-	nein
	3.OG	53,1	53,5	-	4,5	ja	45,5	44,4	-7,7	-9,1	-	-	nein
	4.OG	53,6	54,0	-	5,0	ja	46,1	45,0	-7,6	-9,1	-	-	nein
	5.OG	54,0	54,4	-	5,4	ja	46,6	45,3	-7,5	-9,1	-	-	nein
	6.OG	54,8	55,1	-	6,1	ja	47,7	46,6	-7,0	-8,5	-	-	nein
IP 322 Kurt-Schumacher-Straße 15		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	51,2	51,6	-	2,6	ja	43,4	42,4	-7,9	-9,1	-	-	nein
	1.OG	51,9	52,3	-	3,3	ja	44,0	43,1	-7,9	-9,2	-	-	nein
	2.OG	52,6	53,0	-	4,0	ja	44,8	43,9	-7,8	-9,1	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 22 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 323 Christian-Stock-Straße 2		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	48,4	48,6	-	-	nein	41,7	40,9	-6,6	-7,7	-	-	nein
	1.OG	48,9	49,2	-	0,2	ja	42,3	41,5	-6,6	-7,7	-	-	nein
	2.OG	49,4	49,8	-	0,8	ja	42,7	41,9	-6,7	-7,8	-	-	nein
IP 324 Theodor-Heuss-Straße 32		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,7	50,6	-	1,6	ja	44,0	43,4	-6,8	-7,3	-	-	nein
	1.OG	52,1	52,1	-	3,1	ja	44,9	44,3	-7,2	-7,8	-	-	nein
IP 325 Theodor-Heuss-Straße 34		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,3	50,3	-	1,3	ja	44,3	43,8	-6,0	-6,5	-	-	nein
	1.OG	51,7	51,8	-	2,8	ja	45,2	44,6	-6,6	-7,2	-	-	nein
IP 326 Theodor-Heuss-Straße 36		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,5	49,5	-	0,5	ja	44,3	43,8	-5,2	-5,7	-	-	nein
	1.OG	51,1	51,1	-	2,1	ja	45,1	44,4	-6,1	-6,7	-	-	nein
IP 327 Theodor-Heuss-Straße 38		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,5	49,5	-	0,5	ja	43,1	42,6	-6,3	-6,9	-	-	nein
	1.OG	51,0	51,0	-	2,0	ja	44,0	43,4	-6,9	-7,6	-	-	nein
IP 328 Theodor-Heuss-Straße 40		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,5	50,6	-	1,6	ja	43,4	42,7	-7,1	-7,9	-	-	nein
	1.OG	51,6	51,8	-	2,8	ja	44,5	43,9	-7,1	-7,9	-	-	nein
IP 329 Theodor-Heuss-Straße 18		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,1	48,2	-	-	nein	42,9	42,5	-5,2	-5,7	-	-	nein
	1.OG	49,9	50,0	-	1,0	ja	43,8	43,3	-6,1	-6,7	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 23 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 330 Theodor-Heuss-Straße 20		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,5	47,7	-	-	nein ja	42,7	42,2	-4,9	-5,5	-	-	nein nein
	1.OG	49,7	49,8	-	0,8		43,6	43,0	-6,1	-6,8	-	-	
IP 331 Theodor-Heuss-Straße 22		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,8	48,0	-	-	nein ja	42,8	42,3	-5,0	-5,7	-	-	nein nein
	1.OG	49,9	50,0	-	1,0		43,7	43,1	-6,2	-7,0	-	-	
IP 332 Theodor-Heuss-Straße 24		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,6	47,8	-	-	nein ja	41,4	40,5	-6,2	-7,3	-	-	nein nein
	1.OG	49,8	49,9	-	0,9		42,7	41,8	-7,1	-8,1	-	-	
IP 333 Theodor-Heuss-Straße 26		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,2	49,4	-	0,4	ja ja	42,3	41,4	-6,9	-8,0	-	-	nein nein
	1.OG	50,6	50,8	-	1,8		43,7	42,9	-7,0	-7,9	-	-	
IP 334 Theodor-Heuss-Straße 4		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,1	45,2	-	-	nein nein	41,5	41,3	-3,6	-3,9	-	-	nein nein
	1.OG	48,0	48,1	-	-		42,6	42,3	-5,4	-5,9	-	-	
IP 335 Theodor-Heuss-Straße 6		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,8	46,0	-	-	nein nein	41,9	41,7	-3,9	-4,3	-	-	nein nein
	1.OG	48,4	48,5	-	-		43,0	42,7	-5,3	-5,9	-	-	
IP 336 Theodor-Heuss-Straße 8		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,6	46,8	-	-	nein nein	42,1	41,7	-4,5	-5,1	-	-	nein nein
	1.OG	48,7	48,9	-	-		43,1	42,7	-5,5	-6,2	-	-	

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 24 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 337 Theodor-Heuss-Straße 10		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,7	47,0	-	-	nein	41,6	40,8	-5,2	-6,1	-	-	nein
	1.OG	48,6	48,8	-	-	nein	42,8	42,1	-5,9	-6,8	-	-	nein
IP 338 Theodor-Heuss-Straße 12		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,0	47,3	-	-	nein	42,1	41,5	-4,9	-5,8	-	-	nein
	1.OG	48,7	48,9	-	-	nein	43,4	42,8	-5,3	-6,1	-	-	nein
IP 339 Theodor-Heuss-Straße 47		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,9	51,6	-	2,6	ja	45,9	45,1	-6,0	-6,5	-	-	nein
	1.OG	52,9	52,6	-	3,6	ja	46,6	45,7	-6,3	-6,9	-	-	nein
	2.OG	54,7	54,4	-	5,4	ja	47,5	46,6	-7,2	-7,8	-	-	nein
IP 340 Theodor-Heuss-Straße 45		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,3	51,0	-	2,0	ja	45,7	44,9	-5,6	-6,1	-	-	nein
	1.OG	52,4	52,2	-	3,2	ja	46,4	45,5	-6,0	-6,6	-	-	nein
	2.OG	54,6	54,3	-	5,3	ja	47,4	46,4	-7,2	-7,8	-	-	nein
IP 341 Theodor-Heuss-Straße 43		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,6	50,3	-	1,3	ja	45,4	44,6	-5,1	-5,7	-	-	nein
	1.OG	51,8	51,7	-	2,7	ja	46,2	45,3	-5,7	-6,3	-	-	nein
	2.OG	54,4	54,1	-	5,1	ja	47,4	46,5	-7,0	-7,7	-	-	nein
IP 342 Theodor-Heuss-Straße 41		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,3	50,2	-	1,2	ja	45,1	44,3	-5,2	-5,9	-	-	nein
	1.OG	51,7	51,7	-	2,7	ja	45,9	45,1	-5,7	-6,6	-	-	nein
	2.OG	54,4	54,3	-	5,3	ja	47,3	46,4	-7,1	-7,9	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 25 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 343 Theodor-Heuss-Straße 39		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,2	50,3	-	1,3	ja	43,6	42,5	-6,7	-7,7	-	-	nein
	1.OG	51,5	51,6	-	2,6	ja	44,6	43,6	-6,9	-8,0	-	-	nein
	2.OG	54,4	54,3	-	5,3	ja	47,3	46,4	-7,1	-7,9	-	-	nein
IP 344 Theodor-Heuss-Straße 37		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	50,7	50,7	-	1,7	ja	44,4	43,3	-6,3	-7,4	-	-	nein
	1.OG	52,0	52,1	-	3,1	ja	45,5	44,5	-6,5	-7,6	-	-	nein
	2.OG	54,5	54,4	-	5,4	ja	47,3	46,3	-7,2	-8,1	-	-	nein
IP 345 Theodor-Heuss-Straße 35		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,2	51,2	-	2,2	ja	44,8	43,8	-6,4	-7,4	-	-	nein
	1.OG	52,4	52,5	-	3,5	ja	45,9	45,0	-6,6	-7,5	-	-	nein
	2.OG	54,6	54,6	-	5,6	ja	47,3	46,4	-7,3	-8,2	-	-	nein
IP 346 Theodor-Heuss-Straße 29		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,7	49,4	-	0,4	ja	45,2	44,5	-4,5	-4,9	-	-	nein
	1.OG	50,7	50,5	-	1,5	ja	45,7	45,0	-5,0	-5,5	-	-	nein
IP 347 Theodor-Heuss-Straße 27		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	49,0	48,8	-	-	nein	45,0	44,4	-4,0	-4,4	-	-	nein
	1.OG	50,2	50,0	-	1,0	ja	45,5	44,8	-4,7	-5,2	-	-	nein
	2.OG	52,5	52,3	-	3,3	ja	46,5	45,7	-6,0	-6,6	-	-	nein
IP 348 Theodor-Heuss-Straße 25		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,4	48,3	-	-	nein	44,9	44,2	-3,6	-4,0	-	-	nein
	1.OG	49,7	49,6	-	0,6	ja	45,4	44,7	-4,3	-4,9	-	-	nein
	2.OG	52,4	52,2	-	3,2	ja	46,5	45,6	-6,0	-6,6	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 26 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 349 Theodor-Heuss-Straße 23		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,7	47,7	-	-	nein	44,5	44,0	-3,2	-3,7	-	-	nein
	1.OG	49,3	49,3	-	0,3	ja	45,1	44,5	-4,1	-4,8	-	-	nein
	2.OG	52,2	52,0	-	3,0	ja	46,3	45,5	-5,9	-6,5	-	-	nein
IP 350 Theodor-Heuss-Straße 21		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,1	47,1	-	-	nein	43,3	42,5	-3,8	-4,7	-	-	nein
	1.OG	49,1	49,1	-	0,1	ja	44,1	43,2	-5,0	-5,8	-	-	nein
	2.OG	52,2	52,0	-	3,0	ja	46,3	45,6	-5,8	-6,4	-	-	nein
IP 351 Theodor-Heuss-Straße 19		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,5	47,5	-	-	nein	43,9	43,3	-3,6	-4,3	-	-	nein
	1.OG	49,4	49,5	-	0,5	ja	44,8	44,1	-4,6	-5,4	-	-	nein
	2.OG	52,2	52,0	-	3,0	ja	46,3	45,6	-5,9	-6,5	-	-	nein
IP 352 Theodor-Heuss-Straße 17		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	48,3	48,4	-	-	nein	43,8	43,3	-4,5	-5,1	-	-	nein
	1.OG	50,0	50,1	-	1,1	ja	44,8	44,2	-5,2	-5,9	-	-	nein
	2.OG	52,5	52,4	-	3,4	ja	46,5	45,7	-6,0	-6,7	-	-	nein
IP 353 Theodor-Heuss-Straße 11		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	47,5	47,2	-	-	nein	43,6	42,8	-3,9	-4,4	-	-	nein
	1.OG	48,6	48,4	-	-	nein	44,3	43,6	-4,3	-4,8	-	-	nein
IP 354 Theodor-Heuss-Straße 9		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	46,8	46,5	-	-	nein	43,7	43,0	-3,1	-3,5	-	-	nein
	1.OG	48,0	47,8	-	-	nein	44,3	43,6	-3,7	-4,3	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 27 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Neu-Isenburg
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante)
Anspruch auf passiven Schallschutz



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 355 Theodor-Heuss-Straße 7		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	45,9	45,7	-	-	nein	43,4	42,8	-2,5	-3,0	-	-	nein
	1.OG	47,2	47,2	-	-	nein	43,9	43,3	-3,3	-3,9	-	-	nein
IP 356 Theodor-Heuss-Straße 5		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,4	44,4	-	-	nein	41,2	40,2	-3,2	-4,2	-	-	nein
	1.OG	46,8	46,9	-	-	nein	42,8	42,0	-4,0	-4,9	-	-	nein
IP 357 Theodor-Heuss-Straße 3		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	44,7	44,8	-	-	nein	42,0	41,6	-2,7	-3,2	-	-	nein
	1.OG	46,9	47,0	-	-	nein	43,0	42,5	-3,9	-4,5	-	-	nein
IP 358 Werner-Hilpert-Straße 9		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	42,7	42,6	-	-	nein	40,3	39,9	-2,4	-2,7	-	-	nein
	1.OG	43,3	43,3	-	-	nein	40,9	40,4	-2,5	-2,9	-	-	nein
IP 359 Werner-Hilpert-Straße 10		Nutzungsart		WA		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	40,4	40,6	-	-	nein	38,1	37,8	-2,3	-2,8	-	-	nein
	1.OG	41,6	41,7	-	-	nein	39,3	39,0	-2,3	-2,8	-	-	nein
	2.OG	45,9	45,7	-	-	nein	42,2	41,5	-3,6	-4,3	-	-	nein
IP 432 Bahnhofstraße 302		Nutzungsart		AU		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)							
W	EG	61,0	61,4	-	7,4	ja	54,3	53,7	-6,7	-7,7	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.1 4.1a neu
 Seite 28 von 28

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



Spalte	Beschreibung
Fassade	Orientierung der untersuchten Gebäudefassade
Geschoss	untersuchte Geschossebene
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz
Lärmschutz	Besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach ?
dLr, IGW mit LS	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall mit Lärmschutz
passiv	Verbleibt ein Rechtsanspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV dem Grunde nach ?

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 209 Eleonorenanlage 21		Nutzungsart WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)									
N	EG	56,9	58,4	-	9,4	ja	55,9	57,2	-1,1	-1,3	-	8,2	ja
	1.OG	59,4	60,9	0,4	11,9	ja	58,2	59,6	-1,2	-1,3	-	10,6	ja
IP 210 Eleonorenanlage 17		Nutzungsart WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)									
W	EG	57,4	58,6	-	9,6	ja	56,1	57,0	-1,3	-1,6	-	8,0	ja
	1.OG	59,9	61,1	0,9	12,1	ja	58,5	59,4	-1,4	-1,7	-	10,4	ja
IP 211 Falltorweg 2		Nutzungsart WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)									
W	EG	58,3	58,9	-	9,9	ja	57,2	57,3	-1,1	-1,6	-	8,3	ja
	1.OG	60,1	60,8	1,1	11,8	ja	59,0	59,1	-1,1	-1,6	-	10,1	ja
IP 212 Falltorweg 1		Nutzungsart WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)									
W	EG	59,2	59,8	0,2	10,8	ja	58,2	58,2	-1,1	-1,6	-	9,2	ja
	1.OG	61,0	61,5	2,0	12,5	ja	59,9	59,9	-1,1	-1,6	0,9	10,9	ja
IP 213 Eleonorenanlage 13		Nutzungsart WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)									
W	EG	59,2	59,6	0,2	10,6	ja	58,1	58,1	-1,0	-1,6	-	9,1	ja
	1.OG	60,5	60,9	1,5	11,9	ja	59,4	59,3	-1,0	-1,6	0,4	10,3	ja
IP 214 Eleonorenanlage 11A		Nutzungsart WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)									
W	EG	58,9	59,3	-	10,3	ja	57,8	57,7	-1,0	-1,6	-	8,7	ja
	1.OG	60,1	60,5	1,1	11,5	ja	59,1	58,9	-1,0	-1,6	0,1	9,9	ja
IP 215 Eleonorenanlage 11		Nutzungsart WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)									
W	EG	58,6	59,1	-	10,1	ja	57,6	57,5	-1,0	-1,6	-	8,5	ja
	1.OG	59,8	60,2	0,8	11,2	ja	58,8	58,6	-1,0	-1,6	-	9,6	ja
	2.OG	60,9	61,3	1,9	12,3	ja	59,8	59,7	-1,1	-1,6	0,8	10,7	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 217 Eleonorenanlage 9		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,4	57,8	-	8,8	ja	56,5	56,4	-0,9	-1,4	-	7,4	ja
	1.OG	58,5	58,8	-	9,8	ja	57,6	57,4	-0,9	-1,4	-	8,4	ja
	2.OG	60,3	60,8	1,3	11,8	ja	59,3	59,2	-1,0	-1,5	0,3	10,2	ja
IP 218 Eleonorenanlage 7		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,6	58,0	-	9,0	ja	56,8	56,7	-0,9	-1,3	-	7,7	ja
	1.OG	58,7	59,0	-	10,0	ja	57,8	57,7	-0,9	-1,4	-	8,7	ja
	2.OG	59,7	60,1	0,7	11,1	ja	58,8	58,7	-0,9	-1,4	-	9,7	ja
IP 219 Eleonorenanlage 5		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,3	57,8	-	8,8	ja	56,5	56,6	-0,8	-1,2	-	7,6	ja
	1.OG	58,4	58,8	-	9,8	ja	57,6	57,6	-0,8	-1,2	-	8,6	ja
IP 220 Eleonorenanlage 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,1	57,6	-	8,6	ja	56,4	56,5	-0,8	-1,2	-	7,5	ja
	1.OG	58,2	58,6	-	9,6	ja	57,4	57,5	-0,7	-1,1	-	8,5	ja
	2.OG	59,1	59,5	0,1	10,5	ja	58,3	58,4	-0,7	-1,2	-	9,4	ja
IP 221 Ernst-Ludwig-Allee 2		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,8	56,3	-	7,3	ja	55,5	55,7	-0,3	-0,6	-	6,7	ja
	1.OG	56,9	57,5	-	8,5	ja	56,7	57,0	-0,2	-0,5	-	8,0	ja
	2.OG	57,9	58,5	-	9,5	ja	57,7	58,1	-0,1	-0,4	-	9,1	ja
IP 381 Rotkehlchenweg 1		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	57,5	-	8,5	ja	55,1	56,3	-1,0	-1,3	-	7,3	ja
	1.OG	58,8	60,2	-	11,2	ja	57,6	58,8	-1,1	-1,4	-	9,8	ja
IP 382 Rotkehlchenweg 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,3	56,6	-	7,6	ja	54,3	55,4	-1,0	-1,2	-	6,4	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 383 Hengstbchanlage 18		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	51,4	52,4	-	3,4	ja	50,5	51,2	-0,9	-1,2	-	2,2	ja
	1.OG	55,5	56,8	-	7,8	ja	54,5	55,5	-1,0	-1,3	-	6,5	ja
	2.OG	57,8	59,0	-	10,0	ja	56,7	57,7	-1,1	-1,3	-	8,7	ja
IP 384 Hengstbchanlage 16		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	52,5	53,7	-	4,7	ja	51,5	52,4	-1,0	-1,2	-	3,4	ja
	1.OG	55,4	56,6	-	7,6	ja	54,4	55,3	-1,0	-1,3	-	6,3	ja
IP 385 Eleonorenanlage 19		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,1	56,4	-	7,4	ja	53,8	54,9	-1,3	-1,6	-	5,9	ja
	1.OG	59,2	60,6	0,2	11,6	ja	57,9	59,0	-1,3	-1,6	-	10,0	ja
IP 386 Falltorweg 4		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,6	56,6	-	7,6	ja	54,5	55,1	-1,1	-1,5	-	6,1	ja
	1.OG	57,4	58,2	-	9,2	ja	56,2	56,7	-1,1	-1,6	-	7,7	ja
IP 387 Falltorweg 6		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,2	54,1	-	5,1	ja	52,0	52,5	-1,2	-1,6	-	3,5	ja
	1.OG	54,6	55,5	-	6,5	ja	53,5	53,9	-1,1	-1,5	-	4,9	ja
IP 388 Falltorweg 8		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	53,1	54,2	-	5,2	ja	52,1	52,8	-1,1	-1,4	-	3,8	ja
	1.OG	54,8	55,9	-	6,9	ja	53,7	54,5	-1,1	-1,4	-	5,5	ja
IP 389 Falltorweg 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,4	56,2	-	7,2	ja	54,3	54,6	-1,1	-1,6	-	5,6	ja
	1.OG	56,9	57,6	-	8,6	ja	55,8	56,0	-1,1	-1,6	-	7,0	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.2

Seite 4 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 390 Zaunweg 16		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,7	54,3	-	5,3	ja	52,6	52,7	-1,1	-1,6	-	3,7	ja
	1.OG	55,0	55,5	-	6,5	ja	54,0	53,9	-1,0	-1,6	-	4,9	ja
	2.OG	57,2	57,7	-	8,7	ja	56,1	56,1	-1,1	-1,6	-	7,1	ja
IP 391 Zaunweg 14		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,3	54,0	-	5,0	ja	52,2	52,3	-1,1	-1,6	-	3,3	ja
	1.OG	54,6	55,2	-	6,2	ja	53,5	53,5	-1,1	-1,6	-	4,5	ja
	2.OG	56,1	56,7	-	7,7	ja	55,1	55,0	-1,1	-1,6	-	6,0	ja
IP 392 Zaunweg 12A		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,8	53,6	-	4,6	ja	51,6	51,9	-1,2	-1,7	-	2,9	ja
	1.OG	54,0	54,7	-	5,7	ja	52,9	53,0	-1,1	-1,7	-	4,0	ja
IP 393 Zaunweg 12		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,2	53,0	-	4,0	ja	51,3	51,7	-0,9	-1,3	-	2,7	ja
	1.OG	53,4	54,1	-	5,1	ja	52,5	52,8	-0,9	-1,3	-	3,8	ja
	2.OG	54,8	55,5	-	6,5	ja	53,9	54,1	-0,9	-1,3	-	5,1	ja
IP 394 Zaunweg 10		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,2	52,9	-	3,9	ja	51,5	51,9	-0,7	-1,0	-	2,9	ja
	1.OG	53,4	54,2	-	5,2	ja	52,8	53,2	-0,7	-1,0	-	4,2	ja
IP 395 Zaunweg 8		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,6	52,3	-	3,3	ja	50,9	51,2	-0,6	-1,1	-	2,2	ja
	1.OG	52,8	53,6	-	4,6	ja	52,2	52,5	-0,7	-1,1	-	3,5	ja
IP 396 Ernst-Ludwig-Allee 4		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,0	53,7	-	4,7	ja	52,3	52,6	-0,7	-1,1	-	3,6	ja
	1.OG	54,2	54,8	-	5,8	ja	53,4	53,8	-0,7	-1,1	-	4,8	ja

17.05.2019 - Projekt 20058001-VVS-8

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.2

Seite 5 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



Spalte	Beschreibung
Fassade	Orientierung der untersuchten Gebäudefassade
Geschoss	untersuchte Geschossebene
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz
Lärmschutz	Besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach ?
dLr, IGW mit LS	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall mit Lärmschutz
passiv	Verbleibt ein Rechtsanspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV dem Grunde nach ?

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)				dB(A)		dB(A)			
IP 209 Eleonorenanlage 21		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	56,9	58,4	-	9,4	nein	54,7	56,2	-2,2	-2,2	-	7,2	nein
	1.OG	59,4	60,9	0,4	11,9	nein	56,9	58,5	-2,5	-2,5	-	9,5	nein
IP 210 Eleonorenanlage 17		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,4	58,6	-	9,6	nein	54,6	55,5	-2,8	-3,2	-	6,5	nein
	1.OG	59,9	61,1	0,9	12,1	ja	56,9	57,8	-3,0	-3,4	-	8,8	ja
IP 211 Falltorweg 2		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	58,3	58,9	-	9,9	nein	56,2	56,0	-2,0	-2,9	-	7,0	nein
	1.OG	60,1	60,8	1,1	11,8	ja	57,9	57,7	-2,2	-3,1	-	8,7	ja
IP 212 Falltorweg 1		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	59,2	59,8	0,2	10,8	ja	57,3	56,9	-1,9	-2,9	-	7,9	ja
	1.OG	61,0	61,5	2,0	12,5	ja	59,0	58,6	-2,0	-2,9	-	9,6	ja
IP 213 Eleonorenanlage 13		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	59,2	59,6	0,2	10,6	ja	57,3	56,8	-1,9	-2,9	-	7,8	ja
	1.OG	60,5	60,9	1,5	11,9	ja	58,6	57,9	-1,9	-3,0	-	8,9	ja
IP 214 Eleonorenanlage 11A		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	58,9	59,3	-	10,3	ja	57,0	56,4	-1,9	-2,9	-	7,4	ja
	1.OG	60,1	60,5	1,1	11,5	ja	58,2	57,6	-1,9	-3,0	-	8,6	ja
IP 215 Eleonorenanlage 11		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	58,6	59,1	-	10,1	ja	56,8	56,2	-1,8	-2,8	-	7,2	ja
	1.OG	59,8	60,2	0,8	11,2	ja	57,9	57,3	-1,8	-2,9	-	8,3	ja
	2.OG	60,9	61,3	1,9	12,3	ja	58,9	58,3	-2,0	-3,0	-	9,3	ja

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 217 Eleonorenanlage 9		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,4	57,8	-	8,8	nein	55,8	55,2	-1,6	-2,6	-	6,2	nein
	1.OG	58,5	58,8	-	9,8	nein	56,9	56,1	-1,6	-2,7	-	7,1	nein
	2.OG	60,3	60,8	1,3	11,8	ja	58,4	57,9	-1,9	-2,9	-	8,9	ja
IP 218 Eleonorenanlage 7		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,6	58,0	-	9,0	nein	56,1	55,5	-1,5	-2,5	-	6,5	nein
	1.OG	58,7	59,0	-	10,0	nein	57,1	56,4	-1,6	-2,6	-	7,4	nein
	2.OG	59,7	60,1	0,7	11,1	ja	58,0	57,3	-1,7	-2,8	-	8,3	ja
IP 219 Eleonorenanlage 5		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,3	57,8	-	8,8	nein	55,9	55,5	-1,4	-2,3	-	6,5	nein
	1.OG	58,4	58,8	-	9,8	nein	56,9	56,4	-1,5	-2,4	-	7,4	nein
IP 220 Eleonorenanlage 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,1	57,6	-	8,6	nein	55,8	55,4	-1,4	-2,2	-	6,4	nein
	1.OG	58,2	58,6	-	9,6	nein	56,7	56,3	-1,4	-2,3	-	7,3	nein
	2.OG	59,1	59,5	0,1	10,5	ja	57,6	57,1	-1,5	-2,4	-	8,1	ja
IP 221 Ernst-Ludwig-Allee 2		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,8	56,3	-	7,3	nein	54,5	54,3	-1,2	-2,0	-	5,3	nein
	1.OG	56,9	57,5	-	8,5	nein	55,6	55,4	-1,3	-2,0	-	6,4	nein
	2.OG	57,9	58,5	-	9,5	nein	56,6	56,5	-1,3	-2,0	-	7,5	nein
IP 381 Rotkehlchenweg 1		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	57,5	-	8,5	nein	54,0	55,2	-2,2	-2,3	-	6,2	nein
	1.OG	58,8	60,2	-	11,2	ja	56,5	57,8	-2,3	-2,4	-	8,8	ja
IP 382 Rotkehlchenweg 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,3	56,6	-	7,6	nein	53,3	54,4	-2,0	-2,2	-	5,4	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchsschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 383 Hengstbchanlage 18		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	51,4	52,4	-	3,4	nein	49,5	50,1	-1,9	-2,3	-	1,1	nein
	1.OG	55,5	56,8	-	7,8	nein	53,2	54,3	-2,3	-2,5	-	5,3	nein
	2.OG	57,8	59,0	-	10,0	nein	55,6	56,6	-2,2	-2,4	-	7,6	nein
IP 384 Hengstbchanlage 16		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	52,5	53,7	-	4,7	nein	50,6	51,5	-1,9	-2,1	-	2,5	nein
	1.OG	55,4	56,6	-	7,6	nein	53,4	54,2	-2,1	-2,3	-	5,2	nein
IP 385 Eleonorenanlage 19		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,1	56,4	-	7,4	nein	52,3	53,4	-2,8	-3,0	-	4,4	nein
	1.OG	59,2	60,6	0,2	11,6	nein	56,2	57,5	-3,0	-3,1	-	8,5	nein
IP 386 Falltorweg 4		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,6	56,6	-	7,6	nein	53,3	53,7	-2,3	-2,9	-	4,7	nein
	1.OG	57,4	58,2	-	9,2	nein	55,0	55,2	-2,3	-3,0	-	6,2	nein
IP 387 Falltorweg 6		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,2	54,1	-	5,1	nein	50,6	50,9	-2,6	-3,2	-	1,9	nein
	1.OG	54,6	55,5	-	6,5	nein	52,2	52,5	-2,3	-3,0	-	3,5	nein
IP 388 Falltorweg 8		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	53,1	54,2	-	5,2	nein	51,1	51,8	-2,1	-2,5	-	2,8	nein
	1.OG	54,8	55,9	-	6,9	nein	52,7	53,4	-2,1	-2,5	-	4,4	nein
IP 389 Falltorweg 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,4	56,2	-	7,2	nein	53,3	53,3	-2,2	-3,0	-	4,3	nein
	1.OG	56,9	57,6	-	8,6	nein	54,8	54,7	-2,1	-2,9	-	5,7	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 390 Zaunweg 16		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,7	54,3	-	5,3	nein	51,7	51,3	-2,0	-3,0	-	2,3	nein
	1.OG	55,0	55,5	-	6,5	nein	53,1	52,6	-2,0	-3,0	-	3,6	nein
	2.OG	57,2	57,7	-	8,7	nein	55,2	54,8	-2,0	-2,9	-	5,8	nein
IP 391 Zaunweg 14		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,3	54,0	-	5,0	nein	51,2	50,9	-2,2	-3,1	-	1,9	nein
	1.OG	54,6	55,2	-	6,2	nein	52,4	52,1	-2,1	-3,1	-	3,1	nein
	2.OG	56,1	56,7	-	7,7	nein	54,0	53,6	-2,1	-3,1	-	4,6	nein
IP 392 Zaunweg 12A		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,8	53,6	-	4,6	nein	50,6	50,4	-2,3	-3,2	-	1,4	nein
	1.OG	54,0	54,7	-	5,7	nein	51,8	51,6	-2,2	-3,1	-	2,6	nein
IP 393 Zaunweg 12		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,2	53,0	-	4,0	nein	50,2	50,4	-2,0	-2,6	-	1,4	nein
	1.OG	53,4	54,1	-	5,1	nein	51,5	51,5	-1,9	-2,6	-	2,5	nein
	2.OG	54,8	55,5	-	6,5	nein	53,0	52,9	-1,8	-2,5	-	3,9	nein
IP 394 Zaunweg 10		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,2	52,9	-	3,9	nein	50,4	50,5	-1,7	-2,4	-	1,5	nein
	1.OG	53,4	54,2	-	5,2	nein	51,7	51,8	-1,8	-2,4	-	2,8	nein
IP 395 Zaunweg 8		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,6	52,3	-	3,3	nein	49,9	49,9	-1,6	-2,4	-	0,9	nein
	1.OG	52,8	53,6	-	4,6	nein	51,2	51,2	-1,6	-2,4	-	2,2	nein
IP 396 Ernst-Ludwig-Allee 4		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,0	53,7	-	4,7	nein	51,1	50,9	-1,9	-2,8	-	1,9	nein
	1.OG	54,2	54,8	-	5,8	nein	52,3	52,1	-1,9	-2,7	-	3,1	nein

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf. Dreieich-Buchsclag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante
fiktiv)



Spalte	Beschreibung
Fassade	Orientierung der untersuchten Gebäudefassade
Geschoss	untersuchte Geschossebene
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz
Lärmschutz	Besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach ?
dLr, IGW mit LS	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall mit Lärmschutz
passiv	Verbleibt ein Rechtsanspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV dem Grunde nach ?

~~17.05.2019~~ 10.08.2021 - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.2 4.2a neu

Seite 1 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf. Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante
fiktiv)



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 209 Eleonorenanlage 21		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	56,0	56,5	-	7,5	nein	52,0	52,9	-4,0	-3,6	-	3,9	nein
	1.OG	58,3	58,9	-	9,9	nein	53,5	54,7	-4,8	-4,2	-	5,7	nein
IP 210 Eleonorenanlage 17		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,6	56,9	-	7,9	nein	52,7	53,2	-3,9	-3,7	-	4,2	nein
	1.OG	58,9	59,2	-	10,2	ja	54,6	55,1	-4,3	-4,1	-	6,1	ja
IP 211 Falltorweg 2		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	58,3	57,8	-	8,8	nein	55,6	54,9	-2,7	-3,0	-	5,9	nein
	1.OG	59,9	59,5	0,9	10,5	ja	57,1	56,3	-2,8	-3,2	-	7,3	ja
IP 212 Falltorweg 1		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	59,6	58,9	0,6	9,9	nein	57,0	56,0	-2,5	-2,8	-	7,0	nein
	1.OG	61,1	60,4	2,1	11,4	ja	58,6	57,6	-2,5	-2,8	-	8,6	ja
IP 213 Eleonorenanlage 13		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	59,6	58,8	0,6	9,8	nein	57,2	56,2	-2,4	-2,6	-	7,2	nein
	1.OG	60,8	60,0	1,8	11,0	ja	58,4	57,3	-2,4	-2,7	-	8,3	ja
IP 214 Eleonorenanlage 11A		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	59,3	58,5	0,3	9,5	nein	56,9	55,8	-2,4	-2,8	-	6,8	nein
	1.OG	60,5	59,7	1,5	10,7	ja	58,1	56,9	-2,4	-2,8	-	7,9	ja
IP 215 Eleonorenanlage 11		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	59,0	58,2	-	9,2	nein	56,7	55,7	-2,3	-2,5	-	6,7	nein
	1.OG	60,1	59,3	1,1	10,3	ja	57,8	56,8	-2,3	-2,5	-	7,8	ja
	2.OG	61,1	60,4	2,1	11,4	ja	58,7	57,7	-2,4	-2,6	-	8,7	ja

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.2 4.2a neu

Seite 2 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf. Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante
fiktiv)



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 217 Eleonorenanlage 9		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,8	57,0	-	8,0	nein	55,9	54,9	-2,0	-2,0	-	5,9	nein
	1.OG	58,8	58,0	-	9,0	nein	56,9	55,9	-2,0	-2,1	-	6,9	nein
	2.OG	60,4	59,7	1,4	10,7	ja	58,2	57,4	-2,2	-2,4	-	8,4	ja
IP 218 Eleonorenanlage 7		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,9	57,1	-	8,1	nein	56,0	55,3	-1,8	-1,9	-	6,3	nein
	1.OG	58,8	58,1	-	9,1	nein	56,9	56,1	-1,9	-2,0	-	7,1	nein
	2.OG	59,7	59,0	0,7	10,0	nein	57,8	57,0	-2,0	-2,1	-	8,0	nein
IP 219 Eleonorenanlage 5		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,6	56,9	-	7,9	nein	55,9	55,3	-1,7	-1,6	-	6,3	nein
	1.OG	58,5	57,8	-	8,8	nein	56,8	56,2	-1,7	-1,6	-	7,2	nein
IP 220 Eleonorenanlage 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	57,4	56,7	-	7,7	nein	55,9	55,3	-1,6	-1,4	-	6,3	nein
	1.OG	58,4	57,6	-	8,6	nein	56,8	56,2	-1,6	-1,5	-	7,2	nein
	2.OG	59,2	58,5	0,2	9,5	nein	57,6	57,0	-1,6	-1,5	-	8,0	nein
IP 221 Ernst-Ludwig-Allee 2		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	56,2	55,4	-	6,4	nein	55,4	55,2	-0,8	-0,2	-	6,2	nein
	1.OG	57,1	56,5	-	7,5	nein	56,4	56,3	-0,7	-0,2	-	7,3	nein
	2.OG	58,0	57,4	-	8,4	nein	57,3	57,3	-0,7	-0,1	-	8,3	nein
IP 381 Rotkehlchenweg 1		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,3	55,7	-	6,7	nein	51,2	51,7	-4,1	-3,9	-	2,7	nein
	1.OG	57,8	58,2	-	9,2	nein	53,9	54,6	-3,9	-3,6	-	5,6	nein
IP 382 Rotkehlchenweg 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	54,7	54,9	-	5,9	nein	51,3	51,6	-3,4	-3,3	-	2,6	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.2 4.2a neu

Seite 3 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf. Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante
fiktiv)



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 383 Hengstbchanlage 18		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	51,1	51,0	-	2,0	nein	48,1	47,9	-3,0	-3,1	-	-	nein
	1.OG	54,7	55,0	-	6,0	nein	50,5	50,9	-4,2	-4,1	-	1,9	nein
	2.OG	56,9	57,2	-	8,2	nein	53,7	54,0	-3,2	-3,2	-	5,0	nein
IP 384 Hengstbchanlage 16		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
SW	EG	52,0	52,1	-	3,1	nein	48,8	49,0	-3,1	-3,0	-	-	nein
	1.OG	54,7	54,9	-	5,9	nein	51,2	51,4	-3,5	-3,5	-	2,4	nein
IP 385 Eleonorenanlage 19		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	54,2	54,6	-	5,6	nein	49,8	50,8	-4,4	-3,9	-	1,8	nein
	1.OG	58,1	58,6	-	9,6	nein	53,2	54,3	-4,9	-4,4	-	5,3	nein
IP 386 Falltorweg 4		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,2	55,2	-	6,2	nein	51,9	51,7	-3,3	-3,5	-	2,7	nein
	1.OG	56,8	56,7	-	7,7	nein	53,5	53,2	-3,3	-3,5	-	4,2	nein
IP 387 Falltorweg 6		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,6	52,6	-	3,6	nein	49,2	49,1	-3,4	-3,5	-	0,1	nein
	1.OG	53,9	53,8	-	4,8	nein	50,8	50,7	-3,1	-3,1	-	1,7	nein
IP 388 Falltorweg 8		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
N	EG	52,5	52,6	-	3,6	nein	49,9	50,0	-2,6	-2,6	-	1,0	nein
	1.OG	53,9	54,1	-	5,1	nein	51,2	51,4	-2,8	-2,7	-	2,4	nein
IP 389 Falltorweg 3		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	55,3	55,0	-	6,0	nein	52,5	52,0	-2,8	-3,0	-	3,0	nein
	1.OG	56,7	56,3	-	7,3	nein	54,1	53,5	-2,7	-2,8	-	4,5	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.2 4.2a neu

Seite 4 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Bf. Dreieich-Buchschlag
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz (Vorzugsvariante
fiktiv)



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 390 Zaunweg 16		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,9	53,3	-	4,3	nein	51,3	50,5	-2,5	-2,7	-	1,5	nein
	1.OG	55,1	54,4	-	5,4	nein	52,7	51,8	-2,4	-2,6	-	2,8	nein
	2.OG	57,0	56,5	-	7,5	nein	54,7	54,0	-2,3	-2,5	-	5,0	nein
IP 391 Zaunweg 14		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,4	52,9	-	3,9	nein	50,9	50,3	-2,5	-2,6	-	1,3	nein
	1.OG	54,6	54,0	-	5,0	nein	52,1	51,4	-2,5	-2,6	-	2,4	nein
	2.OG	56,1	55,5	-	6,5	nein	53,7	53,0	-2,4	-2,5	-	4,0	nein
IP 392 Zaunweg 12A		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,7	52,3	-	3,3	nein	50,4	50,1	-2,3	-2,2	-	1,1	nein
	1.OG	53,8	53,4	-	4,4	nein	51,5	51,2	-2,3	-2,2	-	2,2	nein
IP 393 Zaunweg 12		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,1	51,7	-	2,7	nein	49,9	49,7	-2,2	-2,0	-	0,7	nein
	1.OG	53,2	52,8	-	3,8	nein	51,1	50,8	-2,1	-2,0	-	1,8	nein
	2.OG	54,7	54,2	-	5,2	nein	52,8	52,5	-1,8	-1,7	-	3,5	nein
IP 394 Zaunweg 10		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	52,0	51,7	-	2,7	nein	50,2	50,0	-1,8	-1,6	-	1,0	nein
	1.OG	53,2	52,9	-	3,9	nein	51,5	51,5	-1,7	-1,4	-	2,5	nein
IP 395 Zaunweg 8		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	51,3	51,0	-	2,0	nein	49,7	49,6	-1,6	-1,4	-	0,6	nein
	1.OG	52,5	52,2	-	3,2	nein	51,1	51,2	-1,4	-1,0	-	2,2	nein
IP 396 Ernst-Ludwig-Allee 4		Nutzungsart		WR		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 59 / 49 dB(A)							
W	EG	53,0	52,4	-	3,4	nein	52,1	52,0	-0,9	-0,4	-	3,0	nein
	1.OG	54,0	53,4	-	4,4	nein	53,1	53,2	-0,8	-0,2	-	4,2	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.2 4.2a neu

Seite 5 von 5

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Hotel Isenburger Schneise 40
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



29333163

Spalte	Beschreibung
Fassade	Orientierung der untersuchten Gebäudefassade
Geschoss	untersuchte Geschossebene
dLr, IGW	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall ohne Lärmschutz
Lärmschutz	Besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach ?
dLr, IGW mit LS	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Prognose-Planfall mit Lärmschutz
passiv	Verbleibt ein Rechtsanspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV dem Grunde nach ?

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.3a neu

Seite 1 von 4
 VVS-13_Vgl-mit-LS_01_Hotel

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Hotel Isenburger Schneise 40
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



20333163

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
IP 373 Isenburger Schneise 40		Nutzungsart MI		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)									
W	EG	53,9	54,2	-	0,2	ja	53,3	53,7	-0,6	-0,5	-	-	nein
	1.OG	54,3	54,5	-	0,5	ja	53,6	53,9	-0,7	-0,6	-	-	nein
	2.OG	54,6	54,8	-	0,8	ja	53,9	54,2	-0,8	-0,7	-	0,2	ja
	3.OG	54,9	55,1	-	1,1	ja	54,1	54,4	-0,8	-0,7	-	0,4	ja
	4.OG	55,2	55,3	-	1,3	ja	54,3	54,6	-0,8	-0,7	-	0,6	ja
	5.OG	55,4	55,6	-	1,6	ja	54,6	54,9	-0,8	-0,7	-	0,9	ja
	6.OG	55,6	55,8	-	1,8	ja	54,8	55,1	-0,8	-0,7	-	1,1	ja
	7.OG	55,8	56,0	-	2,0	ja	55,0	55,3	-0,8	-0,7	-	1,3	ja
IP 374 Isenburger Schneise 40		Nutzungsart MI		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)									
W	EG	53,7	54,0	-	-	nein	53,1	53,5	-0,6	-0,5	-	-	nein
	1.OG	54,6	54,8	-	0,8	ja	53,9	54,1	-0,7	-0,6	-	0,1	ja
	2.OG	55,1	55,2	-	1,2	ja	54,2	54,5	-0,8	-0,7	-	0,5	ja
	3.OG	55,4	55,5	-	1,5	ja	54,5	54,7	-0,9	-0,8	-	0,7	ja
	4.OG	55,7	55,8	-	1,8	ja	54,7	54,9	-0,9	-0,8	-	0,9	ja
	5.OG	55,8	55,8	-	1,8	ja	54,9	55,1	-0,9	-0,8	-	1,1	ja
	6.OG	55,9	56,0	-	2,0	ja	55,1	55,3	-0,9	-0,8	-	1,3	ja
	7.OG	57,2	57,3	-	3,3	ja	56,2	56,4	-1,0	-0,9	-	2,4	ja
IP 375 Isenburger Schneise 40		Nutzungsart MI		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)									
W	1.OG	54,4	54,6	-	0,6	ja	53,7	54,1	-0,7	-0,6	-	0,1	ja
	2.OG	54,8	55,0	-	1,0	ja	54,1	54,4	-0,7	-0,6	-	0,4	ja
	3.OG	55,1	55,3	-	1,3	ja	54,3	54,6	-0,8	-0,7	-	0,6	ja
	4.OG	55,3	55,5	-	1,5	ja	54,5	54,8	-0,8	-0,7	-	0,8	ja
	5.OG	55,6	55,8	-	1,8	ja	54,8	55,1	-0,8	-0,7	-	1,1	ja
	6.OG	55,8	56,0	-	2,0	ja	55,1	55,4	-0,8	-0,7	-	1,4	ja
	7.OG	57,2	57,3	-	3,3	ja	56,2	56,4	-1,0	-0,9	-	2,4	ja

17.06.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.3a neu

Seite 2 von 4

VVS-13_Vgl-mit-LS_01_Hotel

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Hotel Isenburger Schneise 40
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
P 376 Isenburger Schneise 40		Nutzungsart MI		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)									
W	1.OG	55,9	55,9	-	1,9	ja	54,9	55,0	-1,0	-0,9	-	1,0	ja
	2.OG	56,2	56,2	-	2,2	ja	55,2	55,3	-1,0	-0,9	-	1,3	ja
	3.OG	56,5	56,4	-	2,4	ja	55,5	55,5	-1,0	-0,9	-	1,5	ja
	4.OG	56,7	56,6	-	2,6	ja	55,7	55,8	-1,0	-0,9	-	1,8	ja
	5.OG	57,0	56,9	-	2,9	ja	56,0	56,1	-1,0	-0,9	-	2,1	ja
	6.OG	57,3	57,2	-	3,2	ja	56,3	56,3	-1,0	-0,9	-	2,3	ja
	7.OG	58,5	58,5	-	4,5	ja	57,3	57,3	-1,3	-1,1	-	3,3	ja
P 377 Isenburger Schneise 40		Nutzungsart MI		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)									
O	1.OG	54,3	54,0	-	-	nein	51,8	51,6	-2,6	-2,5	-	-	nein
	2.OG	54,9	54,6	-	0,6	ja	52,2	52,0	-2,6	-2,6	-	-	nein
	3.OG	55,3	54,9	-	0,9	ja	52,6	52,3	-2,7	-2,6	-	-	nein
	4.OG	55,5	55,1	-	1,1	ja	52,8	52,5	-2,7	-2,6	-	-	nein
	5.OG	55,6	55,3	-	1,3	ja	53,0	52,7	-2,6	-2,6	-	-	nein
	6.OG	55,9	55,5	-	1,5	ja	53,3	52,9	-2,6	-2,6	-	-	nein
	7.OG	57,6	57,4	-	3,4	ja	55,5	55,3	-2,1	-2,0	-	1,3	ja
P 378 Isenburger Schneise 40		Nutzungsart MI		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)									
O	1.OG	52,8	52,6	-	-	nein	50,5	50,5	-2,3	-2,2	-	-	nein
	2.OG	53,4	53,2	-	-	nein	51,0	50,9	-2,4	-2,3	-	-	nein
	3.OG	53,8	53,5	-	-	nein	51,3	51,2	-2,4	-2,3	-	-	nein
	4.OG	54,0	53,8	-	-	nein	51,6	51,4	-2,5	-2,4	-	-	nein
	5.OG	54,2	54,0	-	-	nein	51,7	51,6	-2,5	-2,4	-	-	nein
	6.OG	54,3	54,1	-	0,1	ja	51,9	51,7	-2,5	-2,4	-	-	nein
	7.OG	55,9	55,9	-	1,9	ja	54,2	54,2	-1,8	-1,6	-	0,2	ja

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.3a neu

Seite 3 von 4

VVS-13_Vgl-mit-LS_01_Hotel

Regionaltangente West
Wesentliche Änderung im Abschnitt Hotel Isenburger Schneise 40
Beurteilungspegel Planfall ohne/mit aktivem Schallschutz
(Vorzugsvariante)



29333163

Fassade	Geschoss	Lr, ohne LS		dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein	Lr, mit LS		dLr, mit/ohne LS		dLr, IGW mit LS		passiv Anspruch ja / nein
		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
P 380 Isenburger Schneise 40		Nutzungsart MI		Immissionsgrenzwert tags / nachts: 64 / 54 dB(A)									
○	EG	50,4	50,5	-	-	nein	49,0	49,2	-1,4	-1,3	-	-	nein
	1.OG	51,1	51,2	-	-	nein	49,5	49,7	-1,6	-1,5	-	-	nein
	2.OG	52,4	52,3	-	-	nein	50,4	50,4	-2,0	-1,9	-	-	nein
	3.OG	52,7	52,6	-	-	nein	50,6	50,7	-2,1	-2,0	-	-	nein
	4.OG	53,0	52,8	-	-	nein	50,8	50,8	-2,1	-2,0	-	-	nein
	5.OG	53,1	53,0	-	-	nein	51,0	51,0	-2,2	-2,0	-	-	nein
	6.OG	53,3	53,1	-	-	nein	51,1	51,1	-2,2	-2,0	-	-	nein
	7.OG	53,4	53,2	-	-	nein	51,2	51,2	-2,2	-2,0	-	-	nein

17.05.2019 ~~10.08.2021~~ - Projekt 20058001-VVS-813

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 4.3a neu

Seite 4 von 4

VVS-13_Vgl-mit-LS_01_Hotel

**Regionaltangente West
Anlagenlärm durch Abstellanlage
am Bf Dreieich-Buchschlag**

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Fassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Abstellanl.	Beurteilungspegel Nacht
Immissionskonflikt?	Überschreitung IRW TA Lärm ?

**Regionaltangente West
Anlagenlärm durch Abstellanlage
am Bf Dreieich-Buchschlag**


Fass	Stock werk	Lr, Abstellanl. Nacht dB(A)	dLr, IRW Nacht dB(A)	Immissionskonflikt? <i>ja / nein</i>
IP 210 - Eleonorenanlage 17 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG	10,7 11,0	-24,3 -24,0	nein nein
IP 211 - Falltorweg 2 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG	14,3 14,8	-20,7 -20,2	nein nein
IP 212 - Falltorweg 1 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG	17,5 18,3	-17,5 -16,7	nein nein
IP 213 - Eleonorenanlage 13 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG	19,8 20,6	-15,2 -14,4	nein nein
IP 214 - Eleonorenanlage 11A Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG	20,3 21,1	-14,7 -13,9	nein nein
IP 215 - Eleonorenanlage 11 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG 2.OG	20,6 21,4 22,0	-14,4 -13,6 -13,0	nein nein nein
IP 217 - Eleonorenanlage 9 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG 2.OG	20,5 21,3 22,0	-14,5 -13,7 -13,0	nein nein nein
IP 218 - Eleonorenanlage 7 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG 2.OG	20,8 21,6 22,3	-14,2 -13,4 -12,7	nein nein nein
IP 220 - Eleonorenanlage 3 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG 2.OG	20,5 21,3 22,0	-14,5 -13,7 -13,0	nein nein nein
IP 381 - Rotkehlchenweg 1 Gebietsart WR IRW tags / nachts 50 / 35 dB(A)				
W	EG 1.OG	6,3 7,7	-28,7 -27,3	nein nein

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)						
364	Flughafenstraße 114	NW	EG	WA	59	49	72	74,5	13	25,5	ja	72,8	69,8	13,8	20,8	ja	72,8	74,5	ja	ja	
364	Flughafenstraße 114	NW	1.OG	WA	59	49	72,8	75,2	13,8	26,2	ja	73,6	70,5	14,6	21,5	ja	73,6	75,2	ja	ja	
365	Flughafenstraße 112	NW	EG	WA	59	49	72	74,4	13	25,4	ja	72,8	69,7	13,8	20,7	ja	72,8	74,4	ja	ja	
365	Flughafenstraße 112	NW	1.OG	WA	59	49	72,8	75,2	13,8	26,2	ja	73,6	70,6	14,6	21,6	ja	73,6	75,2	ja	ja	
365	Flughafenstraße 112	NW	2.OG	WA	59	49	72,8	75,2	13,8	26,2	ja	73,6	70,7	14,6	21,7	ja	73,6	75,2	ja	ja	
365	Flughafenstraße 112	NW	3.OG	WA	59	49	72,7	75	13,7	26	ja	73,6	70,6	14,6	21,6	ja	73,6	75	ja	ja	
366	Flughafenstraße 110	NW	EG	WA	59	49	74,1	76,6	15,1	27,6	ja	74,9	71,9	15,9	22,9	ja	74,9	76,6	ja	ja	
366	Flughafenstraße 110	NW	1.OG	WA	59	49	74,2	76,7	15,2	27,7	ja	75,1	72,1	16,1	23,1	ja	75,1	76,7	ja	ja	
367	Flughafenstraße 106	NW	EG	WA	59	49	69,1	71,5	10,1	22,5	ja	70,1	67,3	11,1	18,3	ja	70,1	71,5	ja	ja	
367	Flughafenstraße 106	NW	1.OG	WA	59	49	70,7	73,1	11,7	24,1	ja	71,7	68,9	12,7	19,9	ja	71,7	73,1	ja	ja	
367	Flughafenstraße 106	NW	2.OG	WA	59	49	71,3	73,6	12,3	24,6	ja	72,3	69,6	13,3	20,6	ja	72,3	73,6	ja	ja	
368	Flughafenstraße 104 (Empfangsgebäude Bf)	NW	EG	WA	59	49	75,4	77,9	16,4	28,9	ja	76,2	73,5	17,2	24,5	ja	76,2	77,9	ja	ja	
368	Flughafenstraße 104 (Empfangsgebäude Bf)	NW	1.OG	WA	59	49	75,3	77,7	16,3	28,7	ja	76,1	73,6	17,1	24,6	ja	76,1	77,7	ja	ja	
369	Flughafenstraße 102	NW	EG	WA	59	49	65,6	67,6	6,6	18,6	ja	66,1	66,4	7,1	17,4	ja	66,1	67,6	ja	ja	
369	Flughafenstraße 102	NW	1.OG	WA	59	49	68,3	70,4	9,3	21,4	ja	68,8	69,3	9,8	20,3	ja	68,8	70,4	ja	ja	
369	Flughafenstraße 102	NW	2.OG	WA	59	49	69,8	71,9	10,8	22,9	ja	70,3	70,8	11,3	21,8	ja	70,3	71,9	ja	ja	
369	Flughafenstraße 102	NW	3.OG	WA	59	49	70,4	72,5	11,4	23,5	ja	70,9	71,4	11,9	22,4	ja	70,9	72,5	ja	ja	
370	Flughafenstraße 100	NW	EG	WA	59	49	62,7	64,7	3,7	15,7	ja	63,1	63,6	4,1	14,6	ja	63,1	64,7	ja	ja	
370	Flughafenstraße 100	NW	1.OG	WA	59	49	64,5	66,4	5,5	17,4	ja	64,9	65,3	5,9	16,3	ja	64,9	66,4	ja	ja	
370	Flughafenstraße 100	NW	2.OG	WA	59	49	69	70,8	10	21,8	ja	69,5	70	10,5	21	ja	69,5	70,8	ja	ja	
370	Flughafenstraße 100	NW	3.OG	WA	59	49	71,2	73,4	12,2	24,4	ja	71,7	72,3	12,7	23,3	ja	71,7	73,4	ja	ja	
370	Flughafenstraße 100	NW	4.OG	WA	59	49	71,3	73,4	12,3	24,4	ja	71,8	72,4	12,8	23,4	ja	71,8	73,4	ja	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 1	NW	EG	MI	64	54	56,3	57,7	-	3,7	ja	56,4	56,5	-	2,5	ja	56,4	57,7	nein	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 2	NW	1.OG	MI	64	54	57,4	59	-	5	ja	57,6	57,9	-	3,9	ja	57,6	59	nein	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 3	NW	2.OG	MI	64	54	58	59,6	-	5,6	ja	58,1	58,4	-	4,4	ja	58,1	59,6	nein	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 4	NW	3.OG	MI	64	54	58,7	60,2	-	6,2	ja	58,9	59,1	-	5,1	ja	58,9	60,2	nein	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 5	NW	4.OG	MI	64	54	60	61,5	-	7,5	ja	60,2	60,4	-	6,4	ja	60,2	61,5	nein	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 6	NW	5.OG	MI	64	54	60,7	62,3	-	8,3	ja	60,9	61,3	-	7,3	ja	60,9	62,3	nein	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 7	NW	6.OG	MI	64	54	61,3	62,9	-	8,9	ja	61,6	61,9	-	7,9	ja	61,6	62,9	nein	ja	
372	Otto-Fleck-Straße 4 Gästehaus 8	NW	7.OG	MI	64	54	61,8	63,4	-	9,4	ja	62	62,4	-	8,4	ja	62	63,4	nein	ja	
373	Isenburger Schneise 40	W	EG	MI	64	54	52,9	54,8	-	0,8	ja	53,3	53,7	-	-	nein	53,3	54,8	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	1.OG	MI	64	54	53,3	55,1	-	1,1	ja	53,6	53,9	-	-	nein	53,6	55,1	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	2.OG	MI	64	54	53,7	55,5	-	1,5	ja	53,9	54,2	-	0,2	ja	53,9	55,5	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	3.OG	MI	64	54	54	55,8	-	1,8	ja	54,1	54,4	-	0,4	ja	54,1	55,8	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	4.OG	MI	64	54	54,2	56	-	2	ja	54,3	54,6	-	0,6	ja	54,3	56	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	5.OG	MI	64	54	54,4	56,3	-	2,3	ja	54,6	54,9	-	0,9	ja	54,6	56,3	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	6.OG	MI	64	54	54,6	56,5	-	2,5	ja	54,8	55,1	-	1,1	ja	54,8	56,5	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	7.OG	MI	64	54	54,9	56,7	-	2,7	ja	55	55,3	-	1,3	ja	55	56,7	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
373	Isenburger Schneise 40	W	8.OG	MI	64	54	55,1	56,9	-	2,9	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8. OG nicht vorhanden
373	Isenburger Schneise 40	W	9.OG	MI	64	54	55,3	57,2	-	3,2	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9. OG nicht vorhanden
374	Isenburger Schneise 40	W	EG	MI	64	54	50,9	52,9	-	-	nein	53,1	53,5	-	-	nein	53,1	53,5	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	1.OG	MI	64	54	52,7	54,7	-	0,7	ja	53,9	54,1	-	0,1	ja	53,9	54,7	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	2.OG	MI	64	54	53,9	55,7	-	1,7	ja	54,2	54,5	-	0,5	ja	54,2	55,7	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	3.OG	MI	64	54	54,3	56	-	2	ja	54,5	54,7	-	0,7	ja	54,5	56	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	4.OG	MI	64	54	54,6	56,4	-	2,4	ja	54,7	54,9	-	0,9	ja	54,7	56,4	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	5.OG	MI	64	54	54,8	56,6	-	2,6	ja	54,9	55,1	-	1,1	ja	54,9	56,6	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	6.OG	MI	64	54	55	56,8	-	2,8	ja	55,1	55,3	-	1,3	ja	55,1	56,8	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	7.OG	MI	64	54	55,2	57	-	3	ja	56,2	56,4	-	2,4	ja	56,2	57	nein	ja	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
374	Isenburger Schneise 40	W	8.OG	MI	64	54	55,5	57,2	-	3,2	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8. OG nicht vorhanden
375	Isenburger Schneise 40	W	1. OG	MI	64	54	53,9	55,8	-	1,8	ja	53,7	54,1	-	0,1	ja	53,9	55,8	nein	ja	entspricht 2. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert Tag Nacht dB(A)		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030 Tag Nacht dB(A)		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz Tag Nacht dB(A)		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
375	Isenburger Schneise 40	W	2. OG	MI	64	54	54,3	56,1	-	2,1	ja	54,1	54,4	-	0,4	ja	54,3	56,1	nein	ja	entspricht 3. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
375	Isenburger Schneise 40	W	3. OG	MI	64	54	54,5	56,4	-	2,4	ja	54,3	54,6	-	0,6	ja	54,5	56,4	nein	ja	entspricht 4. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
375	Isenburger Schneise 40	W	4. OG	MI	64	54	54,7	56,6	-	2,6	ja	54,5	54,8	-	0,8	ja	54,7	56,6	nein	ja	entspricht 5. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
375	Isenburger Schneise 40	W	5. OG	MI	64	54	55	56,8	-	2,8	ja	54,8	55,1	-	1,1	ja	55	56,8	nein	ja	entspricht 6. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
375	Isenburger Schneise 40	W	6. OG	MI	64	54	55,2	57,1	-	3,1	ja	55,1	55,4	-	1,4	ja	55,2	57,1	nein	ja	entspricht 7. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
375	Isenburger Schneise 40	W	7. OG	MI	64	54	55,5	57,3	-	3,3	ja	56,2	56,4	-	2,4	ja	56,2	57,3	nein	ja	entspricht 8. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
376	Isenburger Schneise 40	W	1. OG	MI	64	54	55	56,7	-	2,7	ja	54,9	55	-	1	ja	55	56,7	nein	ja	entspricht 2. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
376	Isenburger Schneise 40	W	2. OG	MI	64	54	55,4	57	-	3	ja	55,2	55,3	-	1,3	ja	55,4	57	nein	ja	entspricht 3. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
376	Isenburger Schneise 40	W	3. OG	MI	64	54	55,7	57,2	-	3,2	ja	55,5	55,5	-	1,5	ja	55,7	57,2	nein	ja	entspricht 4. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
376	Isenburger Schneise 40	W	4. OG	MI	64	54	55,9	57,5	-	3,5	ja	55,7	55,8	-	1,8	ja	55,9	57,5	nein	ja	entspricht 5. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
376	Isenburger Schneise 40	W	5. OG	MI	64	54	56,2	57,8	-	3,8	ja	56	56,1	-	2,1	ja	56,2	57,8	nein	ja	entspricht 6. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
376	Isenburger Schneise 40	W	6. OG	MI	64	54	56,5	58	-	4	ja	56,3	56,3	-	2,3	ja	56,5	58	nein	ja	entspricht 7. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
376	Isenburger Schneise 40	W	7. OG	MI	64	54	56,8	58,3	-	4,3	ja	57,3	57,3	-	3,3	ja	57,3	58,3	nein	ja	entspricht 8. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
377	Isenburger Schneise 40	O	1. OG	MI	64	54	51,8	53,5	-	-	nein	51,8	51,6	-	-	nein	51,8	53,5	nein	nein	entspricht 2. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
377	Isenburger Schneise 40	O	2. OG	MI	64	54	52,2	53,9	-	-	nein	52,2	52	-	-	nein	52,2	53,9	nein	nein	entspricht 3. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
377	Isenburger Schneise 40	O	3. OG	MI	64	54	52,5	54,3	-	0,3	ja	52,6	52,3	-	-	nein	52,6	54,3	nein	ja	entspricht 4. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
377	Isenburger Schneise 40	O	4. OG	MI	64	54	52,8	54,5	-	0,5	ja	52,8	52,5	-	-	nein	52,8	54,5	nein	ja	entspricht 5. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
377	Isenburger Schneise 40	O	5. OG	MI	64	54	53	54,7	-	0,7	ja	53	52,7	-	-	nein	53	54,7	nein	ja	entspricht 6. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert Tag Nacht dB(A)		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030 Tag Nacht dB(A)		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz Tag Nacht dB(A)		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
377	Isenburger Schneise 40	O	6. OG	MI	64	54	53,3	54,9	-	0,9	ja	53,3	52,9	-	-	nein	53,3	54,9	nein	ja	entspricht 7. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
377	Isenburger Schneise 40	O	7. OG	MI	64	54	53,8	55,5	-	1,5	ja	55,5	55,3	-	1,3	ja	55,5	55,5	nein	ja	entspricht 8. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
378	Isenburger Schneise 40	O	1. OG	MI	64	54	50,7	52,6	-	-	nein	50,5	50,5	-	-	nein	50,7	52,6	nein	nein	entspricht 2. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
378	Isenburger Schneise 40	O	2. OG	MI	64	54	51,1	52,8	-	-	nein	51	50,9	-	-	nein	51,1	52,8	nein	nein	entspricht 3. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
378	Isenburger Schneise 40	O	3. OG	MI	64	54	51,4	53,2	-	-	nein	51,3	51,2	-	-	nein	51,4	53,2	nein	nein	entspricht 4. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
378	Isenburger Schneise 40	O	4. OG	MI	64	54	51,6	53,4	-	-	nein	51,6	51,4	-	-	nein	51,6	53,4	nein	nein	entspricht 5. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
378	Isenburger Schneise 40	O	5. OG	MI	64	54	51,8	53,6	-	-	nein	51,7	51,6	-	-	nein	51,8	53,6	nein	nein	entspricht 6. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
378	Isenburger Schneise 40	O	6. OG	MI	64	54	51,9	53,7	-	-	nein	51,9	51,7	-	-	nein	51,9	53,7	nein	nein	entspricht 7. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
378	Isenburger Schneise 40	O	7. OG	MI	64	54	52,1	53,9	-	-	nein	54,2	54,2	-	0,2	ja	54,2	54,2	nein	ja	entspricht 8. OG bei erster Offenlage, Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	EG	MI	64	54	49,2	50,9	-	-	nein	49	49,2	-	-	nein	49,2	50,9	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	1. OG	MI	64	54	49,4	51,1	-	-	nein	49,5	49,7	-	-	nein	49,5	51,1	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	2. OG	MI	64	54	49,8	51,5	-	-	nein	50,4	50,4	-	-	nein	50,4	51,5	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	3. OG	MI	64	54	50,6	52,4	-	-	nein	50,6	50,7	-	-	nein	50,6	52,4	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	4. OG	MI	64	54	50,8	52,6	-	-	nein	50,8	50,8	-	-	nein	50,8	52,6	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	5. OG	MI	64	54	51	52,8	-	-	nein	51	51	-	-	nein	51	52,8	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	6. OG	MI	64	54	51,1	52,9	-	-	nein	51,1	51,1	-	-	nein	51,1	52,9	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	7. OG	MI	64	54	51,3	53	-	-	nein	51,2	51,2	-	-	nein	51,3	53	nein	nein	Pegelangaben 2030 aus Anhang 4.3a neu
380	Isenburger Schneise 40	O	8. OG	MI	64	54	51,4	53,1	-	-	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8. OG nicht vorhanden
380	Isenburger Schneise 40	O	9. OG	MI	64	54	51,7	53,5	-	-	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9. OG nicht vorhanden
452	Am Poloplatz 8	S	3. OG	SOK	57	47	58,1	59,3	1,1	12,3	ja	58,3	58,4	1,3	11,4	ja	58,3	59,3	ja	ja	
453	Am Poloplatz 8	SW	EG	SOK	57	47	49	50,3	-	3,3	ja	49,5	49,3	-	2,3	ja	49,5	50,3	nein	ja	
453	Am Poloplatz 8	SW	1. OG	SOK	57	47	49,2	50,5	-	3,5	ja	49,9	49,6	-	2,6	ja	49,9	50,5	nein	ja	
453	Am Poloplatz 8	SW	2. OG	SOK	57	47	49,5	50,8	-	3,8	ja	50,2	49,8	-	2,8	ja	50,2	50,8	nein	ja	
453	Am Poloplatz 8	SW	3. OG	SOK	57	47	52,3	53,5	-	6,5	ja	52,8	52,6	-	5,6	ja	52,8	53,5	nein	ja	
454	Am Poloplatz 8	O	2. OG	SOK	57	47	53,7	55,5	-	8,5	ja	53,8	54,3	-	7,3	ja	53,8	55,5	nein	ja	
454	Am Poloplatz 8	O	3. OG	SOK	57	47	54,5	56,2	-	9,2	ja	54,7	55,1	-	8,1	ja	54,7	56,2	nein	ja	
455	Am Poloplatz 8	S	4. OG	SOK	57	47	56	57,4	-	10,4	ja	56,3	56,4	-	9,4	ja	56,3	57,4	nein	ja	
456	Am Poloplatz 8	O	EG	SOK	57	47	53,3	54,9	-	7,9	ja	53,4	53,8	-	6,8	ja	53,4	54,9	nein	ja	
456	Am Poloplatz 8	O	1. OG	SOK	57	47	53,7	55,4	-	8,4	ja	53,8	54,2	-	7,2	ja	53,8	55,4	nein	ja	
456	Am Poloplatz 8	O	2. OG	SOK	57	47	53,7	55,6	-	8,6	ja	53,9	54,3	-	7,3	ja	53,9	55,6	nein	ja	
456	Am Poloplatz 8	O	3. OG	SOK	57	47	53,4	55,3	-	8,3	ja	53,6	54	-	7	ja	53,6	55,3	nein	ja	
456	Am Poloplatz 8	O	4. OG	SOK	57	47	53,8	55,6	-	8,6	ja	53,9	54,3	-	7,3	ja	53,9	55,6	nein	ja	
457	Am Poloplatz 4	O	EG	SOK	57	47	50	52	-	5	nein	50,2	50,7	-	3,7	ja	50,2	52	nein	ja	
457	Am Poloplatz 4	O	1. OG	SOK	57	47	50,8	52,6	-	5,6	nein	51	51,4	-	4,4	ja	51	52,6	nein	ja	
457	Am Poloplatz 4	O	2. OG	SOK	57	47	51,1	52,9	-	5,9	nein	51,3	51,7	-	4,7	ja	51,3	52,9	nein	ja	
457	Am Poloplatz 4	O	3. OG	SOK	57	47	51,4	53,2	-	6,2	nein	51,6	52	-	5	ja	51,6	53,2	nein	ja	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert Tag Nacht dB(A)		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030 Tag Nacht dB(A)		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz Tag Nacht dB(A)		Bemerkung
							Lr, Planfall Tag Nacht dB(A)		dLr, IGW Tag Nacht dB(A)		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall Tag Nacht dB(A)		dLr, IGW Tag Nacht dB(A)		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht			
458	Am Poloplatz 4	O	EG	SOK	57	47	48,7	50,7	-	3,7	nein	48,9	49,4	-	2,4	ja	48,9	50,7	nein	ja	
458	Am Poloplatz 4	O	1.OG	SOK	57	47	48,9	50,9	-	3,9	nein	49,2	49,7	-	2,7	ja	49,2	50,9	nein	ja	
458	Am Poloplatz 4	O	2.OG	SOK	57	47	49,3	51,3	-	4,3	nein	49,5	50	-	3	ja	49,5	51,3	nein	ja	
458	Am Poloplatz 4	O	3.OG	SOK	57	47	50,7	52,6	-	5,6	nein	50,9	51,3	-	4,3	ja	50,9	52,6	nein	ja	
459	Am Poloplatz 4	O	EG	SOS	57	0	50,8	52,5	-	52,5	nein	50,9	51,3	-	-	nein	50,9	52,5	nein	ja	
459	Am Poloplatz 4	O	1.OG	SOS	57	0	51,6	53,4	-	53,4	nein	51,7	52,2	-	-	nein	51,7	53,4	nein	ja	
460	Am Poloplatz 4	S	EG	SOS	57	0	52,8	53,8	-	53,8	nein	53	52,9	-	-	nein	53	53,8	nein	ja	
460	Am Poloplatz 4	S	1.OG	SOS	57	0	53,2	54,2	-	54,2	nein	53,4	53,3	-	-	nein	53,4	54,2	nein	ja	
461	Golfstraße 35	S	EG	AU	64	54	53,1	54,3	-	0,3	ja	53,4	53,3	-	-	nein	53,4	54,3	nein	ja	
461	Golfstraße 35	S	1.OG	AU	64	54	53,5	54,8	-	0,8	ja	53,9	53,8	-	-	nein	53,9	54,8	nein	ja	
461	Golfstraße 35	S	2.OG	AU	64	54	53,8	55,1	-	1,1	ja	54,1	54,1	-	0,1	ja	54,1	55,1	nein	ja	
461	Golfstraße 35	S	3.OG	AU	64	54	54,2	55,5	-	1,5	ja	54,4	54,4	-	0,4	ja	54,4	55,5	nein	ja	
462	Am Poloplatz 4	S	EG	SOS	57	0	50	51,9	-	51,9	nein	50,2	50,8	-	-	nein	50,2	51,9	nein	ja	
462	Am Poloplatz 4	S	1.OG	SOS	57	0	51,3	52,9	-	52,9	nein	51,5	51,8	-	-	nein	51,5	52,9	nein	ja	
462	Am Poloplatz 4	S	2.OG	SOS	57	0	52,9	54,4	-	54,4	nein	53,1	53,3	-	-	nein	53,1	54,4	nein	ja	
463	Am Poloplatz 4	O	EG	SOK	57	47	49,9	51,3	-	4,3	nein	49,9	50,2	-	3,2	ja	49,9	51,3	nein	ja	
463	Am Poloplatz 4	O	1.OG	SOK	57	47	52,1	53,3	-	6,3	nein	52,1	52,2	-	5,2	ja	52,1	53,3	nein	ja	
463	Am Poloplatz 4	O	2.OG	SOK	57	47	52,5	53,7	-	6,7	nein	52,6	52,8	-	5,8	ja	52,6	53,7	nein	ja	
464	Am Poloplatz 4	S	EG	SOS	57	0	53,5	54,6	-	54,6	nein	53,7	53,7	-	-	nein	53,7	54,6	nein	ja	
464	Am Poloplatz 4	S	1.OG	SOS	57	0	53,9	55,1	-	55,1	nein	54,2	54,1	-	-	nein	54,2	55,1	nein	ja	
465	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2	NW	EG	MI	64	54	-	-	-	-	-	56,1	56,5	-	2,5	ja	56,1	56,5	nein	ja	
465	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2	NW	1.OG	MI	64	54	-	-	-	-	-	56,5	57	-	3	ja	56,5	57	nein	ja	
465	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2	NW	2.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	56,4	56,6	-	2,6	ja	56,4	56,6	nein	ja	
466	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2	NO	EG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	50,7	51	-	-	nein	50,7	51	nein	nein	
466	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2	NO	1.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	51,3	51,6	-	-	nein	51,3	51,6	nein	nein	
466	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 2	NO	2.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	52,1	52,2	-	-	nein	52,1	52,2	nein	nein	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	EG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	56,8	57,1	-	3,1	ja	56,8	57,1	nein	ja	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	1.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	58,1	58,5	-	4,5	ja	58,1	58,5	nein	ja	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	2.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	58,4	58,8	-	4,8	ja	58,4	58,8	nein	ja	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	3.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	58,8	59,2	-	5,2	ja	58,8	59,2	nein	ja	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	4.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	59,4	59,8	-	5,8	ja	59,4	59,8	nein	ja	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	5.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	59,9	60,4	-	6,4	ja	59,9	60,4	nein	ja	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	6.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	60,5	60,9	-	6,9	ja	60,5	60,9	nein	ja	
467	Otto-Fleck-Schneise 4 Gästehaus 1	NO	7.OG	MI	64	54,0	-	-	-	-	-	61	61,4	-	7,4	ja	61	61,4	nein	ja	

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
83	Theodor-Heuss-Straße 65	W	EG	WA	59	49	47,6	48	-	-	nein	46,8	46	-	-	nein	47,6	48	nein	nein	
83	Theodor-Heuss-Straße 65	W	1.OG	WA	59	49	48,2	48,5	-	-	nein	47,5	46,6	-	-	nein	48,2	48,5	nein	nein	
84	Theodor-Heuss-Straße 63	W	EG	WA	59	49	48,2	48,4	-	-	nein	47,4	46,3	-	-	nein	48,2	48,4	nein	nein	
84	Theodor-Heuss-Straße 63	W	1.OG	WA	59	49	48,8	49	-	-	nein	48	47	-	-	nein	48,8	49	nein	ja	
84	Theodor-Heuss-Straße 63	W	2.OG	WA	59	49	49,9	50	-	1	ja	49,2	48,1	-	-	nein	49,9	50	nein	ja	
85	Theodor-Heuss-Straße 61	W	EG	WA	59	49	48,2	48,3	-	-	nein	47,4	46,2	-	-	nein	48,2	48,3	nein	nein	
85	Theodor-Heuss-Straße 61	W	1.OG	WA	59	49	49	49,1	-	0,1	ja	48,2	47,1	-	-	nein	49	49,1	nein	ja	
85	Theodor-Heuss-Straße 61	W	2.OG	WA	59	49	50	50	-	1	ja	49,2	48,2	-	-	nein	50	50	nein	ja	
86	Theodor-Heuss-Straße 59	W	EG	WA	59	49	48	48	-	-	nein	47,3	46,1	-	-	nein	48	48	nein	nein	
86	Theodor-Heuss-Straße 59	W	1.OG	WA	59	49	48,9	48,9	-	-	nein	48,2	47	-	-	nein	48,9	48,9	nein	nein	
87	Theodor-Heuss-Straße 57	W	EG	WA	59	49	47,9	48,2	-	-	nein	47,1	46,1	-	-	nein	47,9	48,2	nein	nein	
87	Theodor-Heuss-Straße 57	W	1.OG	WA	59	49	48,5	48,7	-	-	nein	47,7	46,7	-	-	nein	48,5	48,7	nein	nein	
88	Theodor-Heuss-Straße 55	W	EG	WA	59	49	47,7	48	-	-	nein	46,9	45,9	-	-	nein	47,7	48	nein	nein	
88	Theodor-Heuss-Straße 55	W	1.OG	WA	59	49	48,4	48,6	-	-	nein	47,7	46,6	-	-	nein	48,4	48,6	nein	nein	
88	Theodor-Heuss-Straße 55	W	2.OG	WA	59	49	49,9	50	-	1	ja	49,2	48,2	-	-	nein	49,9	50	nein	ja	
89	Theodor-Heuss-Straße 53	W	EG	WA	59	49	47,8	48	-	-	nein	47	46	-	-	nein	47,8	48	nein	nein	
89	Theodor-Heuss-Straße 53	W	1.OG	WA	59	49	48,7	48,8	-	-	nein	47,9	46,8	-	-	nein	48,7	48,8	nein	nein	
89	Theodor-Heuss-Straße 53	W	2.OG	WA	59	49	49,9	49,9	-	0,9	ja	49,1	48,1	-	-	nein	49,9	49,9	nein	ja	
90	Theodor-Heuss-Straße 51	W	EG	WA	59	49	47,3	47,4	-	-	nein	46,5	45,3	-	-	nein	47,3	47,4	nein	nein	
90	Theodor-Heuss-Straße 51	W	1.OG	WA	59	49	48,4	48,4	-	-	nein	47,6	46,4	-	-	nein	48,4	48,4	nein	nein	
90	Theodor-Heuss-Straße 51	W	2.OG	WA	59	49	49,7	49,8	-	0,8	ja	48,9	47,9	-	-	nein	49,7	49,8	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	EG	WA	59	49	49,8	50,3	-	1,3	ja	48,8	48	-	-	nein	49,8	50,3	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	1.OG	WA	59	49	50,5	51	-	2	ja	49,5	48,6	-	-	nein	50,5	51	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	2.OG	WA	59	49	51,2	51,5	-	2,5	ja	50,2	49,3	-	0,3	ja	51,2	51,5	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	3.OG	WA	59	49	51,8	52,1	-	3,1	ja	50,9	49,9	-	0,9	ja	51,8	52,1	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	4.OG	WA	59	49	52,3	52,5	-	3,5	ja	51,4	50,3	-	1,3	ja	52,3	52,5	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	5.OG	WA	59	49	52,8	52,9	-	3,9	ja	51,9	50,8	-	1,8	ja	52,8	52,9	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	6.OG	WA	59	49	53,4	53,4	-	4,4	ja	52,5	51,3	-	2,3	ja	53,4	53,4	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	7.OG	WA	59	49	54	53,9	-	4,9	ja	53,1	51,8	-	2,8	ja	54	53,9	nein	ja	
91	Bahnhofstraße 233	W	8.OG	WA	59	49	54,5	54,3	-	5,3	ja	53,6	52,3	-	3,3	ja	54,5	54,3	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	EG	WA	59	49	47,4	48	-	-	nein	46,1	45,3	-	-	nein	47,4	48	nein	nein	
92	Bahnhofstraße 231	W	1.OG	WA	59	49	48,1	48,7	-	-	nein	46,9	46	-	-	nein	48,1	48,7	nein	nein	
92	Bahnhofstraße 231	W	2.OG	WA	59	49	48,8	49,4	-	0,4	ja	47,6	46,8	-	-	nein	48,8	49,4	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	3.OG	WA	59	49	49,6	50,2	-	1,2	ja	48,4	47,6	-	-	nein	49,6	50,2	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	4.OG	WA	59	49	50,2	50,8	-	1,8	ja	49	48,2	-	-	nein	50,2	50,8	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	5.OG	WA	59	49	50,7	51,2	-	2,2	ja	49,5	48,7	-	-	nein	50,7	51,2	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	6.OG	WA	59	49	51,2	51,7	-	2,7	ja	50	49,1	-	0,1	ja	51,2	51,7	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	7.OG	WA	59	49	51,5	52	-	3	ja	50,3	49,4	-	0,4	ja	51,5	52	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	8.OG	WA	59	49	51,9	52,3	-	3,3	ja	50,8	49,8	-	0,8	ja	51,9	52,3	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	9.OG	WA	59	49	52,3	52,7	-	3,7	ja	51,2	50,2	-	1,2	ja	52,3	52,7	nein	ja	
92	Bahnhofstraße 231	W	10.OG	WA	59	49	52,7	53	-	4	ja	51,6	50,6	-	1,6	ja	52,7	53	nein	ja	
93	Theodor-Heuss-Straße 44	W	EG	WA	59	49	48,5	48,8	-	-	nein	47,6	46,7	-	-	nein	48,5	48,8	nein	nein	
93	Theodor-Heuss-Straße 44	W	1.OG	WA	59	49	49,1	49,4	-	0,4	ja	48,3	47,4	-	-	nein	49,1	49,4	nein	ja	
94	Theodor-Heuss-Straße 46	W	EG	WA	59	49	48,5	48,9	-	-	nein	47,7	46,8	-	-	nein	48,5	48,9	nein	nein	
94	Theodor-Heuss-Straße 46	W	1.OG	WA	59	49	49,2	49,5	-	0,5	ja	48,4	47,5	-	-	nein	49,2	49,5	nein	ja	
95	Theodor-Heuss-Straße 48	W	EG	WA	59	49	48,6	49	-	-	nein	47,7	46,9	-	-	nein	48,6	49	nein	ja	
95	Theodor-Heuss-Straße 48	W	1.OG	WA	59	49	49,3	49,6	-	0,6	ja	48,4	47,5	-	-	nein	49,3	49,6	nein	ja	
96	Theodor-Heuss-Straße 50	W	EG	WA	59	49	48,7	49,1	-	0,1	ja	47,8	47	-	-	nein	48,7	49,1	nein	ja	
96	Theodor-Heuss-Straße 50	W	1.OG	WA	59	49	49,3	49,6	-	0,6	ja	48,5	47,6	-	-	nein	49,3	49,6	nein	ja	
97	Theodor-Heuss-Straße 52	W	EG	WA	59	49	48,2	48,6	-	-	nein	47,3	46,4	-	-	nein	48,2	48,6	nein	nein	
97	Theodor-Heuss-Straße 52	W	1.OG	WA	59	49	48,9	49,2	-	0,2	ja	48	47,1	-	-	nein	48,9	49,2	nein	ja	
98	Theodor-Heuss-Straße 54	W	EG	WA	59	49	48,2	48,6	-	-	nein	47,4	46,4	-	-	nein	48,2	48,6	nein	nein	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-WV-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
98	Theodor-Heuss-Straße 54	W	1.OG	WA	59	49	49	49,2	-	0,2	ja	48,1	47,1	-	-	nein	49	49,2	nein	ja	
99	Theodor-Heuss-Straße 56	W	EG	WA	59	49	48,4	48,7	-	-	nein	47,4	46,4	-	-	nein	48,4	48,7	nein	nein	
99	Theodor-Heuss-Straße 56	W	1.OG	WA	59	49	49,1	49,4	-	0,4	ja	48,2	47,2	-	-	nein	49,1	49,4	nein	ja	
100	Bahnhofstraße 240	W	EG	WA	59	49	51,4	52	-	3	ja	50,5	49,8	-	0,8	ja	51,4	52	nein	ja	
100	Bahnhofstraße 240	W	1.OG	WA	59	49	52	52,7	-	3,7	ja	51,1	50,4	-	1,4	ja	52	52,7	nein	ja	
100	Bahnhofstraße 240	W	2.OG	WA	59	49	52,6	53,2	-	4,2	ja	51,7	50,9	-	1,9	ja	52,6	53,2	nein	ja	
100	Bahnhofstraße 240	W	3.OG	WA	59	49	53,2	53,8	-	4,8	ja	52,2	51,4	-	2,4	ja	53,2	53,8	nein	ja	
100	Bahnhofstraße 240	W	4.OG	WA	59	49	53,6	54,2	-	5,2	ja	52,7	51,9	-	2,9	ja	53,6	54,2	nein	ja	
101	Fritz-Erler-Straße 8	W	EG	WA	59	49	52	52,7	-	3,7	ja	51,1	50,4	-	1,4	ja	52	52,7	nein	ja	
101	Fritz-Erler-Straße 8	W	1.OG	WA	59	49	52,6	53,2	-	4,2	ja	51,6	50,9	-	1,9	ja	52,6	53,2	nein	ja	
101	Fritz-Erler-Straße 8	W	2.OG	WA	59	49	53,1	53,7	-	4,7	ja	52	51,3	-	2,3	ja	53,1	53,7	nein	ja	
101	Fritz-Erler-Straße 8	W	3.OG	WA	59	49	53,5	54,1	-	5,1	ja	52,5	51,7	-	2,7	ja	53,5	54,1	nein	ja	
101	Fritz-Erler-Straße 8	W	4.OG	WA	59	49	54	54,5	-	5,5	ja	52,9	52,1	-	3,1	ja	54	54,5	nein	ja	
101	Fritz-Erler-Straße 8	W	5.OG	WA	59	49	54,4	54,9	-	5,9	ja	53,4	52,6	-	3,6	ja	54,4	54,9	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	EG	WA	59	49	49,8	50,4	-	1,4	ja	48,9	48,1	-	-	nein	49,8	50,4	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	1.OG	WA	59	49	50,4	50,9	-	1,9	ja	49,4	48,6	-	-	nein	50,4	50,9	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	2.OG	WA	59	49	50,9	51,4	-	2,4	ja	49,9	49	-	-	nein	50,9	51,4	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	3.OG	WA	59	49	51,5	51,9	-	2,9	ja	50,5	49,6	-	0,6	ja	51,5	51,9	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	4.OG	WA	59	49	52,1	52,4	-	3,4	ja	51	50,1	-	1,1	ja	52,1	52,4	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	5.OG	WA	59	49	52,6	52,9	-	3,9	ja	51,6	50,6	-	1,6	ja	52,6	52,9	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	6.OG	WA	59	49	53,2	53,4	-	4,4	ja	52,2	51,1	-	2,1	ja	53,2	53,4	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	7.OG	WA	59	49	53,7	53,8	-	4,8	ja	52,7	51,6	-	2,6	ja	53,7	53,8	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	8.OG	WA	59	49	54,1	54,3	-	5,3	ja	53,1	52,1	-	3,1	ja	54,1	54,3	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	9.OG	WA	59	49	54,6	54,8	-	5,8	ja	53,6	52,6	-	3,6	ja	54,6	54,8	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	10.OG	WA	59	49	55,2	55,4	-	6,4	ja	54,1	53,1	-	4,1	ja	55,2	55,4	nein	ja	
102	Erich-Ollenhauer-Straße 2	W	11.OG	WA	59	49	56,1	56,3	-	7,3	ja	55	54	-	5	ja	56,1	56,3	nein	ja	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	EG	WA	59	49	47,4	47,9	-	-	nein	46,5	45,7	-	-	nein	47,4	47,9	nein	nein	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	1.OG	WA	59	49	48,2	48,7	-	-	nein	47,1	46,3	-	-	nein	48,2	48,7	nein	nein	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	2.OG	WA	59	49	48,7	49,3	-	0,3	ja	47,7	46,9	-	-	nein	48,7	49,3	nein	ja	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	3.OG	WA	59	49	49,4	49,9	-	0,9	ja	48,3	47,6	-	-	nein	49,4	49,9	nein	ja	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	4.OG	WA	59	49	50	50,6	-	1,6	ja	49	48,4	-	-	nein	50	50,6	nein	ja	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	5.OG	WA	59	49	50,6	51,2	-	2,2	ja	49,6	48,9	-	-	nein	50,6	51,2	nein	ja	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	6.OG	WA	59	49	51	51,5	-	2,5	ja	50	49,3	-	0,3	ja	51	51,5	nein	ja	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	7.OG	WA	59	49	51,4	51,9	-	2,9	ja	50,4	49,7	-	0,7	ja	51,4	51,9	nein	ja	
103	Erich-Ollenhauer-Straße 1	W	8.OG	WA	59	49	52,1	52,4	-	3,4	ja	51,2	50,3	-	1,3	ja	52,1	52,4	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	EG	WA	59	49	51,5	52,3	-	3,3	ja	50,5	49,9	-	0,9	ja	51,5	52,3	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	1.OG	WA	59	49	52	52,8	-	3,8	ja	51	50,4	-	1,4	ja	52	52,8	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	2.OG	WA	59	49	52,5	53,2	-	4,2	ja	51,4	50,8	-	1,8	ja	52,5	53,2	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	3.OG	WA	59	49	52,9	53,6	-	4,6	ja	51,8	51,1	-	2,1	ja	52,9	53,6	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	4.OG	WA	59	49	53,3	54	-	5	ja	52,3	51,6	-	2,6	ja	53,3	54	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	5.OG	WA	59	49	53,9	54,5	-	5,5	ja	52,9	52,1	-	3,1	ja	53,9	54,5	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	6.OG	WA	59	49	54,1	54,5	-	5,5	ja	53,1	52,2	-	3,2	ja	54,1	54,5	nein	ja	
104	Fritz-Erler-Straße 6	W	7.OG	WA	59	49	54,5	54,9	-	5,9	ja	53,5	52,6	-	3,6	ja	54,5	54,9	nein	ja	
105	Fritz-Erler-Straße 4	W	EG	WA	59	49	48,8	49,3	-	0,3	ja	47,7	46,9	-	-	nein	48,8	49,3	nein	ja	
105	Fritz-Erler-Straße 4	W	1.OG	WA	59	49	49,3	49,9	-	0,9	ja	48,3	47,5	-	-	nein	49,3	49,9	nein	ja	
105	Fritz-Erler-Straße 4	W	2.OG	WA	59	49	49,8	50,3	-	1,3	ja	48,8	47,9	-	-	nein	49,8	50,3	nein	ja	
105	Fritz-Erler-Straße 4	W	3.OG	WA	59	49	50,3	50,8	-	1,8	ja	49,2	48,4	-	-	nein	50,3	50,8	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	EG	WA	59	49	50,3	51	-	2	ja	49,4	48,8	-	-	nein	50,3	51	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	1.OG	WA	59	49	51,1	51,7	-	2,7	ja	50,1	49,5	-	0,5	ja	51,1	51,7	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	2.OG	WA	59	49	51,7	52,2	-	3,2	ja	50,7	50	-	1	ja	51,7	52,2	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	3.OG	WA	59	49	52,4	52,9	-	3,9	ja	51,4	50,7	-	1,7	ja	52,4	52,9	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	4.OG	WA	59	49	53,1	53,5	-	4,5	ja	52,1	51,3	-	2,3	ja	53,1	53,5	nein	ja	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
106	Christian-Stock-Straße 1	W	5.OG	WA	59	49	53,7	54,1	-	5,1	ja	52,7	51,9	-	2,9	ja	53,7	54,1	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	6.OG	WA	59	49	54,3	54,6	-	5,6	ja	53,3	52,4	-	3,4	ja	54,3	54,6	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	7.OG	WA	59	49	54,9	55,1	-	6,1	ja	53,8	52,8	-	3,8	ja	54,9	55,1	nein	ja	
106	Christian-Stock-Straße 1	W	8.OG	WA	59	49	55,6	55,8	-	6,8	ja	54,5	53,5	-	4,5	ja	55,6	55,8	nein	ja	
107	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	EG	WA	59	49	44,5	45,2	-	-	nein	43,4	42,9	-	-	nein	44,5	45,2	nein	nein	
107	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	1.OG	WA	59	49	45,2	46	-	-	nein	44,1	43,7	-	-	nein	45,2	46	nein	nein	
107	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	2.OG	WA	59	49	45,8	46,5	-	-	nein	44,7	44,3	-	-	nein	45,8	46,5	nein	nein	
107	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	3.OG	WA	59	49	46,3	46,9	-	-	nein	45,2	44,8	-	-	nein	46,3	46,9	nein	nein	
107	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	4.OG	WA	59	49	47	47,6	-	-	nein	45,9	45,5	-	-	nein	47	47,6	nein	nein	
107	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	5.OG	WA	59	49	47,7	48,4	-	-	nein	46,7	46,3	-	-	nein	47,7	48,4	nein	nein	
107	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	6.OG	WA	59	49	48,5	49	-	-	nein	47,6	47	-	-	nein	48,5	49	nein	ja	
108	Christian-Stock-Straße 8	W	EG	WA	59	49	50	50,6	-	1,6	ja	48,9	48,3	-	-	nein	50	50,6	nein	ja	
108	Christian-Stock-Straße 8	W	1.OG	WA	59	49	50,7	51,4	-	2,4	ja	49,6	49	-	-	nein	50,7	51,4	nein	ja	
108	Christian-Stock-Straße 8	W	2.OG	WA	59	49	51,4	52	-	3	ja	50,4	49,7	-	0,7	ja	51,4	52	nein	ja	
108	Christian-Stock-Straße 8	W	3.OG	WA	59	49	52,2	52,8	-	3,8	ja	51,2	50,5	-	1,5	ja	52,2	52,8	nein	ja	
108	Christian-Stock-Straße 8	W	4.OG	WA	59	49	53	53,4	-	4,4	ja	51,9	51,2	-	2,2	ja	53	53,4	nein	ja	
108	Christian-Stock-Straße 8	W	5.OG	WA	59	49	53,7	54,1	-	5,1	ja	52,6	51,8	-	2,8	ja	53,7	54,1	nein	ja	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	EG	WA	59	49	48,3	48,9	-	-	nein	47	46,3	-	-	nein	48,3	48,9	nein	nein	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	1.OG	WA	59	49	49,3	50,0	-	1,0	ja	48	47,3	-	-	nein	49,3	50	nein	ja	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	2.OG	WA	59	49	50,3	50,9	-	1,9	ja	49	48,3	-	-	nein	50,3	50,9	nein	ja	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	3.OG	WA	59	49	51,3	52,0	-	3,0	ja	50	49,3	-	0,3	ja	51,3	52	nein	ja	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	4.OG	WA	59	49	52,2	52,9	-	3,9	ja	50,9	50,3	-	1,3	ja	52,2	52,9	nein	ja	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	5.OG	WA	59	49	53,2	53,9	-	4,9	ja	52	51,4	-	2,4	ja	53,2	53,9	nein	ja	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	6.OG	WA	59	49	53,4	53,8	-	4,8	ja	52,2	51,5	-	2,5	ja	53,4	53,8	nein	ja	
109	Christian-Stock-Straße 6	W	7.OG	WA	59	49	54,2	54,6	-	5,6	ja	53,1	52,3	-	3,3	ja	54,2	54,6	nein	ja	
110	Christian-Stock-Straße 4	W	EG	WA	59	49	45,9	46,7	-	-	nein	44,6	44,1	-	-	nein	45,9	46,7	nein	nein	
110	Christian-Stock-Straße 4	W	1.OG	WA	59	49	46,4	47,0	-	-	nein	45,1	44,5	-	-	nein	46,4	47	nein	nein	
110	Christian-Stock-Straße 4	W	2.OG	WA	59	49	47,1	47,7	-	-	nein	45,8	45,2	-	-	nein	47,1	47,7	nein	nein	
110	Christian-Stock-Straße 4	W	3.OG	WA	59	49	48,5	48,9	-	-	nein	47,4	46,6	-	-	nein	48,5	48,9	nein	nein	
111	Kurt-Schumacher-Straße 17	W	EG	WA	59	49	50,4	51,3	-	2,3	ja	49,4	49,1	-	0,1	ja	50,4	51,3	nein	ja	
111	Kurt-Schumacher-Straße 17	W	1.OG	WA	59	49	51,4	52,2	-	3,2	ja	50,4	50	-	1	ja	51,4	52,2	nein	ja	
111	Kurt-Schumacher-Straße 17	W	2.OG	WA	59	49	52,6	53,3	-	4,3	ja	51,4	50,9	-	1,9	ja	52,6	53,3	nein	ja	
111	Kurt-Schumacher-Straße 17	W	3.OG	WA	59	49	53,5	54,2	-	5,2	ja	52,4	51,8	-	2,8	ja	53,5	54,2	nein	ja	
111	Kurt-Schumacher-Straße 17	W	4.OG	WA	59	49	54,4	55,0	-	6,0	ja	53,2	52,6	-	3,6	ja	54,4	55	nein	ja	
111	Kurt-Schumacher-Straße 17	W	5.OG	WA	59	49	55,2	55,8	-	6,8	ja	54	53,3	-	4,3	ja	55,2	55,8	nein	ja	
111	Kurt-Schumacher-Straße 17	W	6.OG	WA	59	49	55,8	56,5	-	7,5	ja	54,6	54	-	5	ja	55,8	56,5	nein	ja	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	EG	WA	59	49	43,7	44,4	-	-	nein	42,6	42	-	-	nein	43,7	44,4	nein	nein	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	1.OG	WA	59	49	44,4	45,1	-	-	nein	43,5	42,8	-	-	nein	44,4	45,1	nein	nein	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	2.OG	WA	59	49	45,6	46,2	-	-	nein	44,7	44	-	-	nein	45,6	46,2	nein	nein	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	3.OG	WA	59	49	46,4	46,9	-	-	nein	45,5	44,8	-	-	nein	46,4	46,9	nein	nein	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	4.OG	WA	59	49	47,0	47,4	-	-	nein	46,2	45,3	-	-	nein	47	47,4	nein	nein	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	5.OG	WA	59	49	47,4	47,8	-	-	nein	46,6	45,7	-	-	nein	47,4	47,8	nein	nein	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	6.OG	WA	59	49	47,9	48,2	-	-	nein	47	46,1	-	-	nein	47,9	48,2	nein	nein	
112	Kurt-Schumacher-Straße 1	W	7.OG	WA	59	49	48,3	48,6	-	-	nein	47,4	46,5	-	-	nein	48,3	48,6	nein	nein	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	EG	WA	59	49	43,1	43,9	-	-	nein	42,3	41,8	-	-	nein	43,1	43,9	nein	nein	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	1.OG	WA	59	49	44,0	44,6	-	-	nein	43,1	42,6	-	-	nein	44	44,6	nein	nein	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	2.OG	WA	59	49	44,8	45,4	-	-	nein	43,9	43,4	-	-	nein	44,8	45,4	nein	nein	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	3.OG	WA	59	49	46,2	46,9	-	-	nein	45,4	44,8	-	-	nein	46,2	46,9	nein	nein	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	4.OG	WA	59	49	47,1	47,8	-	-	nein	46,3	45,7	-	-	nein	47,1	47,8	nein	nein	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	5.OG	WA	59	49	48,0	48,6	-	-	nein	47,1	46,4	-	-	nein	48	48,6	nein	nein	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	6.OG	WA	59	49	48,5	49,0	-	-	nein	47,7	47	-	-	nein	48,5	49	nein	ja	
114	Kurt-Schumacher-Straße 5	W	7.OG	WA	59	49	49,2	49,8	-	0,8	ja	48,4	47,6	-	-	nein	49,2	49,8	nein	ja	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
115	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	EG	WA	59	49	46,2	46,9	-	-	nein	44,8	44,2	-	-	nein	46,2	46,9	nein	nein	
115	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	1.OG	WA	59	49	46,6	47,3	-	-	nein	45,3	44,7	-	-	nein	46,6	47,3	nein	nein	
115	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	2.OG	WA	59	49	47,0	47,7	-	-	nein	45,7	45,2	-	-	nein	47	47,7	nein	nein	
115	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	3.OG	WA	59	49	47,5	48,2	-	-	nein	46,3	45,7	-	-	nein	47,5	48,2	nein	nein	
115	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	4.OG	WA	59	49	48,1	48,7	-	-	nein	46,8	46,2	-	-	nein	48,1	48,7	nein	nein	
115	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	5.OG	WA	59	49	48,7	49,4	-	0,4	ja	47,4	46,9	-	-	nein	48,7	49,4	nein	ja	
115	Kurt-Schumacher-Straße 11	W	6.OG	WA	59	49	49,4	50,0	-	1,0	ja	48,2	47,6	-	-	nein	49,4	50	nein	ja	
264	Bahnhofstraße 222	W	EG	WA	59	49	42,9	43,6	-	-	nein	42,1	41,7	-	-	nein	42,9	43,6	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	1.OG	WA	59	49	44,2	44,9	-	-	nein	43,6	43,1	-	-	nein	44,2	44,9	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	2.OG	WA	59	49	45,0	45,6	-	-	nein	44,4	43,9	-	-	nein	45	45,6	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	3.OG	WA	59	49	45,6	46,2	-	-	nein	45	44,4	-	-	nein	45,6	46,2	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	4.OG	WA	59	49	45,9	46,5	-	-	nein	45,3	44,7	-	-	nein	45,9	46,5	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	5.OG	WA	59	49	46,5	47,1	-	-	nein	45,9	45,3	-	-	nein	46,5	47,1	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	6.OG	WA	59	49	47,1	47,6	-	-	nein	46,5	45,9	-	-	nein	47,1	47,6	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	7.OG	WA	59	49	47,6	48,1	-	-	nein	47	46,3	-	-	nein	47,6	48,1	nein	nein	
264	Bahnhofstraße 222	W	8.OG	WA	59	49	48,2	48,7	-	-	nein	47,8	47	-	-	nein	48,2	48,7	nein	nein	
265	Kurt-Schuhmacher-Straße 8	W	EG	WA	59	49	41,7	42,6	-	-	nein	41	40,6	-	-	nein	41,7	42,6	nein	nein	
265	Kurt-Schuhmacher-Straße 8	W	1.OG	WA	59	49	43,2	44,0	-	-	nein	42,6	42,2	-	-	nein	43,2	44	nein	nein	
266	Kurt-Schuhmacher-Straße 6	W	EG	WA	59	49	42,6	43,6	-	-	nein	41,7	41,6	-	-	nein	42,6	43,6	nein	nein	
267	Bahnhofstraße 229	W	EG	WA	59	49	42,8	43,5	-	-	nein	42,5	42	-	-	nein	42,8	43,5	nein	nein	
267	Bahnhofstraße 229	W	1.OG	WA	59	49	43,4	44,1	-	-	nein	43,2	42,6	-	-	nein	43,4	44,1	nein	nein	
267	Bahnhofstraße 229	W	2.OG	WA	59	49	44,1	44,8	-	-	nein	43,8	43,2	-	-	nein	44,1	44,8	nein	nein	
267	Bahnhofstraße 229	W	3.OG	WA	59	49	44,8	45,5	-	-	nein	44,4	43,8	-	-	nein	44,8	45,5	nein	nein	
267	Bahnhofstraße 229	W	4.OG	WA	59	49	45,5	46,1	-	-	nein	45	44,3	-	-	nein	45,5	46,1	nein	nein	
267	Bahnhofstraße 229	W	5.OG	WA	59	49	46,1	46,7	-	-	nein	45,5	44,9	-	-	nein	46,1	46,7	nein	nein	
267	Bahnhofstraße 229	W	6.OG	WA	59	49	46,8	47,4	-	-	nein	46,2	45,5	-	-	nein	46,8	47,4	nein	nein	
268	Werner-Hilpert-Straße 18	W	EG	WA	59	49	41,4	42,3	-	-	nein	40,9	40,5	-	-	nein	41,4	42,3	nein	nein	
268	Werner-Hilpert-Straße 18	W	1.OG	WA	59	49	42,2	42,9	-	-	nein	41,6	41,2	-	-	nein	42,2	42,9	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	EG	WA	59	49	43,5	44,3	-	-	nein	43	42,7	-	-	nein	43,5	44,3	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	1.OG	WA	59	49	44,2	44,9	-	-	nein	43,8	43,3	-	-	nein	44,2	44,9	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	2.OG	WA	59	49	45,5	45,9	-	-	nein	44,9	44,3	-	-	nein	45,5	45,9	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	3.OG	WA	59	49	46,2	46,5	-	-	nein	45,6	44,9	-	-	nein	46,2	46,5	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	4.OG	WA	59	49	46,6	46,9	-	-	nein	46	45,2	-	-	nein	46,6	46,9	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	5.OG	WA	59	49	47,0	47,2	-	-	nein	46,4	45,5	-	-	nein	47	47,2	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	6.OG	WA	59	49	47,2	47,4	-	-	nein	46,6	45,8	-	-	nein	47,2	47,4	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	7.OG	WA	59	49	47,5	47,7	-	-	nein	46,9	46	-	-	nein	47,5	47,7	nein	nein	
269	Kurt-Schuhmacher-Straße 4	W	8.OG	WA	59	49	48,0	48,1	-	-	nein	47,4	46,5	-	-	nein	48	48,1	nein	nein	
270	Werner-Hilpert-Straße 17	W	EG	WA	59	49	43,1	43,9	-	-	nein	42,1	41,8	-	-	nein	43,1	43,9	nein	nein	
270	Werner-Hilpert-Straße 17	W	1.OG	WA	59	49	43,5	44,2	-	-	nein	42,5	42,2	-	-	nein	43,5	44,2	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	EG	WA	59	49	43,8	43,9	-	-	nein	43,1	42,2	-	-	nein	43,8	43,9	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	1.OG	WA	59	49	44,1	44,3	-	-	nein	43,4	42,5	-	-	nein	44,1	44,3	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	2.OG	WA	59	49	44,6	44,7	-	-	nein	44	43	-	-	nein	44,6	44,7	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	3.OG	WA	59	49	45,3	45,4	-	-	nein	44,7	43,7	-	-	nein	45,3	45,4	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	4.OG	WA	59	49	45,8	45,9	-	-	nein	45,1	44,1	-	-	nein	45,8	45,9	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	5.OG	WA	59	49	46,4	46,4	-	-	nein	45,6	44,6	-	-	nein	46,4	46,4	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	6.OG	WA	59	49	46,7	46,8	-	-	nein	46	45	-	-	nein	46,7	46,8	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	7.OG	WA	59	49	47,1	47,2	-	-	nein	46,3	45,4	-	-	nein	47,1	47,2	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	8.OG	WA	59	49	47,5	47,6	-	-	nein	46,7	45,8	-	-	nein	47,5	47,6	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	9.OG	WA	59	49	47,4	47,3	-	-	nein	46,5	45,5	-	-	nein	47,4	47,3	nein	nein	
271	Friedensallee 178	W	10.OG	WA	59	49	47,6	47,6	-	-	nein	46,8	45,8	-	-	nein	47,6	47,6	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	EG	WA	59	49	42,4	43,5	-	-	nein	41,7	41,8	-	-	nein	42,4	43,5	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	1.OG	WA	59	49	43,0	44,1	-	-	nein	42,3	42,3	-	-	nein	43	44,1	nein	nein	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)						
272	Friedensallee 176	W	2.OG	WA	59	49	42,9	43,9	-	-	nein	42,2	42,1	-	-	nein	42,9	43,9	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	3.OG	WA	59	49	43,3	44,3	-	-	nein	42,6	42,5	-	-	nein	43,3	44,3	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	4.OG	WA	59	49	43,6	44,5	-	-	nein	42,9	42,8	-	-	nein	43,6	44,5	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	5.OG	WA	59	49	44,0	44,8	-	-	nein	43,3	43,1	-	-	nein	44	44,8	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	6.OG	WA	59	49	44,3	45,1	-	-	nein	43,6	43,3	-	-	nein	44,3	45,1	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	7.OG	WA	59	49	44,7	45,4	-	-	nein	43,9	43,6	-	-	nein	44,7	45,4	nein	nein	
272	Friedensallee 176	W	8.OG	WA	59	49	45,8	46,3	-	-	nein	45,2	44,6	-	-	nein	45,8	46,3	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	EG	WA	59	49	44,2	44,8	-	-	nein	43,6	43,2	-	-	nein	44,2	44,8	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	1.OG	WA	59	49	44,4	45,0	-	-	nein	43,8	43,4	-	-	nein	44,4	45	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	2.OG	WA	59	49	44,6	45,2	-	-	nein	43,9	43,5	-	-	nein	44,6	45,2	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	3.OG	WA	59	49	44,9	45,4	-	-	nein	44,2	43,8	-	-	nein	44,9	45,4	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	4.OG	WA	59	49	45,0	45,6	-	-	nein	44,4	43,9	-	-	nein	45	45,6	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	5.OG	WA	59	49	45,2	45,7	-	-	nein	44,5	44	-	-	nein	45,2	45,7	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	6.OG	WA	59	49	45,3	45,9	-	-	nein	44,7	44,2	-	-	nein	45,3	45,9	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	7.OG	WA	59	49	45,6	46,1	-	-	nein	44,9	44,4	-	-	nein	45,6	46,1	nein	nein	
273	Friedensallee 174	W	8.OG	WA	59	49	46,1	46,6	-	-	nein	45,5	44,9	-	-	nein	46,1	46,6	nein	nein	
274	Friedensallee 172	W	EG	WA	59	49	44,0	44,8	-	-	nein	43,4	43,1	-	-	nein	44	44,8	nein	nein	
274	Friedensallee 172	W	1.OG	WA	59	49	44,2	45,0	-	-	nein	43,5	43,2	-	-	nein	44,2	45	nein	nein	
275	Friedensallee 170	W	EG	WA	59	49	43,9	44,6	-	-	nein	43,3	43	-	-	nein	43,9	44,6	nein	nein	
275	Friedensallee 170	W	1.OG	WA	59	49	44,0	44,8	-	-	nein	43,5	43,2	-	-	nein	44	44,8	nein	nein	
276	Friedensallee 168	W	EG	WA	59	49	43,6	44,5	-	-	nein	43	42,9	-	-	nein	43,6	44,5	nein	nein	
276	Friedensallee 168	W	1.OG	WA	59	49	43,8	44,7	-	-	nein	43,2	43,1	-	-	nein	43,8	44,7	nein	nein	
277	Friedensallee 164	W	EG	WA	59	49	44,4	45,3	-	-	nein	43,8	43,7	-	-	nein	44,4	45,3	nein	nein	
277	Friedensallee 164	W	1.OG	WA	59	49	45,4	46,1	-	-	nein	44,8	44,5	-	-	nein	45,4	46,1	nein	nein	
278	Friedensallee 166	W	EG	WA	59	49	42,3	43,7	-	-	nein	41,7	41,9	-	-	nein	42,3	43,7	nein	nein	
278	Friedensallee 166	W	1.OG	WA	59	49	42,8	44,0	-	-	nein	42,2	42,3	-	-	nein	42,8	44	nein	nein	
279	Stoltzstraße 121	W	EG	WA	59	49	43,3	44,5	-	-	nein	42,7	42,9	-	-	nein	43,3	44,5	nein	nein	
279	Stoltzstraße 121	W	1.OG	WA	59	49	43,7	44,9	-	-	nein	43	43,1	-	-	nein	43,7	44,9	nein	nein	
279	Stoltzstraße 121	W	2.OG	WA	59	49	44,7	45,6	-	-	nein	44,1	43,9	-	-	nein	44,7	45,6	nein	nein	
280	Werner-Hilpert-Straße 15	N	EG	WA	59	49	40,6	40,5	-	-	nein	39,9	38,8	-	-	nein	40,6	40,5	nein	nein	
280	Werner-Hilpert-Straße 15	N	1.OG	WA	59	49	40,8	40,8	-	-	nein	40,2	39	-	-	nein	40,8	40,8	nein	nein	
281	Werner-Hilpert-Straße 13	W	EG	WA	59	49	42,4	43,0	-	-	nein	41,7	41,2	-	-	nein	42,4	43	nein	nein	
281	Werner-Hilpert-Straße 13	W	1.OG	WA	59	49	42,9	43,6	-	-	nein	42,3	41,8	-	-	nein	42,9	43,6	nein	nein	
282	Bahnhofstraße 238	N	EG	WA	59	49	44,8	45,2	-	-	nein	44,3	43,5	-	-	nein	44,8	45,2	nein	nein	
282	Bahnhofstraße 238	N	1.OG	WA	59	49	45,4	45,8	-	-	nein	44,9	44,1	-	-	nein	45,4	45,8	nein	nein	
282	Bahnhofstraße 238	N	2.OG	WA	59	49	46,0	46,3	-	-	nein	45,6	44,7	-	-	nein	46	46,3	nein	nein	
282	Bahnhofstraße 238	N	3.OG	WA	59	49	46,6	46,9	-	-	nein	46,2	45,3	-	-	nein	46,6	46,9	nein	nein	
282	Bahnhofstraße 238	N	4.OG	WA	59	49	47,3	47,5	-	-	nein	46,9	45,9	-	-	nein	47,3	47,5	nein	nein	
283	Bahnhofstraße 236	N	EG	WA	59	49	44,9	45,4	-	-	nein	44,2	43,4	-	-	nein	44,9	45,4	nein	nein	
283	Bahnhofstraße 236	N	1.OG	WA	59	49	45,5	46,0	-	-	nein	44,8	44	-	-	nein	45,5	46	nein	nein	
283	Bahnhofstraße 236	N	2.OG	WA	59	49	46,1	46,6	-	-	nein	45,4	44,6	-	-	nein	46,1	46,6	nein	nein	
283	Bahnhofstraße 236	N	3.OG	WA	59	49	46,8	47,3	-	-	nein	46,1	45,3	-	-	nein	46,8	47,3	nein	nein	
283	Bahnhofstraße 236	N	4.OG	WA	59	49	47,3	47,8	-	-	nein	46,6	45,8	-	-	nein	47,3	47,8	nein	nein	
283	Bahnhofstraße 236	N	5.OG	WA	59	49	47,8	48,3	-	-	nein	47,1	46,2	-	-	nein	47,8	48,3	nein	nein	
284	Werner-Hilpert-Straße 16	N	EG	WA	59	49	38,5	39,6	-	-	nein	38,3	38,1	-	-	nein	38,5	39,6	nein	nein	
284	Werner-Hilpert-Straße 16	N	1.OG	WA	59	49	39,0	40,0	-	-	nein	38,9	38,6	-	-	nein	39	40	nein	nein	
285	Werner-Hilpert-Straße 14	W	EG	WA	59	49	38,2	39,3	-	-	nein	37,7	37,4	-	-	nein	38,2	39,3	nein	nein	
285	Werner-Hilpert-Straße 14	W	1.OG	WA	59	49	39,1	40,1	-	-	nein	38,6	38,2	-	-	nein	39,1	40,1	nein	nein	
285	Werner-Hilpert-Straße 14	W	2.OG	WA	59	49	41,8	42,2	-	-	nein	41,3	40,5	-	-	nein	41,8	42,2	nein	nein	
286	Werner-Hilpert-Straße 12	N	EG	WA	59	49	38,9	39,9	-	-	nein	37,7	37,4	-	-	nein	38,9	39,9	nein	nein	
286	Werner-Hilpert-Straße 12	N	1.OG	WA	59	49	39,8	40,7	-	-	nein	38,8	38,5	-	-	nein	39,8	40,7	nein	nein	
286	Werner-Hilpert-Straße 12	N	2.OG	WA	59	49	43,0	43,3	-	-	nein	42,3	41,4	-	-	nein	43	43,3	nein	nein	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
287	Werner-Hilpert-Straße 11	N	EG	WA	59	49	41,9	42,6	-	-	nein	41,4	40,9	-	-	nein	41,9	42,6	nein	nein	
287	Werner-Hilpert-Straße 11	N	1.OG	WA	59	49	42,1	42,7	-	-	nein	41,6	41,1	-	-	nein	42,1	42,7	nein	nein	
287	Werner-Hilpert-Straße 11	N	2.OG	WA	59	49	43,8	44,4	-	-	nein	43,3	42,8	-	-	nein	43,8	44,4	nein	nein	
288	Fritz-Erler-Straße 2	W	EG	WA	59	49	41,2	41,5	-	-	nein	40,6	39,6	-	-	nein	41,2	41,5	nein	nein	
288	Fritz-Erler-Straße 2	W	1.OG	WA	59	49	41,8	42,0	-	-	nein	41,3	40,3	-	-	nein	41,8	42	nein	nein	
288	Fritz-Erler-Straße 2	W	2.OG	WA	59	49	42,5	42,7	-	-	nein	42	41	-	-	nein	42,5	42,7	nein	nein	
289	Bahnhofstraße 234	N	EG	WA	59	49	44,4	44,6	-	-	nein	43,9	42,9	-	-	nein	44,4	44,6	nein	nein	
289	Bahnhofstraße 234	N	1.OG	WA	59	49	43,5	43,6	-	-	nein	43	41,9	-	-	nein	43,5	43,6	nein	nein	
289	Bahnhofstraße 234	N	2.OG	WA	59	49	44,2	44,1	-	-	nein	43,6	42,5	-	-	nein	44,2	44,1	nein	nein	
289	Bahnhofstraße 234	N	3.OG	WA	59	49	44,6	44,6	-	-	nein	44,1	42,9	-	-	nein	44,6	44,6	nein	nein	
289	Bahnhofstraße 234	N	4.OG	WA	59	49	45,2	45,1	-	-	nein	44,6	43,4	-	-	nein	45,2	45,1	nein	nein	
290	Friedensallee 162	W	EG	WA	59	49	44,2	44,9	-	-	nein	43,6	43,2	-	-	nein	44,2	44,9	nein	nein	
290	Friedensallee 162	W	1.OG	WA	59	49	44,6	45,5	-	-	nein	44	43,8	-	-	nein	44,6	45,5	nein	nein	
290	Friedensallee 162	W	2.OG	WA	59	49	45,1	45,8	-	-	nein	44,5	44,1	-	-	nein	45,1	45,8	nein	nein	
291	Friedensallee 160	W	EG	WA	59	49	43,8	44,5	-	-	nein	43,2	42,9	-	-	nein	43,8	44,5	nein	nein	
291	Friedensallee 160	W	1.OG	WA	59	49	44,1	44,8	-	-	nein	43,5	43,1	-	-	nein	44,1	44,8	nein	nein	
291	Friedensallee 160	W	2.OG	WA	59	49	45,1	45,8	-	-	nein	44,5	44,1	-	-	nein	45,1	45,8	nein	nein	
292	Friedensallee 158	NW	EG	WA	59	49	42,8	43,7	-	-	nein	42,2	42,1	-	-	nein	42,8	43,7	nein	nein	
292	Friedensallee 158	NW	1.OG	WA	59	49	43,1	44,0	-	-	nein	42,6	42,4	-	-	nein	43,1	44	nein	nein	
292	Friedensallee 158	NW	2.OG	WA	59	49	43,3	44,2	-	-	nein	42,8	42,6	-	-	nein	43,3	44,2	nein	nein	
293	Friedensallee 156	NW	EG	WA	59	49	42,8	43,9	-	-	nein	42,2	42,2	-	-	nein	42,8	43,9	nein	nein	
293	Friedensallee 156	NW	1.OG	WA	59	49	42,9	44,0	-	-	nein	42,3	42,3	-	-	nein	42,9	44	nein	nein	
293	Friedensallee 156	NW	2.OG	WA	59	49	44,4	45,4	-	-	nein	43,8	43,8	-	-	nein	44,4	45,4	nein	nein	
294	Friedensallee 154	SW	EG	WA	59	49	42,8	44,0	-	-	nein	42,3	42,4	-	-	nein	42,8	44	nein	nein	
294	Friedensallee 154	SW	1.OG	WA	59	49	43,4	44,6	-	-	nein	42,9	43	-	-	nein	43,4	44,6	nein	nein	
294	Friedensallee 154	SW	2.OG	WA	59	49	44,1	45,1	-	-	nein	43,5	43,5	-	-	nein	44,1	45,1	nein	nein	
295	Friedensallee 152	SW	EG	WA	59	49	42,7	44,1	-	-	nein	42,2	42,5	-	-	nein	42,7	44,1	nein	nein	
295	Friedensallee 152	SW	1.OG	WA	59	49	43,3	44,5	-	-	nein	42,7	42,8	-	-	nein	43,3	44,5	nein	nein	
295	Friedensallee 152	SW	2.OG	WA	59	49	44,1	45,1	-	-	nein	43,5	43,4	-	-	nein	44,1	45,1	nein	nein	
296	Alicestraße 2	W	EG	WA	59	49	42,9	44,1	-	-	nein	42,3	42,5	-	-	nein	42,9	44,1	nein	nein	
296	Alicestraße 2	W	1.OG	WA	59	49	43,8	44,8	-	-	nein	43,2	43,1	-	-	nein	43,8	44,8	nein	nein	
296	Alicestraße 2	W	2.OG	WA	59	49	44,1	45,0	-	-	nein	43,5	43,4	-	-	nein	44,1	45	nein	nein	
297	Friedensallee 150	NW	EG	WA	59	49	41,5	43,0	-	-	nein	41	41,5	-	-	nein	41,5	43	nein	nein	
297	Friedensallee 150	NW	1.OG	WA	59	49	41,8	43,3	-	-	nein	41,3	41,7	-	-	nein	41,8	43,3	nein	nein	
297	Friedensallee 150	NW	2.OG	WA	59	49	43,9	45,0	-	-	nein	43,4	43,4	-	-	nein	43,9	45	nein	nein	
298	Graf-Folke-Bernadotte-Straße 1	W	EG	WA	59	49	42,2	43,2	-	-	nein	41,4	41,3	-	-	nein	42,2	43,2	nein	nein	
298	Graf-Folke-Bernadotte-Straße 1	W	1.OG	WA	59	49	42,8	43,8	-	-	nein	42,2	42,1	-	-	nein	42,8	43,8	nein	nein	
299	Graf-Folke-Bernadotte-Straße 2A	W	EG	WA	59	49	40,3	41,4	-	-	nein	39,4	39,4	-	-	nein	40,3	41,4	nein	nein	
299	Graf-Folke-Bernadotte-Straße 2A	W	1.OG	WA	59	49	41,9	43,0	-	-	nein	40,9	40,9	-	-	nein	41,9	43	nein	nein	
300	Alicestraße 6	W	EG	WA	59	49	41,7	43,1	-	-	nein	40,9	41,2	-	-	nein	41,7	43,1	nein	nein	
300	Alicestraße 6	W	1.OG	WA	59	49	42,3	43,6	-	-	nein	41,6	41,8	-	-	nein	42,3	43,6	nein	nein	
300	Alicestraße 6	W	2.OG	WA	59	49	43,2	44,4	-	-	nein	42,5	42,6	-	-	nein	43,2	44,4	nein	nein	
301	Alicestraße 8	W	EG	WA	59	49	41,4	42,8	-	-	nein	40,6	41	-	-	nein	41,4	42,8	nein	nein	
301	Alicestraße 8	W	1.OG	WA	59	49	42,1	43,4	-	-	nein	41,5	41,7	-	-	nein	42,1	43,4	nein	nein	
301	Alicestraße 8	W	2.OG	WA	59	49	43,0	44,1	-	-	nein	42,4	42,5	-	-	nein	43	44,1	nein	nein	
302	Alicestraße 3	W	EG	WA	59	49	42,6	44,0	-	-	nein	41,8	42,1	-	-	nein	42,6	44	nein	nein	
302	Alicestraße 3	W	1.OG	WA	59	49	42,5	43,8	-	-	nein	41,7	41,9	-	-	nein	42,5	43,8	nein	nein	
302	Alicestraße 3	W	2.OG	WA	59	49	43,9	45,0	-	-	nein	43,2	43,2	-	-	nein	43,9	45	nein	nein	
303	Alicestraße 5	W	EG	WA	59	49	40,3	41,3	-	-	nein	39,7	39,6	-	-	nein	40,3	41,3	nein	nein	
303	Alicestraße 5	W	1.OG	WA	59	49	42,2	43,4	-	-	nein	41,6	41,7	-	-	nein	42,2	43,4	nein	nein	
303	Alicestraße 5	W	2.OG	WA	59	49	43,5	44,5	-	-	nein	42,8	42,7	-	-	nein	43,5	44,5	nein	nein	
304	Friedensallee	W	EG	WA	59	49	43,9	44,9	-	-	nein	43,4	43,3	-	-	nein	43,9	44,9	nein	nein	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)						
304	Friedensallee	W	1.OG	WA	59	49	44,0	44,9	-	-	nein	43,5	43,4	-	-	nein	44	44,9	nein	nein	
304	Friedensallee	W	2.OG	WA	59	49	44,4	45,2	-	-	nein	43,8	43,7	-	-	nein	44,4	45,2	nein	nein	
305	Friedensallee 223	W	EG	WA	59	49	42,5	43,2	-	-	nein	41,6	41	-	-	nein	42,5	43,2	nein	nein	
305	Friedensallee 223	W	1.OG	WA	59	49	43,2	43,8	-	-	nein	42,5	41,8	-	-	nein	43,2	43,8	nein	nein	
305	Friedensallee 223	W	2.OG	WA	59	49	43,9	44,4	-	-	nein	43,1	42,4	-	-	nein	43,9	44,4	nein	nein	
305	Friedensallee 223	W	3.OG	WA	59	49	44,7	45,2	-	-	nein	44	43,3	-	-	nein	44,7	45,2	nein	nein	
305	Friedensallee 223	W	4.OG	WA	59	49	45,3	45,8	-	-	nein	44,5	43,8	-	-	nein	45,3	45,8	nein	nein	
305	Friedensallee 223	W	5.OG	WA	59	49	45,9	46,4	-	-	nein	45,1	44,4	-	-	nein	45,9	46,4	nein	nein	
305	Friedensallee 223	W	6.OG	WA	59	49	46,3	46,8	-	-	nein	45,5	44,9	-	-	nein	46,3	46,8	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	EG	WA	59	49	40,5	41,2	-	-	nein	40	39,4	-	-	nein	40,5	41,2	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	1.OG	WA	59	49	41,2	41,8	-	-	nein	40,6	39,9	-	-	nein	41,2	41,8	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	2.OG	WA	59	49	42,0	42,5	-	-	nein	41,3	40,6	-	-	nein	42	42,5	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	3.OG	WA	59	49	43,0	43,4	-	-	nein	42,2	41,5	-	-	nein	43	43,4	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	4.OG	WA	59	49	43,7	44,1	-	-	nein	42,8	42	-	-	nein	43,7	44,1	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	5.OG	WA	59	49	44,5	44,9	-	-	nein	43,6	42,8	-	-	nein	44,5	44,9	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	6.OG	WA	59	49	45,7	46,3	-	-	nein	44,8	44,1	-	-	nein	45,7	46,3	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	7.OG	WA	59	49	46,7	47,2	-	-	nein	45,7	45,1	-	-	nein	46,7	47,2	nein	nein	
306	Friedensallee 221	W	8.OG	WA	59	49	47,2	47,8	-	-	nein	46,3	45,6	-	-	nein	47,2	47,8	nein	nein	
307	Friedensallee 223	W	EG	WA	59	49	41,7	42,5	-	-	nein	41	40,4	-	-	nein	41,7	42,5	nein	nein	
307	Friedensallee 223	W	1.OG	WA	59	49	42,6	43,2	-	-	nein	41,9	41,2	-	-	nein	42,6	43,2	nein	nein	
307	Friedensallee 223	W	2.OG	WA	59	49	43,3	43,8	-	-	nein	42,6	41,9	-	-	nein	43,3	43,8	nein	nein	
307	Friedensallee 223	W	3.OG	WA	59	49	44,2	44,7	-	-	nein	43,4	42,7	-	-	nein	44,2	44,7	nein	nein	
307	Friedensallee 223	W	4.OG	WA	59	49	44,8	45,2	-	-	nein	44	43,3	-	-	nein	44,8	45,2	nein	nein	
307	Friedensallee 223	W	5.OG	WA	59	49	45,5	46,0	-	-	nein	44,7	44,1	-	-	nein	45,5	46	nein	nein	
307	Friedensallee 223	W	6.OG	WA	59	49	46,0	46,5	-	-	nein	45,2	44,6	-	-	nein	46	46,5	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	EG	WA	59	49	42,1	42,9	-	-	nein	41,5	41,2	-	-	nein	42,1	42,9	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	1.OG	WA	59	49	42,8	43,6	-	-	nein	42	41,7	-	-	nein	42,8	43,6	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	2.OG	WA	59	49	43,3	44,1	-	-	nein	42,6	42,2	-	-	nein	43,3	44,1	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	3.OG	WA	59	49	43,9	44,6	-	-	nein	43,1	42,7	-	-	nein	43,9	44,6	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	4.OG	WA	59	49	44,2	45,0	-	-	nein	43,5	43,1	-	-	nein	44,2	45	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	5.OG	WA	59	49	44,8	45,5	-	-	nein	44	43,6	-	-	nein	44,8	45,5	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	6.OG	WA	59	49	45,4	46,1	-	-	nein	44,6	44,1	-	-	nein	45,4	46,1	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	7.OG	WA	59	49	45,9	46,6	-	-	nein	45,1	44,6	-	-	nein	45,9	46,6	nein	nein	
308	Bahnhofstraße 220	W	8.OG	WA	59	49	46,8	47,3	-	-	nein	46,1	45,5	-	-	nein	46,8	47,3	nein	nein	
309	Theodor-Heuss-Straße 49	W	EG	WA	59	49	46,7	47,0	-	-	nein	46	45,2	-	-	nein	46,7	47	nein	nein	
309	Theodor-Heuss-Straße 49	W	1.OG	WA	59	49	47,4	47,7	-	-	nein	46,7	45,8	-	-	nein	47,4	47,7	nein	nein	
309	Theodor-Heuss-Straße 49	W	2.OG	WA	59	49	48,5	48,7	-	-	nein	47,7	46,8	-	-	nein	48,5	48,7	nein	nein	
310	Theodor-Heuss-Straße 31	W	EG	WA	59	49	46,0	46,4	-	-	nein	45,4	44,6	-	-	nein	46	46,4	nein	nein	
310	Theodor-Heuss-Straße 31	W	1.OG	WA	59	49	46,6	47,0	-	-	nein	45,9	45,1	-	-	nein	46,6	47	nein	nein	
310	Theodor-Heuss-Straße 31	W	2.OG	WA	59	49	47,6	47,8	-	-	nein	46,8	46	-	-	nein	47,6	47,8	nein	nein	
311	Theodor-Heuss-Straße 13	W	EG	WA	59	49	45,0	45,3	-	-	nein	44,3	43,6	-	-	nein	45	45,3	nein	nein	
311	Theodor-Heuss-Straße 13	W	1.OG	WA	59	49	45,5	45,9	-	-	nein	44,8	44,1	-	-	nein	45,5	45,9	nein	nein	
312	Theodor-Heuss-Straße 33	W	EG	WA	59	49	45,6	45,8	-	-	nein	44,9	43,9	-	-	nein	45,6	45,8	nein	nein	
312	Theodor-Heuss-Straße 33	W	1.OG	WA	59	49	46,7	46,9	-	-	nein	45,9	45	-	-	nein	46,7	46,9	nein	nein	
312	Theodor-Heuss-Straße 33	W	2.OG	WA	59	49	48,0	48,1	-	-	nein	47,2	46,3	-	-	nein	48	48,1	nein	nein	
313	Theodor-Heuss-Straße 15	W	EG	WA	59	49	44,5	45,1	-	-	nein	43,7	43,2	-	-	nein	44,5	45,1	nein	nein	
313	Theodor-Heuss-Straße 15	W	1.OG	WA	59	49	45,5	46,0	-	-	nein	44,6	44,1	-	-	nein	45,5	46	nein	nein	
313	Theodor-Heuss-Straße 15	W	2.OG	WA	59	49	47,1	47,3	-	-	nein	46,2	45,5	-	-	nein	47,1	47,3	nein	nein	
314	Theodor-Heuss-Straße 1	W	EG	WA	59	49	43,1	43,8	-	-	nein	42,1	41,8	-	-	nein	43,1	43,8	nein	nein	
314	Theodor-Heuss-Straße 1	W	1.OG	WA	59	49	44,0	44,7	-	-	nein	42,8	42,4	-	-	nein	44	44,7	nein	nein	
315	Theodor-Heuss-Straße 42	W	EG	WA	59	49	45,0	45,7	-	-	nein	43,9	43,3	-	-	nein	45	45,7	nein	nein	
315	Theodor-Heuss-Straße 42	W	1.OG	WA	59	49	45,9	46,6	-	-	nein	44,9	44,3	-	-	nein	45,9	46,6	nein	nein	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
316	Theodor-Heuss-Straße 28	W	EG	WA	59	49	44,0	44,5	-	-	nein	43,3	42,6	-	-	nein	44	44,5	nein	nein	
316	Theodor-Heuss-Straße 28	W	1.OG	WA	59	49	44,9	45,3	-	-	nein	44,2	43,5	-	-	nein	44,9	45,3	nein	nein	
317	Theodor-Heuss-Straße 14	W	EG	WA	59	49	42,8	43,5	-	-	nein	42,6	42	-	-	nein	42,8	43,5	nein	nein	
317	Theodor-Heuss-Straße 14	W	1.OG	WA	59	49	43,7	44,3	-	-	nein	43,5	42,8	-	-	nein	43,7	44,3	nein	nein	
318	Theodor-Heuss-Straße 30	W	EG	WA	59	49	44,8	45,3	-	-	nein	44,1	43,5	-	-	nein	44,8	45,3	nein	nein	
318	Theodor-Heuss-Straße 30	W	1.OG	WA	59	49	45,8	46,3	-	-	nein	45,1	44,4	-	-	nein	45,8	46,3	nein	nein	
319	Theodor-Heuss-Straße 16	W	EG	WA	59	49	43,7	44,6	-	-	nein	43	42,6	-	-	nein	43,7	44,6	nein	nein	
319	Theodor-Heuss-Straße 16	W	1.OG	WA	59	49	44,6	45,4	-	-	nein	43,8	43,3	-	-	nein	44,6	45,4	nein	nein	
320	Theodor-Heuss-Straße 2	W	EG	WA	59	49	42,4	43,3	-	-	nein	41,8	41,6	-	-	nein	42,4	43,3	nein	nein	
320	Theodor-Heuss-Straße 2	W	1.OG	WA	59	49	43,3	44,1	-	-	nein	42,8	42,4	-	-	nein	43,3	44,1	nein	nein	
321	Kurt-Schumacher-Straße 17	N	EG	WA	59	49	44,7	44,9	-	-	nein	43,7	42,8	-	-	nein	44,7	44,9	nein	nein	
321	Kurt-Schumacher-Straße 17	N	1.OG	WA	59	49	45,3	45,6	-	-	nein	44,4	43,4	-	-	nein	45,3	45,6	nein	nein	
321	Kurt-Schumacher-Straße 17	N	2.OG	WA	59	49	45,8	46,0	-	-	nein	44,9	43,9	-	-	nein	45,8	46	nein	nein	
321	Kurt-Schumacher-Straße 17	N	3.OG	WA	59	49	46,4	46,5	-	-	nein	45,5	44,4	-	-	nein	46,4	46,5	nein	nein	
321	Kurt-Schumacher-Straße 17	N	4.OG	WA	59	49	47,0	47,0	-	-	nein	46,1	45	-	-	nein	47	47	nein	nein	
321	Kurt-Schumacher-Straße 17	N	5.OG	WA	59	49	47,5	47,4	-	-	nein	46,6	45,3	-	-	nein	47,5	47,4	nein	nein	
321	Kurt-Schumacher-Straße 17	N	6.OG	WA	59	49	48,7	48,6	-	-	nein	47,7	46,6	-	-	nein	48,7	48,6	nein	nein	
322	Kurt-Schumacher-Straße 15	N	EG	WA	59	49	44,2	44,5	-	-	nein	43,4	42,4	-	-	nein	44,2	44,5	nein	nein	
322	Kurt-Schumacher-Straße 15	N	1.OG	WA	59	49	44,9	45,2	-	-	nein	44	43,1	-	-	nein	44,9	45,2	nein	nein	
322	Kurt-Schumacher-Straße 15	N	2.OG	WA	59	49	45,7	45,9	-	-	nein	44,8	43,9	-	-	nein	45,7	45,9	nein	nein	
323	Christian-Stock-Straße 2	N	EG	WA	59	49	42,5	42,8	-	-	nein	41,7	40,9	-	-	nein	42,5	42,8	nein	nein	
323	Christian-Stock-Straße 2	N	1.OG	WA	59	49	43,0	43,3	-	-	nein	42,3	41,5	-	-	nein	43	43,3	nein	nein	
323	Christian-Stock-Straße 2	N	2.OG	WA	59	49	43,5	43,9	-	-	nein	42,7	41,9	-	-	nein	43,5	43,9	nein	nein	
324	Theodor-Heuss-Straße 32	W	EG	WA	59	49	44,7	45,4	-	-	nein	44	43,4	-	-	nein	44,7	45,4	nein	nein	
324	Theodor-Heuss-Straße 32	W	1.OG	WA	59	49	45,8	46,2	-	-	nein	44,9	44,3	-	-	nein	45,8	46,2	nein	nein	
325	Theodor-Heuss-Straße 34	W	EG	WA	59	49	45,0	45,6	-	-	nein	44,3	43,8	-	-	nein	45	45,6	nein	nein	
325	Theodor-Heuss-Straße 34	W	1.OG	WA	59	49	45,9	46,5	-	-	nein	45,2	44,6	-	-	nein	45,9	46,5	nein	nein	
326	Theodor-Heuss-Straße 36	W	EG	WA	59	49	45,0	45,8	-	-	nein	44,3	43,8	-	-	nein	45	45,8	nein	nein	
326	Theodor-Heuss-Straße 36	W	1.OG	WA	59	49	45,8	46,5	-	-	nein	45,1	44,4	-	-	nein	45,8	46,5	nein	nein	
327	Theodor-Heuss-Straße 38	W	EG	WA	59	49	44,4	45,0	-	-	nein	43,1	42,6	-	-	nein	44,4	45	nein	nein	
327	Theodor-Heuss-Straße 38	W	1.OG	WA	59	49	45,1	45,8	-	-	nein	44	43,4	-	-	nein	45,1	45,8	nein	nein	
328	Theodor-Heuss-Straße 40	W	EG	WA	59	49	44,5	45,1	-	-	nein	43,4	42,7	-	-	nein	44,5	45,1	nein	nein	
328	Theodor-Heuss-Straße 40	W	1.OG	WA	59	49	45,5	46,1	-	-	nein	44,5	43,9	-	-	nein	45,5	46,1	nein	nein	
329	Theodor-Heuss-Straße 18	W	EG	WA	59	49	43,7	44,6	-	-	nein	42,9	42,5	-	-	nein	43,7	44,6	nein	nein	
329	Theodor-Heuss-Straße 18	W	1.OG	WA	59	49	44,6	45,4	-	-	nein	43,8	43,3	-	-	nein	44,6	45,4	nein	nein	
330	Theodor-Heuss-Straße 20	W	EG	WA	59	49	43,4	44,2	-	-	nein	42,7	42,2	-	-	nein	43,4	44,2	nein	nein	
330	Theodor-Heuss-Straße 20	W	1.OG	WA	59	49	44,4	45,1	-	-	nein	43,6	43	-	-	nein	44,4	45,1	nein	nein	
331	Theodor-Heuss-Straße 22	W	EG	WA	59	49	43,5	44,3	-	-	nein	42,8	42,3	-	-	nein	43,5	44,3	nein	nein	
331	Theodor-Heuss-Straße 22	W	1.OG	WA	59	49	44,5	45,1	-	-	nein	43,7	43,1	-	-	nein	44,5	45,1	nein	nein	
332	Theodor-Heuss-Straße 24	W	EG	WA	59	49	42,5	43,0	-	-	nein	41,4	40,5	-	-	nein	42,5	43	nein	nein	
332	Theodor-Heuss-Straße 24	W	1.OG	WA	59	49	43,7	44,1	-	-	nein	42,7	41,8	-	-	nein	43,7	44,1	nein	nein	
333	Theodor-Heuss-Straße 26	W	EG	WA	59	49	43,0	43,4	-	-	nein	42,3	41,4	-	-	nein	43	43,4	nein	nein	
333	Theodor-Heuss-Straße 26	W	1.OG	WA	59	49	44,3	44,8	-	-	nein	43,7	42,9	-	-	nein	44,3	44,8	nein	nein	
334	Theodor-Heuss-Straße 4	W	EG	WA	59	49	42,1	43,1	-	-	nein	41,5	41,3	-	-	nein	42,1	43,1	nein	nein	
334	Theodor-Heuss-Straße 4	W	1.OG	WA	59	49	43,2	44,0	-	-	nein	42,6	42,3	-	-	nein	43,2	44	nein	nein	
335	Theodor-Heuss-Straße 6	W	EG	WA	59	49	42,4	43,4	-	-	nein	41,9	41,7	-	-	nein	42,4	43,4	nein	nein	
335	Theodor-Heuss-Straße 6	W	1.OG	WA	59	49	43,4	44,3	-	-	nein	43	42,7	-	-	nein	43,4	44,3	nein	nein	
336	Theodor-Heuss-Straße 8	W	EG	WA	59	49	42,8	43,8	-	-	nein	42,1	41,7	-	-	nein	42,8	43,8	nein	nein	
336	Theodor-Heuss-Straße 8	W	1.OG	WA	59	49	44,1	44,9	-	-	nein	43,1	42,7	-	-	nein	44,1	44,9	nein	nein	
337	Theodor-Heuss-Straße 10	W	EG	WA	59	49	42,0	42,6	-	-	nein	41,6	40,8	-	-	nein	42	42,6	nein	nein	
337	Theodor-Heuss-Straße 10	W	1.OG	WA	59	49	43,3	43,8	-	-	nein	42,8	42,1	-	-	nein	43,3	43,8	nein	nein	
338	Theodor-Heuss-Straße 12	W	EG	WA	59	49	43,4	44,1	-	-	nein	42,1	41,5	-	-	nein	43,4	44,1	nein	nein	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
338	Theodor-Heuss-Straße 12	W	1.OG	WA	59	49	44,5	45,2	-	-	nein	43,4	42,8	-	-	nein	44,5	45,2	nein	nein	
339	Theodor-Heuss-Straße 47	W	EG	WA	59	49	46,5	46,7	-	-	nein	45,9	45,1	-	-	nein	46,5	46,7	nein	nein	
339	Theodor-Heuss-Straße 47	W	1.OG	WA	59	49	47,2	47,4	-	-	nein	46,6	45,7	-	-	nein	47,2	47,4	nein	nein	
339	Theodor-Heuss-Straße 47	W	2.OG	WA	59	49	48,2	48,4	-	-	nein	47,5	46,6	-	-	nein	48,2	48,4	nein	nein	
340	Theodor-Heuss-Straße 45	W	EG	WA	59	49	46,3	46,7	-	-	nein	45,7	44,9	-	-	nein	46,3	46,7	nein	nein	
340	Theodor-Heuss-Straße 45	W	1.OG	WA	59	49	47,0	47,4	-	-	nein	46,4	45,5	-	-	nein	47	47,4	nein	nein	
340	Theodor-Heuss-Straße 45	W	2.OG	WA	59	49	48,1	48,4	-	-	nein	47,4	46,4	-	-	nein	48,1	48,4	nein	nein	
341	Theodor-Heuss-Straße 43	W	EG	WA	59	49	46,2	46,5	-	-	nein	45,4	44,6	-	-	nein	46,2	46,5	nein	nein	
341	Theodor-Heuss-Straße 43	W	1.OG	WA	59	49	46,9	47,3	-	-	nein	46,2	45,3	-	-	nein	46,9	47,3	nein	nein	
341	Theodor-Heuss-Straße 43	W	2.OG	WA	59	49	48,2	48,4	-	-	nein	47,4	46,5	-	-	nein	48,2	48,4	nein	nein	
342	Theodor-Heuss-Straße 41	W	EG	WA	59	49	45,9	46,2	-	-	nein	45,1	44,3	-	-	nein	45,9	46,2	nein	nein	
342	Theodor-Heuss-Straße 41	W	1.OG	WA	59	49	46,7	47,0	-	-	nein	45,9	45,1	-	-	nein	46,7	47	nein	nein	
342	Theodor-Heuss-Straße 41	W	2.OG	WA	59	49	48,1	48,3	-	-	nein	47,3	46,4	-	-	nein	48,1	48,3	nein	nein	
343	Theodor-Heuss-Straße 39	W	EG	WA	59	49	44,2	44,4	-	-	nein	43,6	42,5	-	-	nein	44,2	44,4	nein	nein	
343	Theodor-Heuss-Straße 39	W	1.OG	WA	59	49	45,3	45,5	-	-	nein	44,6	43,6	-	-	nein	45,3	45,5	nein	nein	
343	Theodor-Heuss-Straße 39	W	2.OG	WA	59	49	48,1	48,3	-	-	nein	47,3	46,4	-	-	nein	48,1	48,3	nein	nein	
344	Theodor-Heuss-Straße 37	W	EG	WA	59	49	45,4	45,6	-	-	nein	44,4	43,3	-	-	nein	45,4	45,6	nein	nein	
344	Theodor-Heuss-Straße 37	W	1.OG	WA	59	49	46,4	46,6	-	-	nein	45,5	44,5	-	-	nein	46,4	46,6	nein	nein	
344	Theodor-Heuss-Straße 37	W	2.OG	WA	59	49	48,1	48,3	-	-	nein	47,3	46,3	-	-	nein	48,1	48,3	nein	nein	
345	Theodor-Heuss-Straße 35	W	EG	WA	59	49	45,6	45,8	-	-	nein	44,8	43,8	-	-	nein	45,6	45,8	nein	nein	
345	Theodor-Heuss-Straße 35	W	1.OG	WA	59	49	46,7	47,0	-	-	nein	45,9	45	-	-	nein	46,7	47	nein	nein	
345	Theodor-Heuss-Straße 35	W	2.OG	WA	59	49	48,1	48,3	-	-	nein	47,3	46,4	-	-	nein	48,1	48,3	nein	nein	
346	Theodor-Heuss-Straße 29	W	EG	WA	59	49	45,8	46,2	-	-	nein	45,2	44,5	-	-	nein	45,8	46,2	nein	nein	
346	Theodor-Heuss-Straße 29	W	1.OG	WA	59	49	46,3	46,7	-	-	nein	45,7	45	-	-	nein	46,3	46,7	nein	nein	
347	Theodor-Heuss-Straße 27	W	EG	WA	59	49	45,6	46,1	-	-	nein	45	44,4	-	-	nein	45,6	46,1	nein	nein	
347	Theodor-Heuss-Straße 27	W	1.OG	WA	59	49	46,1	46,5	-	-	nein	45,5	44,8	-	-	nein	46,1	46,5	nein	nein	
347	Theodor-Heuss-Straße 27	W	2.OG	WA	59	49	47,0	47,3	-	-	nein	46,5	45,7	-	-	nein	47	47,3	nein	nein	
348	Theodor-Heuss-Straße 25	W	EG	WA	59	49	45,6	46,1	-	-	nein	44,9	44,2	-	-	nein	45,6	46,1	nein	nein	
348	Theodor-Heuss-Straße 25	W	1.OG	WA	59	49	46,2	46,6	-	-	nein	45,4	44,7	-	-	nein	46,2	46,6	nein	nein	
348	Theodor-Heuss-Straße 25	W	2.OG	WA	59	49	47,3	47,6	-	-	nein	46,5	45,6	-	-	nein	47,3	47,6	nein	nein	
349	Theodor-Heuss-Straße 23	W	EG	WA	59	49	45,4	46,0	-	-	nein	44,5	44	-	-	nein	45,4	46	nein	nein	
349	Theodor-Heuss-Straße 23	W	1.OG	WA	59	49	46,1	46,7	-	-	nein	45,1	44,5	-	-	nein	46,1	46,7	nein	nein	
349	Theodor-Heuss-Straße 23	W	2.OG	WA	59	49	47,2	47,6	-	-	nein	46,3	45,5	-	-	nein	47,2	47,6	nein	nein	
350	Theodor-Heuss-Straße 21	W	EG	WA	59	49	43,9	44,2	-	-	nein	43,3	42,5	-	-	nein	43,9	44,2	nein	nein	
350	Theodor-Heuss-Straße 21	W	1.OG	WA	59	49	44,7	45,0	-	-	nein	44,1	43,2	-	-	nein	44,7	45	nein	nein	
350	Theodor-Heuss-Straße 21	W	2.OG	WA	59	49	46,9	47,2	-	-	nein	46,3	45,6	-	-	nein	46,9	47,2	nein	nein	
351	Theodor-Heuss-Straße 19	W	EG	WA	59	49	44,8	45,3	-	-	nein	43,9	43,3	-	-	nein	44,8	45,3	nein	nein	
351	Theodor-Heuss-Straße 19	W	1.OG	WA	59	49	45,7	46,2	-	-	nein	44,8	44,1	-	-	nein	45,7	46,2	nein	nein	
351	Theodor-Heuss-Straße 19	W	2.OG	WA	59	49	47,1	47,4	-	-	nein	46,3	45,6	-	-	nein	47,1	47,4	nein	nein	
352	Theodor-Heuss-Straße 17	W	EG	WA	59	49	44,7	45,3	-	-	nein	43,8	43,3	-	-	nein	44,7	45,3	nein	nein	
352	Theodor-Heuss-Straße 17	W	1.OG	WA	59	49	45,8	46,4	-	-	nein	44,8	44,2	-	-	nein	45,8	46,4	nein	nein	
352	Theodor-Heuss-Straße 17	W	2.OG	WA	59	49	47,4	47,7	-	-	nein	46,5	45,7	-	-	nein	47,4	47,7	nein	nein	
353	Theodor-Heuss-Straße 11	W	EG	WA	59	49	44,2	44,5	-	-	nein	43,6	42,8	-	-	nein	44,2	44,5	nein	nein	
353	Theodor-Heuss-Straße 11	W	1.OG	WA	59	49	45,0	45,3	-	-	nein	44,3	43,6	-	-	nein	45	45,3	nein	nein	
354	Theodor-Heuss-Straße 9	W	EG	WA	59	49	44,5	44,9	-	-	nein	43,7	43	-	-	nein	44,5	44,9	nein	nein	
354	Theodor-Heuss-Straße 9	W	1.OG	WA	59	49	45,1	45,4	-	-	nein	44,3	43,6	-	-	nein	45,1	45,4	nein	nein	
355	Theodor-Heuss-Straße 7	W	EG	WA	59	49	44,0	44,4	-	-	nein	43,4	42,8	-	-	nein	44	44,4	nein	nein	
355	Theodor-Heuss-Straße 7	W	1.OG	WA	59	49	44,6	45,0	-	-	nein	43,9	43,3	-	-	nein	44,6	45	nein	nein	
356	Theodor-Heuss-Straße 5	W	EG	WA	59	49	41,8	41,9	-	-	nein	41,2	40,2	-	-	nein	41,8	41,9	nein	nein	
356	Theodor-Heuss-Straße 5	W	1.OG	WA	59	49	43,3	43,7	-	-	nein	42,8	42	-	-	nein	43,3	43,7	nein	nein	
357	Theodor-Heuss-Straße 3	W	EG	WA	59	49	42,6	43,3	-	-	nein	42	41,6	-	-	nein	42,6	43,3	nein	nein	
357	Theodor-Heuss-Straße 3	W	1.OG	WA	59	49	43,5	44,2	-	-	nein	43	42,5	-	-	nein	43,5	44,2	nein	nein	

31.08.2021, Bericht Nr. 20058001-VWS-13

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)						
358	Werner-Hilpert-Straße 9	W	EG	WA	59	49	41,0	41,6	-	-	nein	40,3	39,9	-	-	nein	41	41,6	nein	nein	
358	Werner-Hilpert-Straße 9	W	1.OG	WA	59	49	41,5	42,1	-	-	nein	40,9	40,4	-	-	nein	41,5	42,1	nein	nein	
359	Werner-Hilpert-Straße 10	W	EG	WA	59	49	38,1	39,1	-	-	nein	38,1	37,8	-	-	nein	38,1	39,1	nein	nein	
359	Werner-Hilpert-Straße 10	W	1.OG	WA	59	49	39,6	40,3	-	-	nein	39,3	39	-	-	nein	39,6	40,3	nein	nein	
359	Werner-Hilpert-Straße 10	W	2.OG	WA	59	49	42,9	43,1	-	-	nein	42,2	41,5	-	-	nein	42,9	43,1	nein	nein	
432	Bahnhofstraße 302	W	EG	AU	64	54	55,2	56,1	-	2,1	ja	54,3	53,7	-	-	nein	55,2	56,1	nein	ja	

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert Tag Nacht dB(A)		Verkehrsprognose 2025			Verkehrsprognose 2030			Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		Anspruch 2030 ja / nein	Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		
							Tag	Nacht		Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	
183	Bussardweg 12	S	EG	WR	70	60	56,7	58	nein	55,6	56	nein	56,7	58	nein	nein	
183	Bussardweg 12	S	1.OG	WR	70	60	58,4	59,7	nein	57,2	57,6	nein	58,4	59,7	nein	nein	
184	Bussardweg 7	S	EG	WR	70	60	56,5	57,7	nein	55,4	55,8	nein	56,5	57,7	nein	nein	
184	Bussardweg 7	S	1.OG	WR	70	60	58,1	59,3	nein	57	57,3	nein	58,1	59,3	nein	nein	
185	Bussardweg 13	S	EG	WR	70	60	56,5	57,8	nein	55,3	55,8	nein	56,5	57,8	nein	nein	
185	Bussardweg 13	S	1.OG	WR	70	60	58,2	59,4	nein	57	57,4	nein	58,2	59,4	nein	nein	
186	Bussardweg 14	S	EG	WR	70	60	57,2	58,5	nein	55,9	56,4	nein	57,2	58,5	nein	nein	
186	Bussardweg 14	S	1.OG	WR	70	60	59	60,2	nein	57,8	58,2	nein	59	60,2	nein	ja	
187	Bussardweg 15	S	EG	WR	70	60	56	57,4	nein	54,8	55,3	nein	56	57,4	nein	nein	
187	Bussardweg 15	S	1.OG	WR	70	60	57,9	59,2	nein	56,7	57,2	nein	57,9	59,2	nein	nein	
188	Bussardweg 16	S	EG	WR	70	60	51,3	52,6	nein	50,1	50,6	nein	51,3	52,6	nein	nein	
188	Bussardweg 16	S	1.OG	WR	70	60	55,3	56,6	nein	54,2	54,7	nein	55,3	56,6	nein	nein	
189	Bussardweg 8	S	EG	WR	70	60	57,2	58,5	nein	56,1	56,5	nein	57,2	58,5	nein	nein	
189	Bussardweg 8	S	1.OG	WR	70	60	58,9	60,1	ja	57,7	58	nein	58,9	60,1	nein	ja	
190	Bussardweg 9	S	EG	WR	70	60	55,9	57,2	nein	54,8	55,2	nein	55,9	57,2	nein	nein	
190	Bussardweg 9	S	1.OG	WR	70	60	57,6	58,9	nein	56,5	56,9	nein	57,6	58,9	nein	nein	
191	Bussardweg 10	S	EG	WR	70	60	55,9	57,2	nein	54,7	55,2	nein	55,9	57,2	nein	nein	
191	Bussardweg 10	S	1.OG	WR	70	60	57,8	59,1	nein	56,7	57,1	nein	57,8	59,1	nein	nein	
192	Bussardweg 11	S	EG	WR	70	60	53,1	54,4	nein	51,9	52,4	nein	53,1	54,4	nein	nein	
192	Bussardweg 11	S	1.OG	WR	70	60	55,9	57,2	nein	54,8	55,2	nein	55,9	57,2	nein	nein	
193	Bussardweg 2	S	EG	WR	70	60	55,9	57	nein	55,2	55,3	nein	55,9	57	nein	nein	
193	Bussardweg 2	S	1.OG	WR	70	60	57,6	58,6	nein	56,7	56,8	nein	57,6	58,6	nein	nein	
194	Bussardweg 3	S	EG	WR	70	60	55,9	57	nein	55,1	55,2	nein	55,9	57	nein	nein	
194	Bussardweg 3	S	1.OG	WR	70	60	57,5	58,6	nein	56,6	56,7	nein	57,5	58,6	nein	nein	
195	Bussardweg 4	S	EG	WR	70	60	55,8	56,8	nein	55,1	55,1	nein	55,8	56,8	nein	nein	
195	Bussardweg 4	S	1.OG	WR	70	60	57,3	58,4	nein	56,5	56,6	nein	57,3	58,4	nein	nein	
196	Bussardweg 5	S	EG	WR	70	60	54,8	55,8	nein	54,2	54,1	nein	54,8	55,8	nein	nein	
196	Bussardweg 5	S	1.OG	WR	70	60	56	57	nein	55,3	55,3	nein	56	57	nein	nein	
197	Bussardweg 6	W	EG	WR	70	60	57,2	58,4	nein	56	56,4	nein	57,2	58,4	nein	nein	
197	Bussardweg 6	W	1.OG	WR	70	60	59,6	60,9	ja	58,5	58,9	nein	59,6	60,9	nein	ja	
198	Bussardweg 1B	W	EG	WR	70	60	60,3	61,5	ja	59,6	59,7	nein	60,3	61,5	nein	ja	
199	Bussardweg 1A	W	EG	WR	70	60	59	60	ja	58,8	58,6	nein	59	60	nein	ja	
200	Bussardweg 1C	W	EG	WR	70	60	59,1	60,3	ja	58,2	58,5	nein	59,1	60,3	nein	ja	
201	Im Bachgrund 14	N	EG	WR	70	60	56,5	57,3	nein	56,6	56,2	nein	56,6	57,3	nein	nein	
201	Im Bachgrund 14	N	1.OG	WR	70	60	58,5	59,4	nein	58,6	58,1	nein	58,6	59,4	nein	nein	
202	Im Bachgrund 15	N	EG	WR	70	60	57,5	58,3	nein	57,8	57,3	nein	57,8	58,3	nein	nein	
202	Im Bachgrund 15	N	1.OG	WR	70	60	59,4	60,2	ja	59,7	59,1	nein	59,7	60,2	nein	ja	
203	Im Bachgrund 16	N	EG	WR	70	60	58,1	58,8	nein	58,6	57,9	nein	58,6	58,8	nein	nein	
203	Im Bachgrund 16	N	1.OG	WR	70	60	59,9	60,6	ja	60,4	59,7	nein	60,4	60,6	nein	ja	
204	Im Bachgrund 17	N	EG	WR	70	60	58	58,7	nein	58,9	58,1	nein	58,9	58,7	nein	nein	
205	Adlerweg 3	N	EG	WR	70	60	57,2	57,9	nein	57,6	56,9	nein	57,6	57,9	nein	nein	
206	Adlerweg 2	N	EG	WR	70	60	56,9	57,8	nein	56,9	56,5	nein	56,9	57,8	nein	nein	
207	Adlerweg 1B	N	EG	WR	70	60	53,9	54,7	nein	54,2	53,7	nein	54,2	54,7	nein	nein	
208	Adlerweg 1A	N	EG	WR	70	60	53,2	54,1	nein	53,2	52,8	nein	53,2	54,1	nein	nein	

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht						
209	Eleonorenanlage 21	N	EG	WR	59	49	54,7	56,2	-	7,2	nein	52	52,9	-	3,9	nein	54,7	56,2	nein	nein	
209	Eleonorenanlage 21	N	1.OG	WR	59	49	56,9	58,5	-	9,5	nein	53,5	54,7	-	5,7	nein	56,9	58,5	nein	nein	
210	Eleonorenanlage 17	W	EG	WR	59	49	54,6	55,5	-	6,5	nein	52,7	53,2	-	4,2	nein	54,6	55,5	nein	nein	
210	Eleonorenanlage 17	W	1.OG	WR	59	49	56,9	57,8	-	8,8	ja	54,6	55,1	-	6,1	ja	56,9	57,8	nein	ja	
211	Falltorweg 2	W	EG	WR	59	49	56,2	56	-	7	nein	55,6	54,9	-	5,9	nein	56,2	56	nein	nein	
211	Falltorweg 2	W	1.OG	WR	59	49	57,9	57,7	-	8,7	ja	57,1	56,3	-	7,3	ja	57,9	57,7	nein	ja	
212	Falltorweg 1	W	EG	WR	59	49	57,3	56,9	-	7,9	ja	57	56	-	7	nein	57,3	56,9	nein	ja	
212	Falltorweg 1	W	1.OG	WR	59	49	59	58,6	-	9,6	ja	58,6	57,6	-	8,6	ja	59	58,6	nein	ja	
213	Eleonorenanlage 13	W	EG	WR	59	49	57,3	56,8	-	7,8	ja	57,2	56,2	-	7,2	nein	57,3	56,8	nein	ja	
213	Eleonorenanlage 13	W	1.OG	WR	59	49	58,6	57,9	-	8,9	ja	58,4	57,3	-	8,3	ja	58,6	57,9	nein	ja	
214	Eleonorenanlage 11A	W	EG	WR	59	49	57	56,4	-	7,4	ja	56,9	55,8	-	6,8	nein	57	56,4	nein	ja	
214	Eleonorenanlage 11A	W	1.OG	WR	59	49	58,2	57,6	-	8,6	ja	58,1	56,9	-	7,9	ja	58,2	57,6	nein	ja	
215	Eleonorenanlage 11	W	EG	WR	59	49	56,8	56,2	-	7,2	ja	56,7	55,7	-	6,7	nein	56,8	56,2	nein	ja	
215	Eleonorenanlage 11	W	1.OG	WR	59	49	57,9	57,3	-	8,3	ja	57,8	56,8	-	7,8	ja	57,9	57,3	nein	ja	
215	Eleonorenanlage 11	W	2.OG	WR	59	49	58,9	58,3	-	9,3	ja	58,7	57,7	-	8,7	ja	58,9	58,3	nein	ja	
217	Eleonorenanlage 9	W	EG	WR	59	49	55,8	55,2	-	6,2	nein	55,9	54,9	-	5,9	nein	55,9	55,2	nein	nein	
217	Eleonorenanlage 9	W	1.OG	WR	59	49	56,9	56,1	-	7,1	nein	56,9	55,9	-	6,9	nein	56,9	56,1	nein	nein	
217	Eleonorenanlage 9	W	2.OG	WR	59	49	58,4	57,9	-	8,9	ja	58,2	57,4	-	8,4	ja	58,4	57,9	nein	ja	
218	Eleonorenanlage 7	W	EG	WR	59	49	56,1	55,5	-	6,5	nein	56	55,3	-	6,3	nein	56,1	55,5	nein	nein	
218	Eleonorenanlage 7	W	1.OG	WR	59	49	57,1	56,4	-	7,4	nein	56,9	56,1	-	7,1	nein	57,1	56,4	nein	nein	
218	Eleonorenanlage 7	W	2.OG	WR	59	49	58	57,3	-	8,3	ja	57,8	57	-	8	nein	58	57,3	nein	ja	
219	Eleonorenanlage 5	W	EG	WR	59	49	55,9	55,5	-	6,5	nein	55,9	55,3	-	6,3	nein	55,9	55,5	nein	nein	
219	Eleonorenanlage 5	W	1.OG	WR	59	49	56,9	56,4	-	7,4	nein	56,8	56,2	-	7,2	nein	56,9	56,4	nein	nein	
220	Eleonorenanlage 3	W	EG	WR	59	49	55,8	55,4	-	6,4	nein	55,9	55,3	-	6,3	nein	55,9	55,4	nein	nein	
220	Eleonorenanlage 3	W	1.OG	WR	59	49	56,7	56,3	-	7,3	nein	56,8	56,2	-	7,2	nein	56,8	56,3	nein	nein	
220	Eleonorenanlage 3	W	2.OG	WR	59	49	57,6	57,1	-	8,1	ja	57,6	57	-	8	nein	57,6	57,1	nein	ja	
221	Ernst-Ludwig-Allee 2	W	EG	WR	59	49	54,5	54,3	-	5,3	nein	55,4	55,2	-	6,2	nein	55,4	55,2	nein	nein	
221	Ernst-Ludwig-Allee 2	W	1.OG	WR	59	49	55,6	55,4	-	6,4	nein	56,4	56,3	-	7,3	nein	56,4	56,3	nein	nein	
221	Ernst-Ludwig-Allee 2	W	2.OG	WR	59	49	56,6	56,5	-	7,5	nein	57,3	57,3	-	8,3	nein	57,3	57,3	nein	nein	
381	Rotkehlchenweg 1	W	EG	WR	59	49	54	55,2	-	6,2	nein	51,2	51,7	-	2,7	nein	54	55,2	nein	nein	
381	Rotkehlchenweg 1	W	1.OG	WR	59	49	56,5	57,8	-	8,8	ja	53,9	54,6	-	5,6	nein	56,5	57,8	nein	ja	
382	Rotkehlchenweg 3	W	EG	WR	59	49	53,3	54,4	-	5,4	nein	51,3	51,6	-	2,6	nein	53,3	54,4	nein	nein	
383	Hengstbachtanlage 18	SW	EG	WR	59	49	49,5	50,1	-	1,1	nein	48,1	47,9	-	-	nein	49,5	50,1	nein	nein	
383	Hengstbachtanlage 18	SW	1.OG	WR	59	49	53,2	54,3	-	5,3	nein	50,5	50,9	-	1,9	nein	53,2	54,3	nein	nein	
383	Hengstbachtanlage 18	SW	2.OG	WR	59	49	55,6	56,6	-	7,6	nein	53,7	54	-	5	nein	55,6	56,6	nein	nein	
384	Hengstbachtanlage 16	SW	EG	WR	59	49	50,6	51,5	-	2,5	nein	48,8	49	-	-	nein	50,6	51,5	nein	nein	
384	Hengstbachtanlage 16	SW	1.OG	WR	59	49	53,4	54,2	-	5,2	nein	51,2	51,4	-	2,4	nein	53,4	54,2	nein	nein	
385	Eleonorenanlage 19	W	EG	WR	59	49	52,3	53,4	-	4,4	nein	49,8	50,8	-	1,8	nein	52,3	53,4	nein	nein	
385	Eleonorenanlage 19	W	1.OG	WR	59	49	56,2	57,5	-	8,5	nein	53,2	54,3	-	5,3	nein	56,2	57,5	nein	nein	
386	Falltorweg 4	W	EG	WR	59	49	53,3	53,7	-	4,7	nein	51,9	51,7	-	2,7	nein	53,3	53,7	nein	nein	
386	Falltorweg 4	W	1.OG	WR	59	49	55	55,2	-	6,2	nein	53,5	53,2	-	4,2	nein	55	55,2	nein	nein	
387	Falltorweg 6	W	EG	WR	59	49	50,6	50,9	-	1,9	nein	49,2	49,1	-	0,1	nein	50,6	50,9	nein	nein	
387	Falltorweg 6	W	1.OG	WR	59	49	52,2	52,5	-	3,5	nein	50,8	50,7	-	1,7	nein	52,2	52,5	nein	nein	
388	Falltorweg 8	N	EG	WR	59	49	51,1	51,8	-	2,8	nein	49,9	50	-	1	nein	51,1	51,8	nein	nein	
388	Falltorweg 8	N	1.OG	WR	59	49	52,7	53,4	-	4,4	nein	51,2	51,4	-	2,4	nein	52,7	53,4	nein	nein	
389	Falltorweg 3	W	EG	WR	59	49	53,3	53,3	-	4,3	nein	52,5	52	-	3	nein	53,3	53,3	nein	nein	
389	Falltorweg 3	W	1.OG	WR	59	49	54,8	54,7	-	5,7	nein	54,1	53,5	-	4,5	nein	54,8	54,7	nein	nein	
390	Zaunweg 16	W	EG	WR	59	49	51,7	51,3	-	2,3	nein	51,3	50,5	-	1,5	nein	51,7	51,3	nein	nein	
390	Zaunweg 16	W	1.OG	WR	59	49	53,1	52,6	-	3,6	nein	52,7	51,8	-	2,8	nein	53,1	52,6	nein	nein	
390	Zaunweg 16	W	2.OG	WR	59	49	55,2	54,8	-	5,8	nein	54,7	54	-	5	nein	55,2	54,8	nein	nein	
391	Zaunweg 14	W	EG	WR	59	49	51,2	50,9	-	1,9	nein	50,9	50,3	-	1,3	nein	51,2	50,9	nein	nein	
391	Zaunweg 14	W	1.OG	WR	59	49	52,4	52,1	-	3,1	nein	52,1	51,4	-	2,4	nein	52,4	52,1	nein	nein	

29333163

IP-Nr.	Straße + Nr	Fassade	Geschoss	Gebiets- nutzung	Immissionsgrenzwert		Verkehrsprognose 2025					Verkehrsprognose 2030					Lr, maßgebend aus 2025 / 2030		maßgebender Anspruch passiver Schallschutz		Bemerkung
							Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2025 ja / nein	Lr, Planfall		dLr, IGW		Anspruch 2030 ja / nein					
							Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)		Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)						
391	Zaunweg 14	W	2.OG	WR	59	49	54	53,6	-	4,6	nein	53,7	53	-	4	nein	54	53,6	nein	nein	
392	Zaunweg 12A	W	EG	WR	59	49	50,6	50,4	-	1,4	nein	50,4	50,1	-	1,1	nein	50,6	50,4	nein	nein	
392	Zaunweg 12A	W	1.OG	WR	59	49	51,8	51,6	-	2,6	nein	51,5	51,2	-	2,2	nein	51,8	51,6	nein	nein	
393	Zaunweg 12	W	EG	WR	59	49	50,2	50,4	-	1,4	nein	49,9	49,7	-	0,7	nein	50,2	50,4	nein	nein	
393	Zaunweg 12	W	1.OG	WR	59	49	51,5	51,5	-	2,5	nein	51,1	50,8	-	1,8	nein	51,5	51,5	nein	nein	
393	Zaunweg 12	W	2.OG	WR	59	49	53	52,9	-	3,9	nein	52,8	52,5	-	3,5	nein	53	52,9	nein	nein	
394	Zaunweg 10	W	EG	WR	59	49	50,4	50,5	-	1,5	nein	50,2	50	-	1	nein	50,4	50,5	nein	nein	
394	Zaunweg 10	W	1.OG	WR	59	49	51,7	51,8	-	2,8	nein	51,5	51,5	-	2,5	nein	51,7	51,8	nein	nein	
395	Zaunweg 8	W	EG	WR	59	49	49,9	49,9	-	0,9	nein	49,7	49,6	-	0,6	nein	49,9	49,9	nein	nein	
395	Zaunweg 8	W	1.OG	WR	59	49	51,2	51,2	-	2,2	nein	51,1	51,2	-	2,2	nein	51,2	51,2	nein	nein	
396	Ernst-Ludwig-Allee 4	W	EG	WR	59	49	51,1	50,9	-	1,9	nein	52,1	52	-	3	nein	52,1	52	nein	nein	
396	Ernst-Ludwig-Allee 4	W	1.OG	WR	59	49	52,3	52,1	-	3,1	nein	53,1	53,2	-	4,2	nein	53,1	53,2	nein	nein	