

A 671 Ersatzneubau Vorlandbrücke Hochheim

bei Betr.-km 3 + 237,529 bis 4 + 243,50

Nächster Ort: Hochheim am Main

Baulänge: 1,006 km



**Die
Autobahn**
West

**Die Autobahn GmbH
des Bundes**

**Niederlassung West
Außenstelle Darmstadt**

Postanschrift:
Bahnhofplatz 1
56410 Montabaur

www.autobahn.de

FESTSTELLUNGSENTWURF

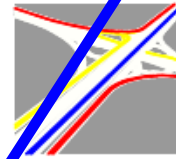
A 671

Ersatzneubau der Vorlandbrücke Hochheim

1. Planänderung vom 26.04.2022

– Schalltechnische Untersuchungen gemäß RLS-90 –

<p>Aufgestellt: 26.04.2022</p> <p>Niederlassung West Außenstelle Darmstadt</p> <p>Arndt Jäger Abteilungsleiter Straßenplanung/Lärmschutz</p>	



BAB A 671
BAB A 671

zw. NK 6016 021 u. NK 5916 055 F 3,300
zw. NK 6016 021 u. NK 5916 055 F 4,000

A 671

Abbruch und Neubau der Vorlücke der Mainbrücke
Hochheim, ASB-M 6016-565/B-D

Hessen ID: 14404

- U. Anlage 17.1 -

Schalltechnische Untersuchungen gemäß RLS-90

ENTSTELLUNGSENTWURF -

Aufgestellt:
Marburg, den 2019
Hessen Mobil
- Dezernat für Brückenerhaltung -

Arnett Nusch
(Dezernentin)

Es gilt die 1. Planänderung vom 26.04.2022

Erläuterungsbericht

zur schalltechnischen Untersuchung

INHALTSVERZEICHNIS

1. ALLGEMEINES	3
2. GRUNDLAGEN	3
2.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN	3
2.1.1 BAU ODER WESENTLICHE ÄNDERUNG	3
2.1.2 GEBIETSART UND IMMISSIONSGRENZWERTE	4
2.1.3 AUSGESTALTUNG DES LÄRMSCHUTZES	5
2.2 SCHALLTECHNISCHE GRUNDLAGEN	7
3. RECHTLICHE BEURTEILUNG DER MASSNAHME	7
4. HILFSWEISE BERECHNUNG	7
FUNDSTELLEN	8

1. Allgemeines

Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben beinhaltet den Abbruch und den Neubau der Vorlandbrücke der Mainbrücke Hochheim im Zuge der A 671 auf einem ca. 1.000 m langen Teilabschnitt zwischen der AS Hochheim Süd und der AS Gustavsburg. Es handelt sich um einen Ersatzneubau mit einer Erweiterung der Stand- bzw. Seitenstreifen und Verbreiterung des vorhandenen Geh- und Radweges.

Eine detaillierte Beschreibung der Straßenbaumaßnahme ist dem Erläuterungsbericht der Unterlage 1 zu entnehmen.

2. Grundlagen

2.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sicherzustellen, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Vorschrift wird durch die Verkehrslärmschutzverordnung (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 16. BImSchV) konkretisiert.

Gemäß § 1 der 16. BImSchV gilt diese für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.

2.1.1 Bau oder wesentliche Änderung einer Straße

Der Neubau einer Straße liegt vor, wenn ein Verkehrsweg vollständig neu errichtet oder eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird.

Eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße liegt nach § 1 Absatz 2 der 16. BImSchV vor, wenn nach

Satz 1 Nr. 1: eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird, oder

Satz 1 Nr. 2: durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird, oder

Satz 2: der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten

Eine "bauliche Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen" ist anzunehmen, wenn die Straße einen zusätzlichen Fahrstreifen im gesamten Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen - Anschlussstelle oder Knotenpunkt - erhält.

Ein "erheblicher baulicher Eingriff" liegt bei solchen Maßnahmen vor, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. An die Erheblichkeit werden keine großen Anforderungen gestellt. Lediglich Bagatellen, wie die Errichtung von Haltebuchten oder Lichtsignalanlagen, sind ausgeschlossen.

Ein erheblicher baulicher Eingriff liegt beispielsweise beim Bau von Ein- und Ausfädelungstreifen, von Abbiegestreifen, von Standstreifen, bei deutlichen Fahrbahnverlegungen oder deutlichen Veränderungen der Höhenlage der Straße vor (vgl. Nr. 10.1 der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997).

2.1.2 Gebietsart und Immissionsgrenzwerte

In § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sind die maßgebenden Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit der Schutzbedürftigkeit der verschiedenen Gebiete festgelegt. Das Berechnungsverfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels ist in [Anlage 1 § 3 Abs. 1 zur 16. BImSchV](#) geregelt. ~~Sie~~ Dieser verweist zur weiteren Konkretisierung auf die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90), ~~Kap. 4.0~~ 2019 (RLS-19).

Unter § 6 der 16. BImSchV ist eine Übergangsregelung für die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen festgelegt. Diese besagt, dass der Beurteilungspegel nach der Vorschrift dieser Verordnung (16. BImSchV) in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung berechnet werden kann, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021:

Satz 1: der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt ist oder

Satz 2: für den Fall, dass ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt, der Beschluss nach § 2 Absatz 1 Satz 2 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), gefasst und ortsüblich bekannt gemacht worden ist.

Maßgebende Immissionsgrenzwerte (IGW) am Tag und in der Nacht gemäß der 16. BImSchV:

Gebietsart	Immissionsgrenzwerte	
	Tag	Nacht
an Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Einordnung der Bebauung erfolgt grundsätzlich nach den Bebauungsplänen der Gemeinde. Bei Gebieten und baulichen Anlagen, für die keine Bebauungspläne vorhanden sind, erfolgt die Einordnung durch eine Zuordnung des betroffenen Gebietes zu einer Gebietsart aufgrund ihrer aktuellen Nutzung. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden

2.1.3 Ausgestaltung des Lärmschutzes

Nach § 41 Absatz 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 Absatz 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz). Der Umfang der notwendigen Aufwendungen wird in einer Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage festgelegt. Bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwertes am Tage kann eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen in Frage kommen.

~~Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Vom 12. Juni 1990~~

~~Auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:~~

~~§ 1~~

~~Anwendungsbereich~~

~~(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).~~

~~(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn~~

~~1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder~~

~~2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (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 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.~~

~~§ 2~~

~~Immissionsgrenzwerte~~

~~(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:~~

~~Tag Nacht~~

~~1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 Dezibel (A) 47 Dezibel (A)~~

~~2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten~~

~~59 Dezibel (A) 49 Dezibel (A)~~

~~3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten~~

~~64 Dezibel (A) 54 Dezibel (A)~~

~~4. in Gewerbegebieten~~

~~69 Dezibel (A) 59 Dezibel (A)~~

~~(2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.~~

~~(3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.~~

~~§ 3~~

~~Berechnung des Beurteilungspegels~~

~~Der Beurteilungspegel ist für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 zu dieser Verordnung zu berechnen. Der in Anlage 2 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag in Höhe von 5 Dezibel (A) gilt nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.~~

~~§ 4 (weggefallen)~~

~~§ 5~~

~~Inkrafttreten~~

~~Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.~~

2.2 Schalltechnische Grundlagen

Die von der Straße ausgehenden Schallemissionen sind gemäß § 3 der 16. BImSchV ausschließlich zu berechnen.

Da sich dieses Projekt seit 2019 im Planfeststellungsverfahren befindet wird, wie unter 2.1.2 Gebietsart und Immissionsgrenzwerte erläutert, auf § 6 der 16. BImSchV verwiesen. Für diese Berechnung wird die 16. BImSchV in der bis zum 28. Februar 2021 geltenden Fassung zu Grunde gelegt.

Die Grundlagen für die Berechnung der Emissionen ergeben sich aus Anlage 1 der 16. BImSchV sowie aus den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90).

Zur Bewertung des Schalls wird ein Beurteilungspegel für den Tag (6.00 Uhr bis 22.00Uhr) und ein Beurteilungspegel für die Nacht (22.00Uhr bis 6.00 Uhr) für das Prognosejahr ~~2030~~ 2035 berechnet.

Grundlagen der schalltechnischen Berechnung sind:

- die maßgebenden Verkehrsstärken für den Tag und die Nacht, ermittelt aus der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) - die Lkw-Anteile (> 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) für Tag und Nacht
- die Steigung und das Gefälle des Verkehrsweges Straße
- ein Korrekturwert für die Straßenoberfläche
- die zulässige Höchst-Geschwindigkeit
- die Anteile der Reflexionen
- die Abschirmwirkungen
- die baulichen und topographischen Gegebenheiten
- leichter Wind mit 3 m/s zum Immissionsort hin
- Temperaturinvasion

3. Rechtliche Beurteilung der Maßnahme

Für die genannte Baumaßnahme wurde überprüft, ob ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt: Bei dem Abbruch und Neubau der Vorlandbrücke der Mainbrücke Hochheim handelt es sich um einen Ersatzneubau, der eine Anpassung an aktuelle Regelwerke vorsieht und weiterhin in der Bestandslage bleibt.

Auch die Beispiele der Nr. 10 der Verkehrslärmschutzrichtlinie sind nicht einschlägig, da es sich weder um den Bau von neuen Standstreifen oder Radwegen noch einer Fahrbahnverlegung handelt. Es liegt somit kein erheblicher baulicher Eingriff vor und die 16. BImSchV findet keine Anwendung.

4. Hilfsweise Berechnung

Selbst wenn unterstellt werden würde, dass es sich bei dem Vorhaben um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt, zeigt die schalltechnische Berechnung (Anhang 1), dass keine wesentliche Änderung nach ~~§ 2~~ § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 und S. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Die untersuchten Gebäude zeigen keine Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB(A) und keine Erhöhung des Gesamtlärmpegels auf mindestens 70 d(B)A am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht sowie keine weitere Erhöhung der vorhandenen Lärmbelastung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht.

In der Tabelle zur schalltechnischen Berechnung (Anhang 1) wurden zusätzlich die Gebäude auf passive Lärmsanierung überprüft.

Die Gebäude „Neckarstraße 12“ und „Neckarstraße 14“ überschreiten zwar in der Nacht die Auslösewerte für eine Lärmsanierung, da es sich hierbei allerdings um gewerbliche genutzte Bürogebäude handelt, besteht hier kein Anspruch auf eine Lärmsanierung.

Die schalltechnische Berechnung wurde gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) mit dem EDV-Programm „Sound Plan 7.4 8.2“ der Firma Braunstein + Bernd GmbH durchgeführt.

Die aktuellen Vermessungsdaten bildeten die Datengrundlage für die Topografie, Straßenhöhen, Gebäude usw.

Die Verkehrszahlen wurden aktuell für die Analyse und Prognose wie folgt ermittelt:

DTV 2017	62.300 Kfz/24 h	pt= 11,1 %	pn= 16,4 %
DTV 2030	66.300 Kfz/24 h	pt= 12,5 %	pn= 18,4 %

Für die Fahrtrichtung von Norden (AS Hochheim-Süd) nach Süden (AS Gustavsburg):

DTV 2035	29.300 Kfz/24 h	pt= 10,0 %	pn= 11,9 %
----------	-----------------	------------	------------

Für die Fahrtrichtung von Süden (AS Gustavsburg) nach Norden (AS Hochheim-Süd):

DTV 2035	32.400 Kfz/24 h	pt= 10,5 %	pn= 12,7 %
----------	-----------------	------------	------------

Die Geschwindigkeit wurde mit 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt.

Nach dem aktuellen Stand der Technik wird durchgehend ein lärm mindernder Fahrbahnbelag mit einer Pegelreduzierung von – 2 dB(A) eingebaut

Fundstellen

-„Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)“ vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 14.05.1990 (veröffentlicht: Bundesgesetzblatt (BGBl) 1990, Nr. 23, S. 880 ff)

-„Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV)“ vom 12.06.1990 (veröffentlicht: BGBl. 1990, S. 1036 ff)

-„Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV)“ vom 01.03.2021

-„Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes -VLärmSchR 97 -“, bekanntgegeben vom BMV mit ARS Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1997, Heft 12, S. 434 ff)

A 671 - Hochheim Vorlandbrücke

Anhang 1

Lfd.	SW	HFront	SA	H I-A	Analyse		Planfall		GW-Übersch		Diff. Be. / Er.		Anspr.
Nr.					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	passiv
			m	m	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Mainweg 5a IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
3	1.OG	W	384,86	-3,00	58	52	57	50	---	---	-1,0	-2,0	nein
	EG		384,86	-6,00	57	51	56	49	---	---	-1,0	-2,0	nein
Mainweg 9 IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
4	1.OG	W	409,01	-4,00	58	52	56	50	---	---	-2,0	-2,0	nein
	EG		409,01	-7,00	57	51	56	50	---	---	-1,0	-1,0	nein
Mainweg 11 IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
5	EG	W	406,04	-7,00	57	51	56	49	---	---	-1,0	-2,0	nein
Mainweg 15 IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
6	2.OG	W	398,29	-2,00	58	52	56	50	---	---	-2,0	-2,0	nein
	1.OG		398,29	-5,00	58	52	56	50	---	---	-2,0	-2,0	nein
	EG		398,29	-8,00	57	51	55	49	---	---	-2,0	-2,0	nein
Mainweg 17 IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
7	1.OG	W	389,17	-5,00	58	52	56	50	---	---	-2,0	-2,0	nein
	EG		389,17	-8,00	56	50	55	48	---	---	-1,0	-2,0	nein
Mainweg 19 IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
8	2.OG	W	382,06	-3,00	58	52	56	50	---	---	-2,0	-2,0	nein
	1.OG		382,06	-5,00	57	51	55	49	---	---	-2,0	-2,0	nein
	EG		382,06	-8,00	56	49	54	48	---	---	-2,0	-1,0	nein
Mainweg 25a IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
16	1.OG	W	303,80	-5,00	59	52	57	51	---	---	-2,0	-1,0	nein
	EG		303,80	-8,00	56	50	54	48	---	---	-2,0	-2,0	nein
Mainweg 27 IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
12	1.OG	W	316,93	-7,00	59	53	57	51	---	---	-2,0	-2,0	nein
	EG		316,93	-9,00	57	51	56	49	---	---	-1,0	-2,0	nein
Mainweg 29 IGW T/N: 66 / 56 dB(A) Nutzung: MI													
11	2.OG	NW	344,81	-4,00	59	53	57	51	---	---	-2,0	-2,0	nein
	1.OG		344,81	-7,00	58	52	57	51	---	---	-1,0	-1,0	nein
	EG		344,81	-10,00	58	52	56	50	---	---	-2,0	-2,0	nein

A 671 - Hochheim Vorlandbrücke

Anhang 1

Lfd.	SW	HFront	SA	H I-A	Analyse		Planfall		GW-Übersch		Diff. Be. / Er.		Anspr.
Nr.					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	passiv
			m	m	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Neckarstraße 12IGW T/N: 72 / 62 dB(A) Nutzung: GE													
17	1.OG	W	73,01	-2,00	71	65	70	63	---	1	-1,0	-2,0	N
	EG		73,01	-5,00	69	63	66	60	---	---	-3,0	-3,0	nein
Neckarstraße 14IGW T/N: 72 / 62 dB(A) Nutzung: GE													
18	2.OG	W	87,61	1,00	71	65	69	63	---	1	-2,0	-2,0	N
Sandstraße 19IGW T/N: 64 / 54 dB(A) Nutzung: WA													
13	1.OG	W	377,09	-2,00	59	53	57	51	---	---	-2,0	-2,0	nein
	EG		377,09	-4,00	59	53	57	51	---	---	-2,0	-2,0	nein

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Immissionsortnummer
2	SW	Stockwerk
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4-	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort - Achse Straße
5	H I-A	Höhe des Immissionsortes über - Achse Straße
6-7	Analyse	Beurteilungspegel Prognose Nullfall, tags
8-9	Planfall	Beurteilungspegel Planfall, tags
10-11	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei ergänztem Lärmschutz
12-13	Diff. Be. / Er.	Differenz von Bestand zu Ergänzung
14-14	Anspr.	Anspruch auf passiven Lärmschutz Tag/Nacht bzw. Entschädigung Außenwohnbereich

--	--

A 671 Hochheim Vorlandbrücke

Lfd.	SW	HFront	SA	H I-A	Analyse		Planfall		GW-Überschr		Differenz		Anspr.	
Nr.					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	passiv	
			m	m	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Rathausstraße 30														Nutzung: MI
1	2.OG	W	379,81	27,62	59	53	58	52	---	---	-1,0	-1,0	nein	
	1.OG		379,81	24,82	59	53	58	52	---	---	-1,0	-1,0	nein	
	EG		379,81	22,02	59	53	57	52	---	---	-2,0	-1,0	nein	
2	2.OG	NW	386,40	27,32	56	50	54	48	---	---	-2,0	-2,0	nein	
	1.OG		386,40	24,52	56	50	54	48	---	---	-2,0	-2,0	nein	
	EG		386,40	21,72	55	50	54	48	---	---	-1,0	-2,0	nein	
3	2.OG	SO	389,13	27,85	57	51	55	49	---	---	-2,0	-2,0	nein	
	1.OG		389,13	25,05	56	51	55	49	---	---	-1,0	-2,0	nein	
	EG		389,13	22,25	56	50	55	49	---	---	-1,0	-1,0	nein	
Rathausstraße 22														Nutzung: MI
4	1.OG	SW	398,38	23,18	59	53	57	52	---	---	-2,0	-1,0	nein	
	EG		398,38	20,38	59	53	57	51	---	---	-2,0	-2,0	nein	
5	1.OG	NW	399,02	23,03	57	51	56	50	---	---	-1,0	-1,0	nein	
	EG		399,02	20,23	57	51	55	50	---	---	-2,0	-1,0	nein	
Rathausstraße 21														Nutzung: MI
6	1.OG	W	468,06	24,19	57	51	55	49	---	---	-2,0	-2,0	nein	
	EG		468,06	21,39	56	51	55	49	---	---	-1,0	-2,0	nein	
7	1.OG	S	470,22	24,38	55	49	54	48	---	---	-1,0	-1,0	nein	
	EG		470,22	21,55	55	49	53	47	---	---	-2,0	-2,0	nein	
Mainweg 9														Nutzung: WR
9	2.OG	W	418,02	-0,22	58	53	57	51	---	---	-1,0	-2,0	nein	
	1.OG		418,02	-3,02	58	53	57	51	---	---	-1,0	-2,0	nein	
	EG		418,02	-5,82	58	52	56	51	---	---	-2,0	-1,0	nein	
Mainweg 2														Nutzung: WR
10	2.OG	W	478,25	0,52	57	52	56	50	---	---	-1,0	-2,0	nein	
	1.OG		478,25	-2,28	57	52	56	50	---	---	-1,0	-2,0	nein	
	EG		478,25	-5,08	57	51	56	50	---	---	-1,0	-1,0	nein	
Mainweg 27														Nutzung: MI
11	1.OG	W	324,98	-5,09	60	54	58	52	---	---	-2,0	-2,0	nein	
	EG		324,98	-7,89	60	54	58	52	---	---	-2,0	-2,0	nein	

Hessen Mobil
Außenstelle Wiesbaden

.2019

A 671 Hochheim Vorlandbrücke

Lfd.	SW	HFront	SA	H I-A	Analyse		Planfall		GW-Überschr		Differenz		Anspr.		
Nr.					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	passiv		
			m	m	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
Mainweg 29														Nutzung: MI	
12	1.OG	W	350,26	-4,78	59	54	57	52	---	---	-2,0	-2,0	nein		
	EG		350,26	-7,58	59	53	56	51	---	---	-3,0	-2,0	nein		
13	1.OG	S	354,60	-4,73	57	51	55	49	---	---	-2,0	-2,0	nein		
	EG		354,60	-7,53	57	51	55	49	---	---	-2,0	-2,0	nein		
Außerhalb														Nutzung: GE	
14	1.OG	W	55,36	-5,21	73	68	72	66	---	---	-1,0	-2,0	nein		
	EG		55,36	-8,01	69	63	68	67	---	---	-1,0	-1,0	nein		
15	1.OG	S	59,19	-5,18	72	66	70	64	---	---	-2,0	-2,0	nein		
	EG		59,19	-7,98	67	62	66	60	---	---	-1,0	-2,0	nein		

A 671 Hochheim Vorlandbrücke

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Immissionsortnummer
2	SW	Stockwerk
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4-	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort - Achse Straße
5	H I-A	Höhe des Immissionsortes über - Achse Straße
6-7	Analyse	Beurteilungspegel mit Bestandsparametern
8-9	Planfall	Beurteilungspegel bei Geschwindigkeitsreduzierung
10-11	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei 30 km/h Lärmschutz
12-13	Differenz	Differenz von Bestand und Reduzierung
14-14	Anspr.	Anspruch auf passiven Lärmschutz Tag/Nacht bzw. Entschädigung Außenwohnbereich

Hessen Mobil
Außenstelle Wiesbaden

.2019