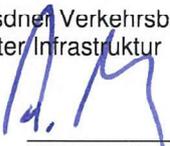
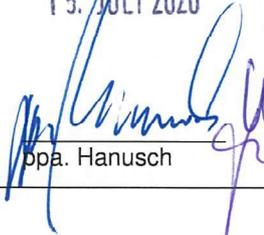


Landeshauptstadt Dresden  
Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Stadtbahn Dresden 2020, Teilabschnitt 1.2  
Nossener Brücke / Nürnberger Straße

# FESTSTELLUNGSENTWURF

– Unterlage 17.1 –  
Immissionstechnische Untersuchung  
Verkehrslärm

<p>aufgestellt: Dresdner Verkehrsbetriebe AG Center Infrastruktur</p> <p> Hemmersbach</p> <p>15. JULI 2020</p> <p> opa. Hanusch</p>	



# **Stadtbahn Dresden 2020, Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke – Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**

## **Unterlage 17.1**

### **Schalltechnische Untersuchungen**

#### **Inhaltsverzeichnis**

17.1.1 Erläuterungsbericht

17.1.2 Berechnungsunterlagen Emissionen

17.1.2.1 Ausgangsdaten und Emissionspegel Straßenbahn

17.1.2.2 Ausgangsdaten und Emissionspegel Kfz-Verkehr (Straße)

17.1.2.3 Ausgangsdaten und Emissionspegel DB-Strecken

17.1.3 Berechnungsunterlagen Immissionen

17.1.3.1 Immissionen Straßenbahn

17.1.3.2 Immissionen Kfz-Verkehr (Straße)

17.1.3.3 Immissionen Gesamtlärmbelastung  
Schiene, Straßenbahn und Kfz-Verkehr



# **Stadtbahn Dresden 2020, Stadtbahn- Neubaustrecke Nossener Brücke – Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**

## **Unterlage 17.1.1**

### **Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht -**

<b>GLIEDERUNG</b>	<b>SEITE</b>
<b>TABELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>2</b>
<b>1 VORBEMERKUNGEN .....</b>	<b>3</b>
<b>2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>3</b>
<b>3 EINORDNUNG DES VORHABENS .....</b>	<b>4</b>
<b>4 TECHNISCHE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>4</b>
4.1 QUERSCHNITT UND TOPOGRAPHIE .....	4
4.2 BERECHNUNGSVERFAHREN .....	5
4.3 VERKEHRSELASTUNG UND EMISSIONSPEGEL .....	7
4.4 GEBIETSNUTZUNGSEINSTUFUNG .....	8
<b>5 VERKEHRSLÄRMIMMISSIONEN OHNE LÄRMSCHUTZ .....</b>	<b>9</b>
5.1 STRAßENBAHN .....	9
5.2 KFZ-VERKEHR (STRASSE) .....	10
5.3 GESAMTLÄRMBETRACHTUNG .....	11
<b>6 NOTWENDIGE LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN .....</b>	<b>13</b>
<b>7 ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>14</b>
<b>QUELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>16</b>

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.....	3
Tabelle 2: Verkehrsbelastungszahlen Zugbelegung – Prognose 2030 .....	7
Tabelle 3: Verkehrsbelastungszahlen Linienbusverkehr - Prognose 2030 .....	7

## 1 Vorbemerkungen

Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist der Neubau der Stadtbahnstrecke zwischen der Bismarckbrücke im Zuge der Freiburger Straße und dem Knotenpunkt Nürnberger Straße / Hübnerstraße. Der als Teilstrecke 1.2 bezeichnete Abschnitt ist Bestandteil der Neubaustrecke 1 (Löbtau – Südvorstadt – Strehlen) des Stadtbahnprogrammes 2020 der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. Das Vorhaben schließt im Westen an die Maßnahmen der Teilstrecke 1.1 (Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße) an, die bereits umgesetzt wurde. Im Osten schließt sich die Teilstrecke 1.3 an.

Mit dem Neubau der Stadtbahnstrecke ist der grundlegende Ausbau der gesamten Verkehrsanlage, inklusive dem Ersatzneubau der Nossener Brücke sowie der Brücken über die Zwickauer Straße, Fabrikstraße und das Heizkraftwerksgelände vorgesehen.

Die detaillierte objektplanerische Beschreibung ist in Unterlage 1 enthalten.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ist neben der Betrachtung des Neubaubereichs der Stadtbahnstrecke zu prüfen, inwieweit sich Lärmbetroffenheiten durch die geänderte Gleislage am Nürnberger Ei bzw. aufgrund der Fahrspuränderungen des Kfz-Verkehrs ergeben.

Aufgrund der einschlägigen Rechtsprechung erfolgt in dieser Untersuchung auch eine Betrachtung der Gesamtlärmbelastung. Ziel ist die Ermittlung und der Vergleich der Gesamtlärmpegel aus dem Verkehrslärm von Eisenbahnverkehr, Straßenbahn und Kfz-Verkehr entlang der Teilstrecke 1.2 für den Prognosenullfall 2030 und den Prognoseplanfall 2030.

## 2 Rechtliche Grundlagen

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [1] bildet die allgemeine Grundlage zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen. Der Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte sowie die Berechnungsverfahren für Verkehrslärm sind in der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV [2] festgelegt. Die Berechnungen erfolgen für Straßenverkehrslärm nach Anlage 1 der 16. BImSchV, welche mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ [3] umgesetzt wurde. Für die schalltechnischen Berechnungen des Schienenverkehrslärms (Straßenbahnen) ist Anlage 2 (Schall 03-2012) der 16. BImSchV maßgebend.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge besteht gemäß 16. BImSchV, wenn: bei Neubaumaßnahmen oder mit dem Anbau eines zusätzlichen Fahrstreifens die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder bei Ausbaumaßnahmen eine wesentliche Änderung (Verschlechterung) der Lärmsituation auftritt, welche ursächlich mit einem erheblichen baulichen Eingriff in den Verkehrsweg (Straße/Schiene) verbunden ist und zudem die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

**Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV**

Gebietsnutzung	Grenzwerte in dB (A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Eine wesentliche Änderung der Lärmsituation liegt gemäß § 1 der 16. BImSchV vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff

- der vorhandene Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht wird,
- der vorhandene Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht wird oder
- der vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weiter erhöht wird (gilt nicht in Gewerbegebieten).

Die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung wird daher nicht berücksichtigt. Der zu erwartende Beurteilungspegel ist jeweils für denselben Prognosezeitpunkt für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff zu bestimmen. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff.

Im Falle einer wesentlichen Änderung sind die ermittelten Beurteilungspegel mit den gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV zu vergleichen. Werden an einem Berechnungspunkt mit wesentlicher Änderung Immissionsgrenzwertüberschreitungen festgestellt, sind geeignete Lärmvorsorgemaßnahmen planerisch vorzusehen.

### **3 Einordnung des Vorhabens**

Die Stadtbahn-Neubaustrecke im TA 1.2 ist vom Bauanfang an der Bismarckbrücke bis zum Nürnberger Ei als Neubau im Sinne der 16. BImSchV einzuordnen. Im weiteren Verlauf bis zum Bauende auf Höhe der Hübnerstraße wird die Maßnahme als erheblicher baulicher Eingriff eingestuft, da hier die im Bestand vorhandenen Gleise in ihrer Lage geändert werden.

In Folge der Maßnahme sind zudem Änderungen der Fahrbahngeometrie und der Straßenraumaufteilung der Kfz-Fahrspuren auf der gesamten Strecke erforderlich. Diese Änderungen stellen ebenfalls einen erheblichen baulichen Eingriff dar.

Die Bereiche mit einem erheblichen baulichen Eingriff sind hinsichtlich einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Absatz 2 der 16. BImSchV zu untersuchen.

### **4 Technische Grundlagen**

#### **4.1 Querschnitt und Topographie**

Der vorhandene Verkehrszug Nossener Brücke – Nürnberger Straße ist derzeit durchgehend vierstreifig ausgebaut. Es sind beidseitig Radwege vorhanden.

Künftig wird der vierstreifige Querschnitt für den Kfz-Verkehr erhalten. Die Stadtbahnstrecke ist hauptsächlich als besonderer Bahnkörper in Mittellage des Verkehrsraumes geplant. Der Gleisbereich ist zwischen Ebertplatz und Budapester Straße im Allgemeinen 7 m breit und für die Mitbenutzung des Busverkehrs vorgesehen. Nach der Haltestelle Chemnitzer Straße erhält der Gleisbereich eine Regelbreite von 6,65 m. Diese ergibt sich aus dem Gleisachsabstand von 3,00 m und den beidseitig freizuhaltenden Lichträumen von je 1,825 m. Zwischen der Haltestelle Chemnitzer Straße und dem Nürnberger Ei wird der besondere Bahnkörper als Rasengleis ausgebildet. Im Bereich von der Einmündung Bernhardstraße bis zum Ende der Baustrecke ist ein straßenbündiger Gleiskörper vorgesehen.

Die Verkehrsanlagen des MIV im Bereich der Nossener Brücke und auf der Nürnberger Straße werden mit 4 Fahrspuren mit einer Breite von jeweils 3,25 m verteilt auf zwei Richtungsfahrbahnen ausgebildet.

Der Planungsbereich beginnt am Übergang zur Bismarckbrücke in der Freiburger Straße mit dem Anschluss an die Planung des Teilabschnittes 1.1. Die Querschnittsbreite zwischen den Borden beträgt hier 9,42 m mit einem Gleisachsabstand von 3,00 m. Daran schließt das neue Gleisdreieck im Ebertplatz an. Damit werden die Anschlüsse der neuen Straßenbahntrasse an die vorhandenen Gleise in der Freiburger Straße und den Teilabschnitt 1.1 gewährleistet.

Im weiteren Verlauf befindet sich die Gleistrasse nördlich des vorhandenen Widerlagers der Löbtauer Brücke und kreuzt danach die Fahrbahn zur Löbtauer Brücke. Die Fabrikstraße, das Gelände der DREWAG, die Anlagen der DB AG und die Zwickauer Straße werden mit Brückenbauwerken überquert. Zwischen den Bauwerken sind mit Stützwänden eingefasste Erdkörper vorgesehen.

Im Bereich Nossener Brücke / Nürnberger Straße verläuft die Trasse zwangsläufig bestandsgleich. Der Querschnitt der Verkehrsanlage ist, bedingt durch die Neueinordnung der Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper, deutlich breiter als im Bestand. Die Verbreiterung der Verkehrsanlage erfolgt im Bereich der Nürnberger Straße vor allem in Richtung Norden. Südlich werden, wenn auch nicht im selben Maße, ebenfalls zusätzliche Flächen in Anspruch genommen. Am Nürnberger Ei existieren bereits Straßenbahngleise innerhalb der Fahrbahn. Die Straßenbahn wird in diesem Bereich zukünftig ebenfalls fahrbahnbündig und trassengleich geführt. Unmittelbar hinter dem Knotenpunkt Hübnerstraße erfolgt der Anschluss an den Bestand.

Weitere Angaben können Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) entnommen werden.

#### 4.2 Berechnungsverfahren

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung grundsätzlich zu berechnen.

Beurteilungspegel für Verkehrsgeräusche werden grundsätzlich in A-bewerteten Schalldruckpegeln angegeben (Einheit Dezibel(A)), die das menschliche Hörempfinden am besten nachbilden. Zur Beschreibung zeitlich schwankender Schallereignisse wie z. B. der Verkehrsgeräusche dient der A-bewertete Mittelungspegel.

Die Beurteilungspegel sind für Straßen gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung zu berechnen. Die Methoden für die Berechnung des Straßenverkehrslärms ergeben sich aus Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung und den RLS-90. Die Schallemission (d.h. die Abstrahlung von Schall aus einer Schallquelle) des Straßenverkehrs wird durch den Emissionspegel  $L_{m, E}$  gekennzeichnet. Der Emissionspegel ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse des Verkehrsweges bei freier Schallausbreitung. Die Stärke der Schallemission wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Fahrbahnoberfläche, der Gradienten und einem Zuschlag für Mehrfachreflexionen berechnet. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) einschließlich der zugehörigen Lkw-Anteile zugrunde gelegt.

Für Schienenwege sind die Beurteilungspegel gemäß § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung zu berechnen. Die Methoden für die Berechnung des Schienenlärms ergeben sich aus Anlage 2 („Schall 03-2012“) der Verkehrslärmschutzverordnung.

Die Ermittlung der Emissionspegel und der Schallausbreitung erfolgt mittels Berechnung in Frequenzbändern (8 Oktavbänder mit Mittenfrequenzen von 63 Hz bis 8 kHz). Hierdurch wird die unterschiedliche Schallausbreitung und Abschirmwirkung von eher hochfrequenten Geräuschen

(z.B. Stromabnehmer von Zügen) und eher tieffrequenten Geräuschen (z.B. Rollgeräusche von Güterzügen) berücksichtigt. Basis für die Emissionspegelermittlung von Straßenbahnen sind die Schalleistungspegel für unterschiedliche Fahrzeugeinheiten nach Beiblatt 2 der Anlage 2 der 16. BImSchV.

Den unterschiedlichen Geräuschen (Schallquellenarten) werden, wie im Folgenden aufgeführt, drei Quellhöhen (über Schienenoberkante) zugeordnet:

- 0 m = Rollgeräusche, Aggregatgeräusche, Antriebsgeräusche, aerodynamische Geräusche
- 4 m = Antriebsgeräusche, Aggregatgeräusche, aerodynamische Geräusche,
- 5 m = aerodynamische Geräusche

Die Stärke der Schallemission wird aus der Anzahl der Züge je Zugart (Fahrzeugkategorie mit gleicher Zusammensetzung der Fahrzeugeinheiten, gemäß Beiblatt 2), der Geschwindigkeit, der Fahrbahnart, des Fahrflächenzustandes und diversen Zuschlägen für z.B. enge Gleisradien etc. ermittelt.

Die Schallimmission (d.h. das Einwirken von Schall auf einen Punkt, also auf den Immissionsort) wird durch den Mittelungspegel  $L_m$  gekennzeichnet. Er ergibt sich aus der Emission unter zusätzlicher Berücksichtigung des Abstandes zwischen Immissions- und Emissionsort, der mittleren Höhe des Schallstrahls über dem Boden, von Reflexionen und Abschirmungen.

Zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten (gemäß § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung) dient der Beurteilungspegel  $L_r$ . Er ist gleich dem Mittelungspegel, der an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten um einen Zuschlag zur Berücksichtigung der zusätzlichen Störwirkung erhöht wird. Die Beurteilungspegel von Verkehrsgeräuschen werden getrennt für die Zeiträume „Tag“ und „Nacht“ berechnet:

$L_{r,T}$  für die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr und

$L_{r,N}$  für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die untersuchten Immissionsorte (Geschossseiten) sind in Unterlage 7 - Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen und den Berechnungsunterlagen in Unterlage 17.1.3 durch eine Immissionsortnummer gekennzeichnet.

Die Berechnung wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms „SoundPLAN“ Version 8.2 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Emissionspegel und als Immissionspegel (Beurteilungspegel) zusammengestellt.

### 4.3 Verkehrsbelastung und Emissionspegel

#### Straßenbahn (Schiene)

Die Zugbelegungszahlen wurden von der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) mit E-Mail vom 30.09.2015/ 26.10.2016 [6] (als Endstand inklusive Prognosenullfall) zur Verfügung gestellt. Für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen wurden die von der DVB AG übermittelten Taktzeiten bezogen auf Montag – Freitag (dichtestes Taktangebot) zu Grunde gelegt und die entsprechende Anzahl der Züge für den Tag- und Nachtzeitraum ermittelt.

**Tabelle 2: Verkehrsbelastungszahlen Zugbelegung – Prognose 2030**

Linie	Fahrten pro Richtung	
	Tag (6:00-22:00 Uhr)	Nacht (22:00-6:00 Uhr)
7	90	19
14	89	13

Folgende Parameter wurden den Berechnungen zu Grunde gelegt:

- Zuglänge Linie 14: 45 m (Anzahl Fahrten tags: 45, nachts 6)  
 30 m (Anzahl Fahrten tags: 44, nachts 7)
- Zuglänge Linie 7: alle Fahrten mit 45 m
- Geschwindigkeit: 30 bis 70 km/h (in Abhängigkeit von der Planung)

Die Emissionspegel sind in Unterlage 17.1.2.1 enthalten.

#### Straße (Kfz-Verkehr)

Die Verkehrsbelegung für den Kfz-Verkehr wurde von der LH Dresden, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung zur Verfügung gestellt. Die Zahlen der „Verkehrsprognose Dresden 2030“ entsprechen dem Bearbeitungsstand 07.10.2019 [7].

Die Unterlagen weisen für die Verkehrsbelegung den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) als  $DTV_{Mo-Fr}$  und den SV-Anteil ( $> 3,5$  t) aus. Für die schalltechnischen Berechnungen sind gemäß RLS-90 die Werte für den  $DTV_{Mo-So}$  (über alle Tage des Jahres gemittelt) und der Lkw-Anteil  $> 2,8$  t heranzuziehen. Aus diesem Grund sind entsprechende Umrechnungen erforderlich. Diese Umrechnungen erfolgten in der vorliegenden Untersuchung anhand von in der „Verkehrsprognose Dresden 2030“ enthaltenen Umrechnungsfaktoren.

Da in den Daten keine Linienbusse enthalten sind, ist für die Bereiche mit Linienbusverkehr eine zusätzliche Berücksichtigung im DTV und im Lkw-Anteil erforderlich. Die Anzahl der Fahrten pro Richtung im Tag- und Nachtzeitraum wurde von der DVB AG in der E-Mail [6] für die Linien 61, 62, 90 und 333 aufgeführt.

**Tabelle 3: Verkehrsbelastungszahlen Linienbusverkehr - Prognose 2030**

Linie	Fahrten pro Richtung	
	Tag (6:00-22:00 Uhr)	Nacht (22:00-6:00 Uhr)
61*)	105	18
62	127	16
90	46	8
333*)	29	3

\*) ÖPNV-Linienfahrten im Zuge der Nossener Brücke / Nürnberger Straße

Die Verkehrsbelastungen und Umrechnungen für die Verkehrsprognose 2030 für den Nullfall (ohne Stadtbahnneubaustrecke) und den Planfall (mit Stadtbahnneubaustrecke) mit Berücksichtigung der Linienbusse sind in Unterlage 17.1.2.2 aufgeführt.

### **DB-Strecke/Anlagen (Schiene)**

Die Zugbelegungszahlen der Strecke 6258 wurden von der Deutschen Bahn AG mit E-Mail vom 13.11.2019 [9] zur Verfügung gestellt. Für die vorliegende Untersuchung wurden hieraus die Daten der Prognose 2030 entnommen. Angaben zu Rangierfahrten im Bahnhof Dresden-Altstadt wurden von der DB Netz AG per Email vom 04.12.2019 und 25.03.2020 [10] bereit gestellt. Die entsprechenden Eingangsdaten und Emissionspegel sind in Unterlage 17.1.2.3 enthalten.

## **4.4 Gebietsnutzungseinstufung**

Die Gebietsnutzungseinstufung erfolgte aufgrund der vor Ort festgestellten Nutzung in Anlehnung an den Flächennutzungsplan in den Stadtgrenzen vom 01.01.1999, Bearbeitungsstand 06.06.2019 [8].

Der Abschnitt zwischen Ebertplatz und Knotenpunkt Nürnberger Straße / Budapester Straße / Chemnitzer Straße verläuft zum größten Teil im gewerblich genutzten Gebiet. Am Ebertplatz grenzt im Norden eine mehrgeschossige Wohnbebauung an. Im anschließenden Abschnitt der Nürnberger Straße zwischen dem Knotenpunkt (KP) Budapester Straße / Nürnberger Straße und dem KP Nürnberger Straße / Hübnerstraße befindet sich beidseitig mehrgeschossige Wohnbebauung mit teilweiser Geschäftsnutzung im Erdgeschoß.

Der Bereich der Nürnberger Straße zwischen Bernhardstraße und Hübnerstraße ist durch das sogenannte „Nürnberger Ei“ geprägt. Dabei handelt es sich um eine ovale Erweiterung mit parkähnlichem Charakter. Im nordwestlichen Teil befinden sich gegenwärtig die Wendeschleife der Straßenbahnlinie 8 sowie eine Wendefahrbahn für Busse.

Der Bereich Fabrikstraße / Siebenlehner Straße / Oederaner Straße gehört zum in Kraft getretenen Bebauungsplan 101, Dresden-Altstadt II / Plauen. Dieser beinhaltet das Verkehrsbauvorhaben Fabrikstraße / Hofmühlenstraße. An das Planungsgebiet grenzt östlich der rechtskräftige Bebauungsplan 072, Dresden-Altstadt II Nr. 1 (Nürnberger Platz).

## 5 Verkehrslärmimmissionen ohne Lärmschutz

Die Berechnung der Lärmbelastung an den Berechnungspunkten erfolgt für alle Verkehrsarten getrennt nach § 3 der 16. BImSchV / RLS-90 (Kfz-Verkehr) bzw. § 4 der 16. BImSchV (Schienenverkehr - Straßenbahn) für alle Gebäude der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung.

Für alle Immissionsorte im Bauabschnitt wird die volle Verkehrsbelastung aus dem Bauabschnitt und den angrenzenden, nicht geänderten Abschnitten berücksichtigt. Für die angrenzenden Immissionsorte vor und hinter dem eigentlichen Bauabschnitt wird lediglich die Verkehrsbelastung aus dem Bauabschnitt selbst berücksichtigt. Diese Verfahrensweise entspricht den Ausführungen in den VLärmSchR 97 [4] unter Abschnitt X. Nr. 27.

Die Beurteilungspegel werden für die ausgewählten Berechnungspunkte mit Hilfe des Programms "SoundPLAN, Version 8.2" errechnet. In der Unterlage 7 sind die untersuchten Berechnungspunkte dargestellt.

### 5.1 Straßenbahn

Die Berechnung der Verkehrslärmimmissionen des Schienenverkehrs erfolgt auf Basis der o.g. Verkehrsbelegungen für den Prognose-Planfall (mit Stadtbahnneubaustrecke) getrennt für den Neubaubereich von der Bismarckbrücke bis zum Nürnberger Ei und den Bereich mit erheblichem baulichen Eingriff vom Nürnberger Ei bis zum Bauende (Hübnerstraße). Die Ergebnisse sind in Unterlage 17.1.3.1 zusammengestellt.

#### **Neubaubereich (Freiberger Straße bis Nürnberger Ei)**

Im Neubaubereich wurden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Nachtzeitraum an 55 Gebäuden ermittelt. An 18 dieser 55 Gebäude wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten. Zudem wird an 37 Außenwohnbereichen (Balkonen) der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum nicht eingehalten. Betroffen sind Ebertplatz 2 mit 2 Balkonen, Budapeststraße 69 mit 7 Balkonen, Nürnberger Straße 7 und 9 mit jeweils 10 Balkonen und Nürnberger Straße 11 mit 8 Balkonen. Die höchsten Beurteilungspegel wurden für das Gebäude Nürnberger Straße 2 mit 65 dB(A) am Tag und 61 dB(A) in der Nacht ermittelt.

Die betroffenen Gebäude und Geschosseiten, sowie Außenwohnbereiche (Balkone) sind in der Tabelle in Anlage 1 zu diesem Bericht zusammengefasst.

#### **Bereich mit erheblichem baulichem Eingriff (Nürnberger Ei bis Bauende)**

Im Ergebnis der Berechnungen können folgende Feststellungen hinsichtlich der Kriterien der wesentlichen Änderung nach 16. BImSchV getroffen werden:

- die vorhandenen Beurteilungspegel werden an keinem Gebäude um mindestens 3 dB(A) (ungerundet um 2,1 dB(A)) erhöht,
- die vorhandenen Beurteilungspegel liegen unter 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts und werden nicht auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht,

Der mit den Lageänderungen der Gleise verbundene erhebliche bauliche Eingriff führt nicht zu einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV.

## 5.2 Kfz-Verkehr (Straße)

Die im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenbahntrasse erforderlichen Änderungen der Kfz-Fahrestreifen werden als erheblicher baulicher Eingriff hinsichtlich der Kriterien der wesentlichen Änderung untersucht.

Die Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen des Kfz-Verkehrs erfolgt daher auf Basis der o.g. Verkehrsbelegungen der Verkehrsprognose 2030 für den Prognose-Nullfall (ohne Stadtbahnneubaustrecke) und den Prognose-Planfall (mit Stadtbahnneubaustrecke) im gesamten Bereich des TA 1.2.

An lichtzeichengeregelten Kreuzungen wird der entfernungsabhängige Zuschlag für die erhöhte Störwirkung gemäß Tabelle 2 der RLS-90 bei der Ermittlung der Immissionspegel berücksichtigt. Die Ergebnisse für alle untersuchten Immissionsorte sind in der Unterlage 17.1.3.2 zusammengestellt.

Im Ergebnis der Berechnungen können folgende Feststellungen getroffen werden:

Aufgrund der Verlagerung der Fahrbahnen und der zusätzlichen Lichtsignalanlage an der Kreuzung Hohe Straße führt der durch das Vorhaben bedingte erhebliche bauliche Eingriff an der Straße zu einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Tag- und Nachtzeitraum an 27 Gebäuden.

Zudem sind an den Gebäuden Nürnberger Straße 7, 9 und 11 an jeweils 10, insgesamt damit an 30 Außenwohnbereichen (Balkonen) Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes im Tagzeitraum zu verzeichnen.

Die höchste Zunahme des Beurteilungspegels tritt am Gebäude Nürnberger Straße 11a aufgrund der neu geplanten Lichtsignalanlage und der Verschiebung der Straßenachse auf.

Die höchsten Beurteilungspegel wurden an den betroffenen Gebäuden Chemnitzer Straße 59b, Nürnberger Straße 3 und Nürnberger Straße 11 mit 73/65 dB(A) tags/nachts ermittelt. Hier wird der Immissionsgrenzwert tags um 14 dB und nachts um 16 dB überschritten.

Die betroffenen Gebäude und Geschosseiten, sowie Außenwohnbereiche (Balkone), bei welchen das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt ist und zudem eine Immissionsgrenzwertüberschreitung vorliegt, sind in der Tabelle in Anlage 2 zu diesem Bericht zusammengefasst. Von den betroffenen Gebäuden sind 15 Gebäude und 27 Außenwohnbereiche (Balkone) bereits auch durch die Straßenbahn betroffen.

### 5.3 Gesamtlärbetrachtung

Aufgrund der einschlägigen Rechtsprechung ist im Zuge des Vorhabens wegen der sehr hohen Beurteilungspegel auch eine Betrachtung hinsichtlich der Gesamtlärbelastung geboten.

Ziel der Gesamtlärbetrachtung ist die Ermittlung und der Vergleich der Gesamtlärmpegel aus dem Verkehrslärm von Eisenbahnverkehr, Straßenbahn und Kfz-Verkehr entlang der Teilstrecke 1.2 inklusive Berücksichtigung der unveränderten Straßenbahntrasse (Freiberger Straße) und der unveränderten Straßenzüge für den Prognosenullfall 2030 und den Prognoseplanfall 2030.

In diesem Zusammenhang ist der Verkehrslärm von den Gleisanlagen im Bereich der Nossener Brücke mit zu berücksichtigen. Die erforderlichen Angaben zur Zugbelegung der DB-Strecke 6258 wurden von der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit E-Mail vom 13.11.2019 [9] zur Verfügung gestellt. Angaben zur Anzahl der Rangierbewegungen im Bahnhof Dresden-Altstadt wurden von der DB Netz AG per E-Mail vom 04.12.2019 [10] übermittelt.

Gemäß Rechtsprechung sind für die Bereiche, welche Beurteilungspegel über 70/60 dB(A) tags/nachts aufweisen, weitere Erhöhungen, welche mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehen auszuschließen bzw. sind im Falle von Erhöhungen entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, auch wenn diese nicht unmittelbar aus dem Immissionsschutzrecht abzuleiten sind. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen zur Wahrung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit gemäß Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz.

Da dem Gutachter keine Informationen zur Relevanz einer Überschreitung des Schwellenwertes in Höhe von 70 dB(A) im Tagzeitraum in Außenwohnbereichen und an gewerblich genutzten Büroräumen vorliegen, wurden diese Bereiche in der vorliegenden Gesamtlärbetrachtung vorsorglich mitberücksichtigt.

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 14 gewerblich genutzte Gebäude (Büro), 91 Wohngebäude und 132 Außenwohnbereiche betrachtet.

Die detaillierten Ergebnisse der Gesamtlärbetrachtung sind in Unterlage 17.1.3.3 mit einer Gegenüberstellung Nullfall-Planfall dokumentiert. Pegel mit Überschreitung der Schwellenwerte 70/60 dB(A) tags/nachts sind rot hervorgehoben. Im Falle einer Überschreitung des Schwellenwertes tags/nachts im Prognose-Planfall ist in den beiden vorletzten Spalten das Maß der vorhabenbedingten Erhöhung angegeben. In der letzten Spalte ist zusätzlich vermerkt, ob für das jeweilige Gebäude/den jeweiligen Außenwohnbereich bereits ein Anspruch aus der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV festgestellt wurde. Hierin bedeuten S = aus Straßenbahn, K = aus Kfz-Verkehr und B = aus beiden Verkehrsarten.

Die Auswertung der Ergebnistabelle führt zu folgenden Feststellungen:

#### **Überschreitungen der Schwellenwerte 70/60 dB(A) tags/nachts im Prognose-Nullfall 2030**

Der Schwellenwert von 70 dB(A) tags wird an 4 Gewerbegebäuden, 12 Wohngebäuden und 29 Außenwohnbereichen überschritten.

Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) im Nachtzeitraum sind an 43 Wohngebäuden festzustellen.

### **Überschreitungen der Schwellenwerte 70/60 dB(A) tags/nachts im Prognose-Planfall 2030**

Im Prognose-Planfall wird an den 4 bereits im Prognose-Nullfall betroffenen Gewerbegebäuden der Schwellenwert von 70 dB(A) tags überschritten. Vorhabenbedingte Erhöhungen treten nur an den 3 Gebäuden Nossener Brücke 8, 10 und 12 auf.

Im Ergebnis der Berechnungen für die Außenwohnbereiche sind Überschreitungen des Schwellenwertes von 70 dB(A) tags an insgesamt 53 Außenwohnbereichen im Prognose-Planfall festzustellen. An den 29 bereits im Prognose-Nullfall betroffenen Außenwohnbereichen sind die Gesamtlärmpegel im Prognose-Planfall geringer oder bleiben gleich. Infolge dessen wird an 6 im Prognose-Nullfall betroffenen Außenwohnbereichen der Schwellenwert im Prognose-Planfall nicht mehr überschritten. Vorhabenbedingte Erhöhungen der Gesamtlärmpegel treten an 30 Außenwohnbereichen der Nürnberger Straße 7, 9 und 11 (jeweils 10) auf. Hier wird im Prognose-Planfall erstmals der Schwellenwert von 70 dB(A) überschritten.

Im Prognose-Planfall wird der Schwellenwert von 70 dB(A) tags an insgesamt 17 Wohngebäuden überschritten. Nur an 11 dieser Gebäude ist jedoch eine vorhabenbedingte Erhöhung festzustellen, davon an 5 der 12 im Prognose-Nullfall betroffenen Wohngebäude. Erstmals überschritten wird der Schwellenwert im Prognose-Planfall an den 6 Wohngebäuden Nürnberger Straße 5, 10, 12, 13, 14 und 16.

Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) im Nachtzeitraum sind im Prognose-Planfall an insgesamt 52 Wohngebäuden festzustellen. Vorhabenbedingte Erhöhungen treten jedoch nur an insgesamt 28 Gebäuden auf, davon an 19 bereits im Prognose-Nullfall betroffenen Gebäuden. An 24 der im Prognose-Nullfall betroffenen 43 Wohngebäude sind die Gesamtlärmpegel im Prognose-Planfall geringer oder bleiben gleich. Entsprechend treten vorhabenbedingte Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) nachts im Prognose-Planfall an 9 Wohngebäuden erstmals auf. Es handelt sich hierbei um die Gebäude Nürnberger Straße 9, 11, 11a, 13, 15, 17, 19, 29 und 31.

Für 20 der betroffenen Gebäude und die betroffenen 30 Außenwohnbereiche wurde in den Untersuchungen nach der 16. BImSchV bereits der Anspruch dem Grunde nach auf passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen festgestellt. Im Rahmen der Ermittlung der tatsächlichen erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigungsansprüche wären gegebenenfalls die Werte der hier vorliegenden Gesamtlärmberechnung zur Bewertung heranzuziehen.

## 6 Notwendige Lärmschutzmaßnahmen

Aufgrund der festgestellten Betroffenheiten sind Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich. Aktive Lärmschutzmaßnahmen zwischen Straße und Bebauung bzw. zwischen Straßenbahntrasse und Straße sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Platzverhältnisse, Zuwegungen, Querungen, Stadtbild etc.) nicht realisierbar. Zudem wären diese lediglich für das untere Geschoss der Gebäude wirksam.

An den betroffenen Gebäudeseiten bzw. Außenwohnbereichen besteht daher dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz bzw. auf Entschädigung der verbleibenden Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen.

Anmerkung:

Aufgrund der sehr hohen Beurteilungspegel in Höhe von deutlich über 70/60 dB(A) tags/nachts sollte alternativ der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags in Erwägung gezogen werden. Entsprechende Fahrbahnoberflächen mit einer lärm mindernden Wirkung von – 3 bis -4 dB(A) werden seit mehreren Jahren in verschiedenen Städten (so auch in Dresden) im Rahmen von Teststrecken erprobt, sind bislang aber nicht zugelassen. Die Ermittlung der Beurteilungspegel mit Berücksichtigung eines solchen Fahrbahnbelags ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

## 7 Zusammenfassung

Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung war der Neubau der Stadtbahnstrecke zwischen der Bismarckbrücke im Zuge der Freiburger Straße und dem Knotenpunkt Nürnberger Straße / Hübnerstraße. Der als Teilstrecke 1.2 bezeichnete Abschnitt ist Bestandteil der Neubaustrecke 1 (Löbtau – Südvorstadt – Strehlen) des Stadtbahnprogrammes 2020 der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. Das Vorhaben schließt im Westen an die Maßnahmen der Teilstrecke 1.1 (Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße) an, welche bereits umgesetzt wurden. Im Osten schließt sich die Teilstrecke 1.3 an.

Mit dem Neubau der Stadtbahnstrecke ist der grundlegende Ausbau der gesamten Verkehrsanlage, inklusive dem Ersatzneubau der Nossener Brücke sowie der Brücken über die Zwickauer Straße, Fabrikstraße und das Heizkraftwerksgelände vorgesehen.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung war neben der Betrachtung des Neubaubereichs der Stadtbahnstrecke zu prüfen, inwieweit sich Lärmbetroffenheiten durch die geänderte Gleislage am Nürnberger Ei bzw. aufgrund der Fahrspuränderungen des Kfz-Verkehrs ergeben.

Die Neubaustrecke der Straßenbahn im TA 1.2 war als Neubau im Sinne der 16. BImSchV zu beurteilen. Der Teilabschnitt der Straßenbahnstrecke von der Gleisschleife am Nürnberger Ei bis zum Bauende ist aufgrund der Anpassung des Gleisabstandes als erheblicher baulicher Eingriff zu werten und hinsichtlich des Kriteriums der wesentlichen Änderung zu beurteilen.

Die Maßnahme hat Änderungen der Fahrbahngeometrie und der Straßenraumaufteilung zur Folge. Entsprechend kommt es zu Achsverschiebungen der Kfz-Fahrstreifen. Es handelt sich demnach bei dem Vorhaben um einen erheblichen baulichen Eingriff bezogen auf den Kfz-Verkehr, bei dem der Eingriff hinsichtlich einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Absatz 2 der 16. BImSchV zu untersuchen ist.

Die Untersuchungen erfolgten entsprechend den gesetzlichen Vorgaben separat für den Schienenverkehrslärm (Straßenbahn) und den Straßenverkehrslärm jeweils getrennt für den Tagzeitraum von 06:00 – 22:00 Uhr und den Nachtzeitraum von 22:00 – 06:00 Uhr. Den Untersuchungen wurde das prognostizierte Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2030 zu Grunde gelegt.

Im Ergebnis der durchgeführten Berechnungen waren die folgenden Feststellungen aus den Berechnungsergebnissen für den Straßenbahnverkehr abzuleiten

- im Bereich der Neubaustrecke werden an 55 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum überschritten
- an 18 der betroffenen Gebäude im Nachtzeitraum wird zudem der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten
- an 37 Außenwohnbereichen (Balkonen) wird der Immissionsgrenzwert im Tagzeitraum überschritten
- im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs an den bestehenden Straßenbahngleisen werden die Kriterien der wesentlichen Änderung an keinem Gebäude erfüllt.

Aus den Berechnungen für den Kfz-Verkehr ergeben sich die folgenden Ergebnisse.

- der vorhandene Beurteilungspegel wird an 27 Gebäuden und 30 Außenwohnbereichen (Balkonen) um mindestens 3 dB(A) erhöht und/oder der vorhandene Beurteilungspegel unter 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht bzw. der vorhandene Beurteilungspegel über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts weiter erhöht

Der durch das Vorhaben bedingte erhebliche bauliche Eingriff an der Straße führt somit zu einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV bei gleichzeitiger Überschreitung des jeweiligen Immissionsgrenzwertes an 27 Gebäuden und 30 Außenwohnbereichen (Balkonen).

Aktive Lärmschutzmaßnahmen können wegen der örtlichen Gegebenheiten nicht vorgesehen werden. Daher besteht für die betroffenen Gebäude der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen und für die betroffenen Außenwohnbereiche auf Entschädigung der verbleibenden Beeinträchtigungen dem Grunde nach.

Im Rahmen der Untersuchung erfolgte zudem eine Gesamtlärmbetrachtung. Ziel war die Ermittlung und der Vergleich der Gesamtlärmpegel aus dem Verkehrslärm von Eisenbahnverkehr, Straßenbahn und Kfz-Verkehr entlang der Teilstrecke 1.2 für den Prognose-Nullfall 2030 und den Prognose-Planfall 2030. Im Ergebnis konnten die vorhabenbedingten Erhöhungen bereits vorhandener Überschreitungen bzw. durch das Vorhaben bedingte erstmaligen Überschreitungen der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70/60 dB(A) tags/nachts ermittelt werden. Betroffen sind 3 gewerblich genutzte Gebäude (Büros), 30 Außenwohnbereiche und 28 Wohngebäude.

EIBS GmbH  
Dresden 29.06.2020

*i.A. W. Kersten*  
.....  
Dipl.-Phys. W. Kersten  
Projektingenieur

*i. A. Olbrich*  
.....  
Dipl.-Ing. T. Olbrich  
Projektleiter

## Quellenverzeichnis

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 17.5.2013 BGBl. I 1274, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 08.04.2019 BGBl. I 432
- [2] „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)“ vom 12. Juni 1990, veröffentl. BGBl. Teil I, 1990, Nr. 27 vom 20. Juni 1990, S. 1036, zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 18.12.2014, BGBl. I S 2269
- [3] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90, Ausgabe 1990, Berichtigte Fassung 1992“ FGSV-Nr. 334
- [4] „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“ (ARS Nr. 26/1997), veröffentl. Im VkB I 12/1997, S. 434, geändert gem. Rundschreiben StB 13/144.2/01/1206434 vom 25.06.2010
- [5] Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786)
- [6] E-Mail der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) vom 05.08.2015 / 26.10.2016
- [7] Verkehrsplanerische Untersuchung auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2030, Modell: Prognose IVM 2030, Stand vom 19.05.2016, Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau und Verkehr/ Stadtplanungsamt/ Abt. Verkehrsentwicklungsplanung/SG Grundlagen der Verkehrsplanung, 07.10.2019, Ergänzung für Kaitzer Straße vom 21.01.2020
- [8] Flächennutzungsplan in den Stadtgrenzen vom 01.01.1999, Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften, Bearbeitungsstand 06.06.2019
- [9] E-Mail der DB AG zur Zugbelegung der Strecke 6258 vom 13.11.2019
- [10] E-Mail zur Anzahl der Rangierfahrten im Bahnhof Dresden-Altstadt, DB Netz AG, 04.12.2019, Ergänzung zur Verteilung E-Mail vom 25.03.2020
- [11] Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2016, Bundesministerium für Verkehr, und digitale Infrastruktur, Abteilung Straßenbau

### Allgemeine Rundschreiben Straßenbau und Erlasse:

BMV /BMVBW / BMVBS:

ARS 14/1991; ARS 17/1992; ARS 05/2002; ARS 08/2004; ARS 05/2006; ARS 03/2009;  
ARS 22/2010 zu den RLS-90

SMWA:

Erlass vom 26.08.2004 zur Gebietseinstufung

### Weiterhin:

Rechenbeispiele zu den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1992 -  
RBLärm-92, FGSV 334/1

Digitale Daten der Objektplanung von EIBS GmbH

## **Unterlage 17.1.1**

### **Anlage 1**

# **Betroffenheiten Straßenbahnverkehr**

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	IO-Nr.	Immissionsortnummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	Station	Bau- oder Betriebskilometer
4	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
5	SW	Stockwerk bzw. Höhe AWB
6	Nutz	Gebietsnutzung : WA = Wohngebiet, MI = Mischgebiet, GE = Gewerbegebiet, AWB = Außenwohnbereich
7	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
8	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
9-10	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
11-	Prognose oL	Beurteilungspegel aus Prognosebelastung 2030 Tag/Nacht
13-14	IGW-Über.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes
15	Anspruch	Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz bzw. Entschädigung Außenwohnbereich tags/nachts

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Ebertplatz 1	0+057	W	EG	WA	23,5	3,5	59	49	63	58	3,2	8,7	T/N
		0+057	W	1.OG	WA	23,5	6,3	59	49	63	59	3,8	9,4	T/N
		0+057	W	2.OG	WA	23,5	9,1	59	49	63	59	3,8	9,3	T/N
		0+057	W	3.OG	WA	23,5	11,9	59	49	63	59	3,7	9,2	T/N
		0+057	W	4.OG	WA	23,5	14,7	59	49	63	58	3,4	9,0	T/N
		0+053	W	EG	WA	26,4	3,5	59	49	61	57	1,6	7,2	T/N
		0+053	W	1.OG	WA	26,4	6,3	59	49	62	58	2,7	8,3	T/N
		0+053	W	2.OG	WA	26,4	9,1	59	49	62	58	2,8	8,3	T/N
2		0+053	W	3.OG	WA	26,4	11,9	59	49	62	58	2,7	8,2	T/N
		0+053	W	4.OG	WA	26,4	14,7	59	49	62	57	2,5	8,0	T/N
		0+070	SW	EG	WA	25,6	3,4	59	49	62	58	2,8	8,3	T/N
		0+070	SW	1.OG	WA	25,6	6,2	59	49	64	59	4,1	9,7	T/N
		0+070	SW	2.OG	WA	25,6	9,0	59	49	64	59	4,2	9,7	T/N
		0+070	SW	3.OG	WA	25,6	11,8	59	49	64	59	4,1	9,6	T/N
		0+070	SW	4.OG	WA	25,6	14,6	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		0+063	SW	EG	WA	23,4	3,4	59	49	63	58	3,5	9,0	T/N
3	Ebertplatz 1b	0+063	SW	1.OG	WA	23,4	6,2	59	49	64	59	4,2	9,8	T/N
		0+063	SW	2.OG	WA	23,4	9,0	59	49	64	59	4,2	9,8	T/N
		0+063	SW	3.OG	WA	23,4	11,8	59	49	64	59	4,1	9,6	T/N
		0+063	SW	4.OG	WA	23,4	14,6	59	49	63	59	3,8	9,4	T/N
		0+088	SO	EG	WA	35,7	3,3	59	49	57	53	-	3,1	N
		0+088	SO	1.OG	WA	35,7	6,1	59	49	59	54	-	4,6	N
		0+088	SO	2.OG	WA	35,7	8,9	59	49	59	55	-	5,5	N
		0+088	SO	3.OG	WA	35,7	11,7	59	49	60	55	0,3	5,8	T/N
4	Ebertplatz 2	0+088	SO	4.OG	WA	35,7	14,5	59	49	60	55	0,5	6,0	T/N
		0+081	SW	EG	WA	30,6	3,4	59	49	61	56	1,3	6,9	T/N
		0+081	SW	1.OG	WA	30,6	6,2	59	49	63	59	3,5	9,1	T/N
		0+081	SW	2.OG	WA	30,6	9,0	59	49	63	59	3,8	9,3	T/N
		0+081	SW	3.OG	WA	30,6	11,8	59	49	63	59	3,8	9,3	T/N
		0+081	SW	4.OG	WA	30,6	14,6	59	49	63	59	3,6	9,2	T/N
		0+085		(9,0 m)	AWB	42,0	8,8	59	-	60	-	0,8	-	T
		0+085		(11,8 m)	AWB	42,0	11,6	59	-	61	-	1,4	-	T
5	Ebertplatz 2 AWB	0+082	S	EG	WA	47,7	3,2	59	49	56	52	-	2,1	N
		0+082	S	1.OG	WA	47,7	6,0	59	49	57	53	-	3,1	N
		0+082	S	2.OG	WA	47,7	8,8	59	49	58	54	-	4,3	N
		0+082	S	3.OG	WA	47,7	11,6	59	49	59	55	-	5,1	N
		0+082	S	4.OG	WA	47,7	14,4	59	49	59	55	-	5,5	N
6	Ebertplatz 2b	0+089	SW	EG	WA	50,7	3,3	59	49	57	52	-	3,0	N
		0+089	SW	1.OG	WA	50,7	6,1	59	49	58	53	-	4,0	N
		0+089	SW	2.OG	WA	50,7	8,9	59	49	59	55	-	5,3	N
		0+089	SW	3.OG	WA	50,7	11,7	59	49	60	55	0,5	6,0	T/N
		0+089	SW	4.OG	WA	50,7	14,5	59	49	60	56	0,8	6,3	T/N
7	Ebertplatz 3	0+106	SW	EG	WA	56,7	3,3	59	49	57	53	-	3,2	N
		0+106	SW	1.OG	WA	56,7	6,1	59	49	58	54	-	4,2	N
		0+106	SW	2.OG	WA	56,7	8,9	59	49	59	55	-	5,3	N
		0+106	SW	3.OG	WA	56,7	11,7	59	49	60	56	0,8	6,4	T/N
		0+106	SW	4.OG	WA	56,7	14,5	59	49	61	56	1,3	6,8	T/N
		0+111	SO	EG	WA	61,0	3,1	59	49	54	50	-	0,3	N
		0+111	SO	1.OG	WA	61,0	5,9	59	49	55	51	-	1,1	N
		0+111	SO	2.OG	WA	61,0	8,7	59	49	56	51	-	2,0	N
		0+111	SO	3.OG	WA	61,0	11,5	59	49	57	52	-	2,8	N
		0+111	SO	4.OG	WA	61,0	14,3	59	49	57	53	-	3,4	N
		8	Freiberger Straße 117	0+045	NW	EG	WA	59,1	2,9	59	49	51	46	-
0+045	NW			1.OG	WA	59,1	5,7	59	49	52	47	-	-	nein
0+045	NW			2.OG	WA	59,1	8,5	59	49	53	48	-	-	nein
0+045	NW			3.OG	WA	59,1	11,3	59	49	54	49	-	-	nein
0+045	NW			4.OG	WA	59,1	14,1	59	49	54	50	-	0,2	N
9	Freiberger Straße 119	0+045	NW	EG	WA	47,1	3,0	59	49	53	49	-	-	nein
		0+045	NW	1.OG	WA	47,1	5,8	59	49	54	50	-	0,4	N
		0+045	NW	2.OG	WA	47,1	8,6	59	49	56	51	-	1,8	N
		0+045	NW	3.OG	WA	47,1	11,4	59	49	56	52	-	2,1	N
		0+045	NW	4.OG	WA	47,1	14,2	59	49	56	52	-	2,1	N

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station	HFront	SW	Nutz	SA	H1-A	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv		
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
1	2	km	4	5	6	m	m	9	10	11	12	13	14	15		
21	Freiberger Straße 121	0+046	NW	EG	WA	39,2	3,1	59	49	56	51	-	1,7	N		
		0+046	NW	1.OG	WA	39,2	5,9	59	49	57	53	-	3,6	N		
		0+046	NW	2.OG	WA	39,2	8,7	59	49	58	54	-	4,4	N		
		0+046	NW	3.OG	WA	39,2	11,5	59	49	58	54	-	4,4	N		
		0+046	NW	4.OG	WA	39,2	14,3	59	49	58	54	-	4,3	N		
		22	0+048	W	EG	WA	31,7	3,2	59	49	59	54	-	4,8	N	
				W	1.OG	WA	31,7	6,0	59	49	61	56	1,1	6,7	T/N	
				W	2.OG	WA	31,7	8,8	59	49	61	56	1,3	6,9	T/N	
				W	3.OG	WA	31,7	11,6	59	49	61	56	1,3	6,8	T/N	
W	4.OG			WA	31,7	14,4	59	49	61	56	1,1	6,7	T/N			
24	Saxoniastraße 12	0+149	SO	EG	WA	81,3	2,4	59	49	53	48	-	-	nein		
		0+149	SO	1.OG	WA	81,3	5,2	59	49	54	49	-	-	nein		
		0+149	SO	2.OG	WA	81,3	8,0	59	49	55	50	-	0,8	N		
		0+149	SO	3.OG	WA	81,3	10,8	59	49	56	51	-	1,8	N		
		0+149	SO	4.OG	WA	81,3	13,6	59	49	56	52	-	2,3	N		
		25	0+141	SW	EG	WA	78,2	2,6	59	49	56	51	-	2,0	N	
				SW	1.OG	WA	78,2	5,4	59	49	57	52	-	2,8	N	
				SW	2.OG	WA	78,2	8,2	59	49	58	53	-	3,6	N	
				SW	3.OG	WA	78,2	11,0	59	49	58	54	-	4,4	N	
		26	0+141	SW	4.OG	WA	78,2	13,8	59	49	59	55	-	5,1	N	
				0+132	NW	EG	WA	78,9	2,8	59	49	53	49	-	-	nein
					NW	1.OG	WA	78,9	5,6	59	49	54	50	-	0,1	N
NW	2.OG				WA	78,9	8,4	59	49	55	50	-	0,8	N		
NW	3.OG	WA	78,9		11,2	59	49	56	51	-	1,6	N				
27	0+132	NW	4.OG	WA	78,9	14,0	59	49	56	52	-	2,4	N			
		27	Saxoniastraße 14	0+143	SO	EG	WA	95,4	2,4	59	49	52	48	-	-	nein
				0+143	SO	1.OG	WA	95,4	5,2	59	49	53	48	-	-	nein
				0+143	SO	2.OG	WA	95,4	8,0	59	49	54	49	-	-	nein
0+143	SO			3.OG	WA	95,4	10,8	59	49	54	50	-	0,6	N		
28	0+143	SO	4.OG	WA	95,4	13,6	59	49	55	51	-	1,2	N			
		0+128	NW	EG	WA	92,2	2,7	59	49	51	47	-	-	nein		
			NW	1.OG	WA	92,2	5,5	59	49	52	48	-	-	nein		
			NW	2.OG	WA	92,2	8,3	59	49	53	48	-	-	nein		
			NW	3.OG	WA	92,2	11,1	59	49	53	49	-	-	nein		
NW	4.OG		WA	92,2	13,9	59	49	54	50	-	0,1	N				
29	Saxoniastraße 16	0+140	SO	1.OG	WA	106,3	5,2	59	49	52	47	-	-	nein		
		0+140	SO	2.OG	WA	106,3	8,0	59	49	53	48	-	-	nein		
		0+140	SO	3.OG	WA	106,3	10,8	59	49	53	49	-	-	nein		
		0+140	SO	4.OG	WA	106,3	13,6	59	49	54	50	-	0,3	N		
32	Oederaner Straße 19	0+226	SW	EG	WA	133,0	-0,1	59	49	48	44	-	-	nein		
		0+226	SW	1.OG	WA	133,0	2,7	59	49	49	44	-	-	nein		
		0+226	SW	2.OG	WA	133,0	5,5	59	49	50	46	-	-	nein		
		0+226	SW	3.OG	WA	133,0	8,3	59	49	53	49	-	-	nein		
		0+226	SW	4.OG	WA	133,0	11,1	59	49	54	50	-	0,1	N		
38	Oederaner Straße 28	0+201	SO	EG	WA	99,9	0,9	59	49	51	47	-	-	nein		
		0+201	SO	1.OG	WA	99,9	3,7	59	49	52	48	-	-	nein		
		0+201	SO	2.OG	WA	99,9	6,5	59	49	53	49	-	-	nein		
		0+201	SO	3.OG	WA	99,9	9,3	59	49	54	50	-	0,4	N		
		0+201	SO	4.OG	WA	99,9	12,1	59	49	54	50	-	0,6	N		
		39	0+191	SW	EG	WA	96,9	1,3	59	49	55	50	-	1,0	N	
				SW	1.OG	WA	96,9	4,1	59	49	55	51	-	1,4	N	
				SW	2.OG	WA	96,9	6,9	59	49	56	52	-	2,4	N	
				SW	3.OG	WA	96,9	9,7	59	49	57	53	-	3,2	N	
		40	0+191	SW	4.OG	WA	96,9	12,5	59	49	58	53	-	3,7	N	
0+183	NW			EG	WA	97,5	1,5	59	49	53	48	-	-	nein		
	NW			1.OG	WA	97,5	4,3	59	49	53	49	-	-	nein		
	NW			2.OG	WA	97,5	7,1	59	49	54	50	-	0,1	N		
	NW			3.OG	WA	97,5	9,9	59	49	55	50	-	0,8	N		
	NW			4.OG	WA	97,5	12,7	59	49	55	51	-	1,5	N		

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
82	Budapester Straße 67	1+107	NW	EG	WA	84,0	2,7	59	49	53	49	-	-	nein
		1+107	NW	1.OG	WA	84,0	5,5	59	49	53	49	-	-	nein
		1+107	NW	2.OG	WA	84,0	8,3	59	49	54	49	-	-	nein
		1+107	NW	3.OG	WA	84,0	11,1	59	49	54	50	-	0,5	N
		1+107	NW	4.OG	WA	84,0	13,9	59	49	55	50	-	1,0	N
		1+107	NW	5.OG	WA	84,0	16,7	59	49	55	51	-	1,5	N
		1+107	NW	6.OG	WA	84,0	19,5	59	49	56	51	-	2,0	N
		1+107	NW	7.OG	WA	84,0	22,3	59	49	56	51	-	1,8	N
		1+107	NW	8.OG	WA	84,0	25,1	59	49	56	51	-	1,9	N
		1+107	NW	9.OG	WA	84,0	27,9	59	49	56	51	-	2,0	N
		1+107	NW	10.OG	WA	84,0	30,7	59	49	56	52	-	2,1	N
85	Budapester Straße 67_2	1+107	NW	EG	WA	101,5	2,7	59	49	53	49	-	-	nein
		1+107	NW	1.OG	WA	101,5	5,5	59	49	54	49	-	-	nein
		1+107	NW	2.OG	WA	101,5	8,3	59	49	54	49	-	-	nein
		1+107	NW	3.OG	WA	101,5	11,1	59	49	54	50	-	0,4	N
		1+107	NW	4.OG	WA	101,5	13,9	59	49	55	50	-	0,8	N
		1+107	NW	5.OG	WA	101,5	16,7	59	49	55	51	-	1,2	N
		1+107	NW	6.OG	WA	101,5	19,5	59	49	54	49	-	-	nein
		1+107	NW	7.OG	WA	101,5	22,3	59	49	54	50	-	0,4	N
		1+107	NW	8.OG	WA	101,5	25,1	59	49	55	50	-	0,8	N
		1+107	NW	9.OG	WA	101,5	27,9	59	49	55	50	-	1,0	N
		1+107	NW	10.OG	WA	101,5	30,7	59	49	55	51	-	1,1	N
86	Budapester Straße 69	1+113	SW	EG	WA	52,9	2,9	59	49	56	52	-	2,3	N
		1+113	SW	1.OG	WA	52,9	5,7	59	49	57	53	-	3,5	N
		1+113	SW	2.OG	WA	52,9	8,5	59	49	58	54	-	4,4	N
		1+113	SW	3.OG	WA	52,9	11,3	59	49	59	55	-	5,2	N
		1+113	SW	4.OG	WA	52,9	14,1	59	49	59	55	-	5,4	N
		1+113	SW	5.OG	WA	52,9	16,9	59	49	59	55	-	5,5	N
		1+113	SW	6.OG	WA	52,9	19,7	59	49	60	55	0,1	5,6	T/N
		1+113	SW	7.OG	WA	52,9	22,5	59	49	59	55	-	5,5	N
		1+113	SW	8.OG	WA	52,9	25,3	59	49	59	55	-	5,5	N
		1+113	SW	9.OG	WA	52,9	28,1	59	49	59	55	-	5,5	N
87	Budapester Straße 69 AWB	1+113	SW	10.OG	WA	52,9	30,9	59	49	59	55	-	5,5	N
		1+107	NW	EG	WA	55,7	2,8	59	49	55	50	-	1,0	N
		1+107	NW	1.OG	WA	55,7	5,6	59	49	56	51	-	1,9	N
		1+107	NW	2.OG	WA	55,7	8,4	59	49	57	52	-	2,7	N
		1+107	NW	3.OG	WA	55,7	11,2	59	49	57	53	-	3,5	N
		1+107	NW	4.OG	WA	55,7	14,0	59	49	58	53	-	3,9	N
		1+107	NW	5.OG	WA	55,7	16,8	59	49	58	53	-	4,0	N
		1+107	NW	6.OG	WA	55,7	19,6	59	49	58	54	-	4,1	N
		1+107	NW	7.OG	WA	55,7	22,4	59	49	58	54	-	4,2	N
		1+107	NW	8.OG	WA	55,7	25,2	59	49	58	54	-	4,2	N
89	Budapester Straße 69 AWB	1+107		(14,6 m)	AWB	59,7	14,0	59	-	60	-	0,3	-	T
		1+107		(17,4 m)	AWB	59,7	16,8	59	-	60	-	0,5	-	T
		1+107		(20,2 m)	AWB	59,7	19,6	59	-	60	-	0,6	-	T
		1+107		(23,0 m)	AWB	59,7	22,4	59	-	60	-	0,7	-	T
		1+107		(25,8 m)	AWB	59,7	25,2	59	-	60	-	0,7	-	T
		1+107		(28,6 m)	AWB	59,7	28,0	59	-	60	-	0,6	-	T
91	Budapester Straße 69_2	1+107	NW	EG	WA	72,6	2,8	59	49	54	49	-	-	nein
		1+107	NW	1.OG	WA	72,6	5,6	59	49	54	50	-	0,2	N
		1+107	NW	2.OG	WA	72,6	8,4	59	49	55	50	-	0,8	N
		1+107	NW	3.OG	WA	72,6	11,2	59	49	55	51	-	1,4	N
		1+107	NW	4.OG	WA	72,6	14,0	59	49	56	51	-	2,0	N
		1+107	NW	5.OG	WA	72,6	16,8	59	49	56	52	-	2,5	N
		1+107	NW	6.OG	WA	72,6	19,6	59	49	57	52	-	2,7	N
		1+107	NW	7.OG	WA	72,6	22,4	59	49	57	52	-	2,8	N
		1+107	NW	8.OG	WA	72,6	25,2	59	49	57	52	-	2,7	N
		1+107	NW	9.OG	WA	72,6	28,0	59	49	57	52	-	2,8	N
		1+107	NW	10.OG	WA	72,6	30,8	59	49	57	52	-	2,8	N

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	HI-A m	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
93	Chemnitzer Straße 59	1+080	NW	EG	WA	25,1	3,6	59	49	59	55	-	5,2	N
		1+080	NW	1.OG	WA	25,1	6,4	59	49	60	56	0,7	6,2	T/N
		1+080	NW	2.OG	WA	25,1	9,2	59	49	60	56	0,7	6,3	T/N
		1+080	NW	3.OG	WA	25,1	12,0	59	49	60	56	0,6	6,2	T/N
94	Chemnitzer Straße 59	1+080	NW	4.OG	WA	25,1	14,8	59	49	60	55	0,5	6,0	T/N
		1+096	NO	EG	WA	21,4	3,6	59	49	63	59	3,7	9,2	T/N
		1+096	NO	1.OG	WA	21,4	6,4	59	49	64	59	4,3	9,8	T/N
		1+096	NO	2.OG	WA	21,4	9,2	59	49	64	59	4,3	9,8	T/N
95	Chemnitzer Straße 59	1+096	NO	3.OG	WA	21,4	12,0	59	49	64	59	4,1	9,7	T/N
		1+096	NO	4.OG	WA	21,4	14,8	59	49	63	59	4,0	9,5	T/N
		1+107	SO	EG	WA	23,9	3,6	59	49	60	55	0,5	6,0	T/N
		1+107	SO	1.OG	WA	23,9	6,4	59	49	61	56	1,4	7,0	T/N
96	Chemnitzer Straße 59b	1+107	SO	2.OG	WA	23,9	9,2	59	49	61	57	1,5	7,1	T/N
		1+107	SO	3.OG	WA	23,9	12,0	59	49	61	56	1,5	7,0	T/N
		1+107	SO	4.OG	WA	23,9	14,8	59	49	61	56	1,4	6,9	T/N
		1+084	NO	EG	WA	47,8	3,8	59	49	52	48	-	-	nein
97	Chemnitzer Straße 59b	1+084	NO	1.OG	WA	47,8	6,6	59	49	53	49	-	-	nein
		1+084	NO	2.OG	WA	47,8	9,4	59	49	54	50	-	0,1	N
		1+084	NO	3.OG	WA	47,8	12,2	59	49	55	50	-	0,7	N
		1+079	NW	EG	WA	50,8	3,8	59	49	54	49	-	-	nein
103	Nürnberger Straße 2	1+079	NW	1.OG	WA	50,8	6,6	59	49	55	50	-	0,8	N
		1+079	NW	2.OG	WA	50,8	9,4	59	49	56	51	-	1,7	N
		1+079	NW	3.OG	WA	50,8	12,2	59	49	56	52	-	2,5	N
		1+128	NW	EG	WA	17,9	3,5	59	49	62	57	2,4	7,9	T/N
104	Nürnberger Straße 2	1+128	NW	1.OG	WA	17,9	6,3	59	49	62	57	2,5	8,0	T/N
		1+128	NW	2.OG	WA	17,9	9,1	59	49	62	57	2,4	7,9	T/N
		1+128	NW	3.OG	WA	17,9	11,9	59	49	62	57	2,2	7,8	T/N
		1+128	NW	4.OG	WA	17,9	14,7	59	49	61	57	2,0	7,5	T/N
105	Nürnberger Straße 2	1+133	NO	EG	WA	16,2	3,5	59	49	65	61	5,5	11,1	T/N
		1+133	NO	1.OG	WA	16,2	6,3	59	49	65	61	5,7	11,2	T/N
		1+133	NO	2.OG	WA	16,2	9,1	59	49	65	61	5,6	11,1	T/N
		1+133	NO	3.OG	WA	16,2	11,9	59	49	65	60	5,4	11,0	T/N
106	Nürnberger Straße 2	1+133	NO	4.OG	WA	16,2	14,7	59	49	65	60	5,2	10,8	T/N
		1+144	NO	EG	WA	24,3	3,6	59	49	62	58	2,8	8,3	T/N
		1+144	NO	1.OG	WA	24,3	6,4	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		1+144	NO	2.OG	WA	24,3	9,2	59	49	63	59	4,0	9,5	T/N
109	Nürnberger Straße 3	1+144	NO	3.OG	WA	24,3	12,0	59	49	63	59	4,0	9,5	T/N
		1+144	NO	4.OG	WA	24,3	14,8	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		1+139	SO	EG	WA	19,6	3,5	59	49	63	58	3,2	8,7	T/N
		1+139	SO	1.OG	WA	19,6	6,3	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
110	Nürnberger Straße 3	1+139	SO	2.OG	WA	19,6	9,1	59	49	63	59	4,0	9,5	T/N
		1+139	SO	3.OG	WA	19,6	11,9	59	49	63	59	4,0	9,5	T/N
		1+139	SO	4.OG	WA	19,6	14,7	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		1+119	NW	EG	WA	25,9	3,1	59	49	60	56	1,0	6,6	T/N
111	Nürnberger Straße 4	1+119	NW	1.OG	WA	25,9	5,9	59	49	61	57	2,0	7,5	T/N
		1+119	NW	2.OG	WA	25,9	8,7	59	49	62	57	2,1	7,6	T/N
		1+119	NW	3.OG	WA	25,9	11,5	59	49	62	57	2,1	7,6	T/N
		1+119	NW	4.OG	WA	25,9	14,3	59	49	61	57	2,0	7,5	T/N
112	Nürnberger Straße 5	1+131	SW	EG	WA	24,5	3,2	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		1+131	SW	1.OG	WA	24,5	6,0	59	49	64	60	4,7	10,2	T/N
		1+131	SW	2.OG	WA	24,5	8,8	59	49	64	60	4,7	10,3	T/N
		1+131	SW	3.OG	WA	24,5	11,6	59	49	64	60	4,7	10,2	T/N
113	Nürnberger Straße 5	1+131	SW	4.OG	WA	24,5	14,4	59	49	64	60	4,5	10,1	T/N
		1+164	NO	EG	WA	24,4	3,8	59	49	62	58	2,7	8,3	T/N
		1+164	NO	1.OG	WA	24,4	6,6	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		1+164	NO	2.OG	WA	24,4	9,4	59	49	63	59	4,0	9,5	T/N
114	Nürnberger Straße 5	1+164	NO	3.OG	WA	24,4	12,2	59	49	63	59	3,9	9,5	T/N
		1+164	NO	4.OG	WA	24,4	15,0	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		1+159	SO	EG	WA	26,5	3,3	59	49	61	57	1,9	7,5	T/N
		1+159	SO	1.OG	WA	26,5	6,1	59	49	63	58	3,2	8,7	T/N
115	Nürnberger Straße 5	1+159	SO	2.OG	WA	26,5	8,9	59	49	63	58	3,4	8,9	T/N
		1+159	SO	3.OG	WA	26,5	11,7	59	49	63	58	3,3	8,8	T/N
		1+159	SO	4.OG	WA	26,5	14,5	59	49	63	58	3,2	8,7	T/N

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
113	Nürnberger Straße 5	1+151	SW	EG	WA	24,5	3,2	59	49	63	59	3,9	9,4	T/N
		1+151	SW	1.OG	WA	24,5	6,0	59	49	64	60	4,7	10,2	T/N
		1+151	SW	2.OG	WA	24,5	8,8	59	49	64	60	4,7	10,2	T/N
		1+151	SW	3.OG	WA	24,5	11,6	59	49	64	60	4,6	10,2	T/N
115	Nürnberger Straße 6	1+187	SO	EG	WA	25,7	3,7	59	49	57	53	-	3,3	N
		1+187	SO	1.OG	WA	25,7	6,5	59	49	59	55	-	5,3	N
		1+187	SO	2.OG	WA	25,7	9,3	59	49	59	55	-	5,3	N
		1+187	SO	3.OG	WA	25,7	12,1	59	49	59	55	-	5,2	N
116	Nürnberger Straße 6	1+187	SO	4.OG	WA	25,7	14,9	59	49	59	54	-	5,0	N
		1+180	NO	EG	WA	24,5	3,7	59	49	61	57	2,0	7,5	T/N
		1+180	NO	1.OG	WA	24,5	6,5	59	49	63	59	3,6	9,1	T/N
		1+180	NO	2.OG	WA	24,5	9,3	59	49	63	59	3,7	9,2	T/N
117	Nürnberger Straße 7	1+180	NO	3.OG	WA	24,5	12,1	59	49	63	59	3,6	9,1	T/N
		1+180	NO	4.OG	WA	24,5	14,9	59	49	63	58	3,5	9,0	T/N
		1+162	SW	EG	WA	29,9	3,2	59	49	61	57	1,6	7,1	T/N
		1+162	SW	1.OG	WA	29,9	6,0	59	49	63	58	3,2	8,7	T/N
118	Nürnberger Straße 7	1+162	SW	2.OG	WA	29,9	8,8	59	49	63	58	3,4	8,9	T/N
		1+162	SW	3.OG	WA	29,9	11,6	59	49	63	58	3,3	8,8	T/N
		1+162	SW	4.OG	WA	29,9	14,4	59	49	63	58	3,2	8,7	T/N
		1+173	SW	EG	WA	29,9	3,2	59	49	61	57	1,6	7,1	T/N
119	Nürnberger Straße 7 / AWB 1	1+173	SW	1.OG	WA	29,9	6,0	59	49	63	58	3,3	8,8	T/N
		1+173	SW	2.OG	WA	29,9	8,8	59	49	63	58	3,5	9,0	T/N
		1+173	SW	3.OG	WA	29,9	11,6	59	49	63	58	3,5	9,0	T/N
		1+173	SW	4.OG	WA	29,9	14,4	59	49	63	58	3,4	8,9	T/N
120	Nürnberger Straße 7 / AWB 2	1+183		(2,8 m)	AWB	28,4	2,6	59	-	63	-	3,1	-	T
		1+183		(5,6 m)	AWB	28,4	5,4	59	-	65	-	5,3	-	T
		1+183		(8,4 m)	AWB	28,4	8,2	59	-	65	-	5,7	-	T
		1+183		(11,2 m)	AWB	28,4	11,0	59	-	65	-	5,7	-	T
121	Nürnberger Straße 9	1+183		(14,0 m)	AWB	28,4	13,8	59	-	65	-	5,6	-	T
		1+187		(2,8 m)	AWB	28,3	2,6	59	-	62	-	2,6	-	T
		1+187		(5,6 m)	AWB	28,3	5,4	59	-	64	-	4,9	-	T
		1+187		(8,4 m)	AWB	28,3	8,2	59	-	65	-	5,4	-	T
122	Nürnberger Straße 9 / AWB 1	1+187		(11,2 m)	AWB	28,3	11,0	59	-	65	-	5,3	-	T
		1+187		(14,0 m)	AWB	28,3	13,8	59	-	65	-	5,2	-	T
		1+199	SW	EG	WA	30,0	3,2	59	49	59	55	-	5,3	N
		1+199	SW	1.OG	WA	30,0	6,0	59	49	61	57	2,0	7,5	T/N
123	Nürnberger Straße 9 / AWB 2	1+199	SW	2.OG	WA	30,0	8,8	59	49	62	57	2,2	7,8	T/N
		1+199	SW	3.OG	WA	30,0	11,6	59	49	62	57	2,2	7,8	T/N
		1+199	SW	4.OG	WA	30,0	14,4	59	49	62	57	2,2	7,7	T/N
		1+202		(2,8 m)	AWB	28,5	2,6	59	-	61	-	1,5	-	T
124	Nürnberger Straße 10	1+202		(5,6 m)	AWB	28,5	5,4	59	-	63	-	3,8	-	T
		1+202		(8,4 m)	AWB	28,5	8,2	59	-	64	-	4,4	-	T
		1+202		(11,2 m)	AWB	28,5	11,0	59	-	64	-	4,4	-	T
		1+202		(14,0 m)	AWB	28,5	13,8	59	-	64	-	4,3	-	T
125	Nürnberger Straße 10	1+206		(2,8 m)	AWB	28,5	2,6	59	-	60	-	1,0	-	T
		1+206		(5,6 m)	AWB	28,5	5,4	59	-	63	-	3,2	-	T
		1+206		(8,4 m)	AWB	28,5	8,2	59	-	63	-	3,8	-	T
		1+206		(11,2 m)	AWB	28,5	11,0	59	-	63	-	3,9	-	T
126	Nürnberger Straße 10	1+206		(14,0 m)	AWB	28,5	13,8	59	-	63	-	3,9	-	T
		1+295	NO	EG	WA	19,0	3,5	59	49	59	55	-	5,2	N
		1+295	NO	1.OG	WA	19,0	6,3	59	49	60	55	0,3	5,8	T/N
		1+295	NO	2.OG	WA	19,0	9,1	59	49	60	55	0,3	5,8	T/N
127	Nürnberger Straße 11	1+295	NO	3.OG	WA	19,0	11,9	59	49	60	55	0,2	5,7	T/N
		1+295	NO	4.OG	WA	19,0	14,7	59	49	59	55	-	5,6	N
		1+289	NW	EG	WA	21,1	3,5	59	49	60	55	0,4	5,9	T/N
		1+289	NW	1.OG	WA	21,1	6,3	59	49	60	56	0,9	6,5	T/N
128	Nürnberger Straße 11	1+289	NW	2.OG	WA	21,1	9,1	59	49	60	56	0,8	6,4	T/N
		1+289	NW	3.OG	WA	21,1	11,9	59	49	60	56	0,7	6,2	T/N
		1+289	NW	4.OG	WA	21,1	14,7	59	49	60	55	0,5	6,0	T/N
		1+218	SW	EG	WA	29,9	3,4	59	49	57	52	-	2,8	N
129	Nürnberger Straße 11	1+218	SW	1.OG	WA	29,9	6,2	59	49	59	54	-	4,7	N
		1+218	SW	2.OG	WA	29,9	9,0	59	49	59	55	-	5,3	N
		1+218	SW	3.OG	WA	29,9	11,8	59	49	59	55	-	5,5	N
		1+218	SW	4.OG	WA	29,9	14,6	59	49	59	55	-	5,5	N

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv		
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
128	Nürnberger Straße 11 / AWB 1	1+222		(5,7 m)	AWB	28,7	5,6	59	-	60	-	0,8	-	T		
		1+222		(8,5 m)	AWB	28,7	8,4	59	-	61	-	1,8	-	T		
		1+222		(11,3 m)	AWB	28,7	11,2	59	-	62	-	2,1	-	T		
		1+222		(14,1 m)	AWB	28,7	14,0	59	-	62	-	2,2	-	T		
129	Nürnberger Straße 11 / AWB 2	1+227		(5,6 m)	AWB	28,6	5,6	59	-	60	-	0,5	-	T		
		1+227		(8,4 m)	AWB	28,6	8,4	59	-	61	-	1,5	-	T		
		1+227		(11,2 m)	AWB	28,6	11,2	59	-	61	-	1,8	-	T		
		1+227		(14,0 m)	AWB	28,6	14,0	59	-	61	-	1,9	-	T		
130	Nürnberger Straße 11a	1+245	SO	EG	WA	31,8	3,1	59	49	56	52	-	2,2	N		
		1+245	SO	1.OG	WA	31,8	5,9	59	49	58	53	-	3,9	N		
		1+245	SO	2.OG	WA	31,8	8,7	59	49	58	54	-	4,3	N		
		1+245	SO	3.OG	WA	31,8	11,5	59	49	58	54	-	4,3	N		
		1+245	SO	4.OG	WA	31,8	14,3	59	49	58	54	-	4,2	N		
		131	Nürnberger Straße 11a	1+237	SW	EG	WA	30,0	3,1	59	49	56	52	-	2,4	N
				1+237	SW	1.OG	WA	30,0	5,9	59	49	58	53	-	4,0	N
				1+237	SW	2.OG	WA	30,0	8,7	59	49	59	54	-	4,7	N
1+237	SW			3.OG	WA	30,0	11,5	59	49	59	54	-	4,9	N		
1+237	SW	4.OG	WA	30,0	14,3	59	49	59	54	-	4,9	N				
133	Nürnberger Straße 12	1+320	NO	EG	WA	19,0	3,5	59	49	55	51	-	1,2	N		
		1+320	NO	1.OG	WA	19,0	6,3	59	49	56	52	-	2,1	N		
		1+320	NO	2.OG	WA	19,0	9,1	59	49	56	52	-	2,4	N		
		1+320	NO	3.OG	WA	19,0	11,9	59	49	56	52	-	2,5	N		
		1+320	NO	4.OG	WA	19,0	14,7	59	49	56	52	-	2,5	N		
134	Nürnberger Straße 13	1+289	NW	EG	WA	32,4	3,4	59	49	57	53	-	3,1	N		
		1+289	NW	1.OG	WA	32,4	6,2	59	49	59	54	-	4,6	N		
		1+289	NW	2.OG	WA	32,4	9,0	59	49	59	54	-	4,8	N		
		1+289	NW	3.OG	WA	32,4	11,8	59	49	59	54	-	4,8	N		
		1+289	NW	4.OG	WA	32,4	14,6	59	49	59	54	-	4,6	N		
		135	Nürnberger Straße 13	1+299	SW	EG	WA	30,0	3,4	59	49	56	52	-	2,2	N
				1+299	SW	1.OG	WA	30,0	6,2	59	49	58	53	-	3,7	N
				1+299	SW	2.OG	WA	30,0	9,0	59	49	58	54	-	4,1	N
				1+299	SW	3.OG	WA	30,0	11,8	59	49	58	54	-	4,1	N
				1+299	SW	4.OG	WA	30,0	14,6	59	49	58	53	-	4,0	N
136	Nürnberger Straße 14			1+342	NO	EG	WA	19,0	3,5	59	49	55	50	-	0,6	N
		1+342	NO	1.OG	WA	19,0	6,3	59	49	55	51	-	1,4	N		
		1+342	NO	2.OG	WA	19,0	9,1	59	49	55	51	-	1,4	N		
		1+342	NO	3.OG	WA	19,0	11,9	59	49	55	51	-	1,5	N		
		1+342	NO	4.OG	WA	19,0	14,7	59	49	55	51	-	1,5	N		
137	Nürnberger Straße 15	1+320	SW	EG	WA	30,0	3,5	59	49	54	49	-	-	nein		
		1+320	SW	1.OG	WA	30,0	6,3	59	49	55	50	-	0,9	N		
		1+320	SW	2.OG	WA	30,0	9,1	59	49	55	51	-	1,5	N		
		1+320	SW	3.OG	WA	30,0	11,9	59	49	56	51	-	1,8	N		
		1+320	SW	4.OG	WA	30,0	14,7	59	49	56	51	-	2,0	N		
139	Nürnberger Straße 16	1+366	NO	EG	WA	19,0	3,5	59	49	54	50	-	0,3	N		
		1+366	NO	1.OG	WA	19,0	6,3	59	49	55	50	-	1,0	N		
		1+366	NO	2.OG	WA	19,0	9,1	59	49	55	50	-	1,0	N		
		1+366	NO	3.OG	WA	19,0	11,9	59	49	55	50	-	1,0	N		
		1+366	NO	4.OG	WA	19,0	14,7	59	49	55	50	-	0,9	N		
142	Nürnberger Straße 17	1+342	SW	EG	WA	30,0	3,4	59	49	53	48	-	-	nein		
		1+342	SW	1.OG	WA	30,0	6,2	59	49	54	49	-	-	nein		
		1+342	SW	2.OG	WA	30,0	9,0	59	49	54	50	-	0,4	N		
		1+342	SW	3.OG	WA	30,0	11,8	59	49	55	50	-	0,6	N		
		1+342	SW	4.OG	WA	30,0	14,6	59	49	55	50	-	0,8	N		
143	Nürnberger Straße 18	1+425	NO	EG	WA	20,4	3,5	59	49	53	49	-	-	nein		
		1+425	NO	1.OG	WA	20,4	6,3	59	49	54	50	-	0,5	N		
		1+425	NO	2.OG	WA	20,4	9,1	59	49	54	50	-	0,5	N		
		1+425	NO	3.OG	WA	20,4	11,9	59	49	54	50	-	0,5	N		
		1+425	NO	4.OG	WA	20,4	14,7	59	49	54	50	-	0,4	N		
145	Nürnberger Straße 19	1+363	SW	EG	WA	30,0	2,9	59	49	52	48	-	-	nein		
		1+363	SW	1.OG	WA	30,0	5,7	59	49	53	49	-	-	nein		
		1+363	SW	2.OG	WA	30,0	8,5	59	49	54	49	-	-	nein		
		1+363	SW	3.OG	WA	30,0	11,3	59	49	54	50	-	0,1	N		
		1+363	SW	4.OG	WA	30,0	14,1	59	49	54	50	-	0,2	N		

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
147	Nürnberger Straße 20	1+446	NO	EG	WA	20,4	3,5	59	49	53	49	-	-	nein
		1+446	NO	1.OG	WA	20,4	6,3	59	49	54	50	-	0,5	N
		1+446	NO	2.OG	WA	20,4	9,1	59	49	54	50	-	0,5	N
		1+446	NO	3.OG	WA	20,4	11,9	59	49	54	50	-	0,5	N
150	Nürnberger Straße 22	1+467	NO	EG	WA	20,4	3,5	59	49	54	49	-	-	nein
		1+467	NO	1.OG	WA	20,4	6,3	59	49	54	50	-	0,6	N
		1+467	NO	2.OG	WA	20,4	9,1	59	49	55	50	-	0,6	N
		1+467	NO	3.OG	WA	20,4	11,9	59	49	54	50	-	0,5	N
152	Nürnberger Straße 24	1+489	NO	EG	WA	20,4	3,5	59	49	54	50	-	0,2	N
		1+489	NO	1.OG	WA	20,4	6,3	59	49	55	50	-	0,6	N
		1+489	NO	2.OG	WA	20,4	9,1	59	49	55	50	-	0,7	N
		1+489	NO	3.OG	WA	20,4	11,9	59	49	55	50	-	0,6	N
154	Nürnberger Straße 26	1+510	NO	EG	WA	19,0	3,5	59	49	55	50	-	0,7	N
		1+510	NO	1.OG	WA	19,0	6,3	59	49	55	50	-	1,0	N
		1+510	NO	2.OG	WA	19,0	9,1	59	49	55	50	-	1,0	N
		1+510	NO	3.OG	WA	19,0	11,9	59	49	55	50	-	1,0	N
156	Nürnberger Straße 28	1+542	SO	1.OG	WA	21,8	6,3	59	49	54	50	-	0,3	N
		1+542	SO	2.OG	WA	21,8	9,1	59	49	54	50	-	0,4	N
		1+542	SO	3.OG	WA	21,8	11,9	59	49	54	50	-	0,4	N
		1+542	SO	4.OG	WA	21,8	14,7	59	49	54	50	-	0,4	N
157	Nürnberger Straße 28	1+530	NO	EG	WA	18,9	3,5	59	49	55	50	-	0,8	N
		1+530	NO	1.OG	WA	18,9	6,3	59	49	55	51	-	1,4	N
		1+530	NO	2.OG	WA	18,9	9,1	59	49	55	51	-	1,5	N
		1+530	NO	3.OG	WA	18,9	11,9	59	49	55	51	-	1,5	N
158	Nürnberger Straße 28a	1+595	NO	EG	WA	35,7	4,1	59	49	54	50	-	0,2	N
		1+595	NO	1.OG	WA	35,7	6,9	59	49	56	51	-	1,7	N
		1+595	NO	2.OG	WA	35,7	9,7	59	49	56	52	-	2,5	N
		1+595	NO	3.OG	WA	35,7	12,5	59	49	57	52	-	2,6	N
160	Nürnberger Straße 28b	1+613	NO	EG	WA	27,3	4,0	59	49	56	52	-	2,2	N
		1+613	NO	1.OG	WA	27,3	6,8	59	49	57	53	-	3,3	N
		1+613	NO	2.OG	WA	27,3	9,6	59	49	58	53	-	3,6	N
		1+613	NO	3.OG	WA	27,3	12,4	59	49	58	53	-	3,8	N
161	Nürnberger Straße 28c	1+629	NO	EG	WA	20,0	3,9	59	49	58	54	-	4,3	N
		1+629	NO	1.OG	WA	20,0	6,7	59	49	58	54	-	4,6	N
		1+629	NO	2.OG	WA	20,0	9,5	59	49	59	54	-	4,6	N
		1+629	NO	3.OG	WA	20,0	12,3	59	49	59	54	-	4,6	N
162	Nürnberger Straße 28d	1+646	NO	EG	WA	16,3	3,9	59	49	59	54	-	4,9	N
		1+646	NO	1.OG	WA	16,3	6,7	59	49	59	54	-	4,9	N
		1+646	NO	2.OG	WA	16,3	9,5	59	49	59	54	-	4,7	N
		1+646	NO	3.OG	WA	16,3	12,3	59	49	58	54	-	4,5	N
164	Nürnberger Straße 28e	1+663	NO	EG	WA	12,4	3,7	59	49	57	53	-	3,2	N
		1+663	NO	1.OG	WA	12,4	6,5	59	49	57	53	-	3,1	N
		1+663	NO	2.OG	WA	12,4	9,3	59	49	57	52	-	2,9	N
		1+663	NO	3.OG	WA	12,4	12,1	59	49	57	52	-	2,7	N
168	Nürnberger Straße 29	1+510	SW	EG	WA	27,6	3,4	59	49	53	49	-	-	nein
		1+510	SW	1.OG	WA	27,6	6,2	59	49	54	50	-	0,2	N
		1+510	SW	2.OG	WA	27,6	9,0	59	49	54	50	-	0,4	N
		1+510	SW	3.OG	WA	27,6	11,8	59	49	54	50	-	0,5	N
177	Nürnberger Straße 31	1+542	SO	EG	WA	28,8	2,8	59	49	52	48	-	-	nein
		1+542	SO	1.OG	WA	28,8	5,6	59	49	54	49	-	-	nein
		1+542	SO	2.OG	WA	28,8	8,4	59	49	54	50	-	0,1	N
		1+542	SO	3.OG	WA	28,8	11,2	59	49	54	50	-	0,2	N
177	Nürnberger Straße 31	1+542	SO	4.OG	WA	28,8	14,0	59	49	54	50	-	0,1	N

**Stadtbahn Dresden 2020**  
**Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)**  
**Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche**

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
178	Nürnberger Straße 31	1+532	SW	EG	WA	27,2	2,8	59	49	53	49	-	-	nein
		1+532	SW	1.OG	WA	27,2	5,6	59	49	55	50	-	0,7	N
		1+532	SW	2.OG	WA	27,2	8,4	59	49	55	51	-	1,1	N
		1+532	SW	3.OG	WA	27,2	11,2	59	49	55	51	-	1,2	N
		1+532	SW	4.OG	WA	27,2	14,0	59	49	55	51	-	1,2	N
180	Nürnberger Straße 31a	1+567	W	2.OG	WA	23,8	8,7	59	49	53	48	-	-	nein
		1+567	W	3.OG	WA	23,8	11,5	59	49	58	53	-	4,0	N
		1+567	W	4.OG	WA	23,8	14,3	59	49	58	54	-	4,1	N
		1+567	W	5.OG	WA	23,8	17,1	59	49	58	53	-	3,8	N
		1+567	W	6.OG	WA	23,8	19,9	59	49	57	53	-	3,4	N
		1+567	W	7.OG	WA	23,8	22,7	59	49	57	53	-	3,1	N
		1+571	SW	2.OG	WA	21,2	8,7	59	49	56	51	-	1,7	N
181		1+571	SW	3.OG	WA	21,2	11,5	59	49	60	55	0,1	5,6	T/N
		1+571	SW	4.OG	WA	21,2	14,3	59	49	59	55	-	5,2	N
		1+571	SW	5.OG	WA	21,2	17,1	59	49	59	54	-	4,9	N
		1+571	SW	6.OG	WA	21,2	19,9	59	49	58	54	-	4,5	N
182		1+571	SW	7.OG	WA	21,2	22,7	59	49	58	54	-	4,1	N
		1+577	SW	2.OG	WA	20,4	8,7	59	49	61	56	1,1	6,6	T/N
		1+577	SW	3.OG	WA	20,4	11,5	59	49	60	56	0,8	6,3	T/N
		1+577	SW	4.OG	WA	20,4	14,3	59	49	60	55	0,4	5,9	T/N
		1+577	SW	5.OG	WA	20,4	17,1	59	49	59	55	-	5,5	N
183		1+577	SW	6.OG	WA	20,4	19,9	59	49	59	55	-	5,2	N
		1+577	SW	7.OG	WA	20,4	22,7	59	49	59	54	-	4,8	N
		1+581	S	2.OG	WA	22,5	8,6	59	49	61	56	1,2	6,8	T/N
		1+581	S	3.OG	WA	22,5	11,4	59	49	60	56	0,9	6,5	T/N
		1+581	S	4.OG	WA	22,5	14,2	59	49	60	56	0,5	6,1	T/N
184		1+581	S	5.OG	WA	22,5	17,0	59	49	60	55	0,2	5,7	T/N
		1+581	S	6.OG	WA	22,5	19,8	59	49	59	55	-	5,3	N
		1+581	S	7.OG	WA	22,5	22,6	59	49	59	54	-	5,0	N
		1+585	S	2.OG	WA	26,8	8,6	59	49	60	56	0,8	6,3	T/N
		1+585	S	3.OG	WA	26,8	11,4	59	49	60	55	0,5	6,0	T/N
185		1+585	S	4.OG	WA	26,8	14,2	59	49	60	55	0,2	5,7	T/N
		1+585	S	5.OG	WA	26,8	17,0	59	49	59	55	-	5,4	N
		1+585	S	6.OG	WA	26,8	19,8	59	49	59	54	-	5,0	N
		1+585	S	7.OG	WA	26,8	22,6	59	49	59	54	-	4,7	N
		1+587	S	2.OG	WA	31,7	8,6	59	49	60	55	0,1	5,7	T/N
186		1+587	S	3.OG	WA	31,7	11,4	59	49	59	55	-	5,4	N
		1+587	S	4.OG	WA	31,7	14,2	59	49	59	55	-	5,1	N
		1+587	S	5.OG	WA	31,7	17,0	59	49	59	54	-	4,8	N
		1+587	S	6.OG	WA	31,7	19,8	59	49	58	54	-	4,5	N
		1+587	S	7.OG	WA	31,7	22,6	59	49	58	54	-	4,3	N
187		1+588	SO	2.OG	WA	36,4	8,6	59	49	59	54	-	4,6	N
		1+588	SO	3.OG	WA	36,4	11,4	59	49	59	54	-	4,6	N
		1+588	SO	4.OG	WA	36,4	14,2	59	49	58	54	-	4,4	N
		1+588	SO	5.OG	WA	36,4	17,0	59	49	58	54	-	4,2	N
		1+588	SO	6.OG	WA	36,4	19,8	59	49	58	53	-	3,9	N
188		1+588	SO	7.OG	WA	36,4	22,6	59	49	58	53	-	3,7	N
		1+587	SO	2.OG	WA	40,8	8,6	59	49	52	48	-	-	nein
		1+587	SO	3.OG	WA	40,8	11,4	59	49	58	53	-	3,8	N
		1+587	SO	4.OG	WA	40,8	14,2	59	49	58	53	-	3,7	N
		1+587	SO	5.OG	WA	40,8	17,0	59	49	57	53	-	3,5	N
188		1+587	SO	6.OG	WA	40,8	19,8	59	49	57	53	-	3,3	N
		1+587	SO	7.OG	WA	40,8	22,6	59	49	57	53	-	3,1	N
		1+588	SW	2.OG	WA	45,0	8,8	59	49	53	48	-	-	nein
		1+588	SW	3.OG	WA	45,0	11,6	59	49	58	53	-	3,8	N
		1+588	SW	4.OG	WA	45,0	14,4	59	49	58	53	-	3,7	N
192	Nürnberger Straße 33	1+592	NW	EG	WA	51,3	3,2	59	49	53	48	-	-	nein
		1+592	NW	1.OG	WA	51,3	6,0	59	49	54	50	-	0,2	N
		1+592	NW	2.OG	WA	51,3	8,8	59	49	54	50	-	0,4	N
		1+592	NW	3.OG	WA	51,3	11,6	59	49	54	49	-	-	nein
		1+592	NW	4.OG	WA	51,3	14,4	59	49	54	49	-	-	nein

Stadtbahn Dresden 2020  
 Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)  
 Beurteilungspegel, Straßenbahn Neubau - betroffene Gebäude und Außenwohnbereiche

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	HI-A m	IGW		Prognose oL		IGW-Uber.		Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
193	Nürnberger Straße 33	1+597	SW	EG	WA	54,2	3,2	59	49	57	53	-	3,1	N
		1+597	SW	1.OG	WA	54,2	6,0	59	49	58	53	-	4,0	N
		1+597	SW	2.OG	WA	54,2	8,8	59	49	58	54	-	4,1	N
		1+597	SW	3.OG	WA	54,2	11,6	59	49	58	54	-	4,1	N
197	Nürnberger Straße 35	1+616	SW	EG	WA	62,5	3,1	59	49	58	54	-	4,2	N
		1+616	SW	1.OG	WA	62,5	5,9	59	49	58	54	-	4,3	N
		1+616	SW	2.OG	WA	62,5	8,7	59	49	58	54	-	4,2	N
		1+616	SW	3.OG	WA	62,5	11,5	59	49	58	53	-	4,0	N
199	Nürnberger Straße 37	1+646	SW	EG	WA	69,1	3,1	59	49	54	50	-	0,5	N
		1+646	SW	1.OG	WA	69,1	5,9	59	49	55	50	-	0,9	N
		1+646	SW	2.OG	WA	69,1	8,7	59	49	55	51	-	1,1	N
		1+646	SW	3.OG	WA	69,1	11,5	59	49	55	51	-	1,1	N
218	Hohe Straße 22b	1+249	SW	EG	WA	60,0	3,1	59	49	52	48	-	-	nein
		1+249	SW	1.OG	WA	60,0	5,9	59	49	53	49	-	-	nein
		1+249	SW	2.OG	WA	60,0	8,7	59	49	54	49	-	-	nein
		1+249	SW	3.OG	WA	60,0	11,5	59	49	55	50	-	0,9	N
222	Hohe Straße 47	1+289	SW	EG	WA	60,0	3,2	59	49	51	47	-	-	nein
		1+289	SW	1.OG	WA	60,0	6,0	59	49	52	48	-	-	nein
		1+289	SW	2.OG	WA	60,0	8,8	59	49	53	49	-	-	nein
		1+289	SW	3.OG	WA	60,0	11,6	59	49	54	50	-	0,1	N
226	Hohe Straße 49	1+284	NW	EG	WA	58,5	4,0	59	49	52	48	-	-	nein
		1+284	NW	1.OG	WA	58,5	6,8	59	49	53	49	-	-	nein
		1+284	NW	2.OG	WA	58,5	9,6	59	49	54	49	-	-	nein
		1+284	NW	3.OG	WA	58,5	12,4	59	49	54	50	-	0,6	N
227	Hohe Straße 49	1+287	NO	EG	WA	51,1	4,0	59	49	53	49	-	-	nein
		1+287	NO	1.OG	WA	51,1	6,8	59	49	54	50	-	0,4	N
		1+287	NO	2.OG	WA	51,1	9,6	59	49	55	51	-	1,3	N
		1+287	NO	3.OG	WA	51,1	12,4	59	49	56	51	-	2,0	N

## **Unterlage 17.1.1**

### **Anlage 2 Betroffenheiten Kfz-Verkehr**

Stadtbahn Dresden 2020  
 Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)  
 Beurteilungspegel, Kfz-Verkehr wesentliche Änderung - Betroffenheiten

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	IO-Nr.	Immissionsortnummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	Station	Bau- oder Betriebskilometer
4	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
5	SW	Stockwerk bzw. Höhe Außenwohnbereich
6	Nutz	Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, AWB = Außenwohnbereich
7-8	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
9-	Nullfall	Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau tags/nachts
11-	Ausbau	Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau tags/nachts
13-	Diff. NF/neu	Differenz Prognose ohne/mit Ausbau tags/nachts
15	wes.	Wesentliche Änderung: ja/nein
16	Anspruch	Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz tags/nachts bzw. Entschädigung Außenwohnbereich

Stadtbahn Dresden 2020  
 Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)  
 Beurteilungspegel, Kfz-Verkehr wesentliche Änderung - Betroffenheiten

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	IGW in dB(A)		Nullfall in dB(A)		Ausbau in dB(A)		Diff. NF/neu in dB(A)		wes. And.	Anspruch passiv
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	13	14		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	Ebertplatz 1	0+281	W	EG	WA	59	49	68	61	68	61	0,9	0,5	X	T/N
		0+281	W	1.OG	WA	59	49	67	61	68	61	0,6	0,2	X	T/N
		0+281	W	EG	WA	59	49	67	60	68	61	0,9	0,6	X	T/N
		0+281	W	1.OG	WA	59	49	67	60	68	61	0,7	0,3	X	T/N
2		0+281	W	2.OG	WA	59	49	67	60	67	60	0,4	0,1	X	T/N
		0+281	W	EG	WA	59	49	67	60	68	61	0,9	0,6	X	T/N
4	Ebertplatz 1b	0+281	SW	EG	WA	59	49	67	60	68	60	0,7	0,2	X	T/N
22	Freiberger Straße 121	0+281	W	EG	WA	59	49	67	60	68	60	0,3	0,1	X	T/N
79	Nossener Brücke 12	1+057	SW	1.OG	GE	69	59	66	59	67	60	0,9	0,9	X	N
		1+057	SW	2.OG	GE	69	59	66	59	67	60	0,8	0,8	X	N
96	Chemnitzer Straße 59b	1+092	NO	1.OG	WA	59	49	68	61	69	62	0,9	0,9	X	T/N
		1+092	NO	2.OG	WA	59	49	68	61	69	62	0,8	0,8	X	T/N
		1+092	NO	3.OG	WA	59	49	68	61	69	62	0,7	0,7	X	T/N
		1+087	NW	EG	WA	59	49	72	65	73	66	0,9	1,0	X	T/N
97		1+087	NW	1.OG	WA	59	49	72	65	73	65	0,9	0,9	X	T/N
		1+087	NW	2.OG	WA	59	49	72	64	72	65	0,9	0,8	X	T/N
101	Chemnitzer Straße 59c	1+088	NW	EG	WA	59	49	70	63	70	63	0,1	0,0	X	T/N
		1+091	NO	EG	WA	59	49	66	59	67	60	1,0	1,0	X	T/N
		1+091	NO	1.OG	WA	59	49	66	59	67	60	0,9	0,9	X	T/N
		1+091	NO	2.OG	WA	59	49	66	59	67	60	0,9	0,9	X	T/N
109	Nürnberger Straße 3	1+124	NW	EG	WA	59	49	68	60	69	62	1,9	1,7	X	T/N
		1+124	NW	1.OG	WA	59	49	68	61	69	62	1,2	1,1	X	T/N
		1+124	NW	2.OG	WA	59	49	69	61	69	62	0,7	0,6	X	T/N
		1+124	NW	3.OG	WA	59	49	69	61	69	62	0,4	0,3	X	T/N
		1+136	SW	EG	WA	59	49	70	63	73	65	2,5	2,4	X	T/N
		1+136	SW	1.OG	WA	59	49	71	63	72	65	1,7	1,5	X	T/N
		1+136	SW	2.OG	WA	59	49	71	63	72	64	1,1	0,9	X	T/N
		1+136	SW	3.OG	WA	59	49	71	63	72	64	0,7	0,5	X	T/N
110		1+136	SW	4.OG	WA	59	49	71	63	71	64	0,3	0,1	X	T/N
		1+165	SO	EG	WA	59	49	67	59	69	61	2,4	2,2	X	T/N
		1+165	SO	1.OG	WA	59	49	68	60	69	62	1,5	1,4	X	T/N
		1+165	SO	2.OG	WA	59	49	68	60	69	61	1,1	1,0	X	T/N
		1+165	SO	3.OG	WA	59	49	68	61	69	61	0,8	0,6	X	T/N
		1+165	SO	4.OG	WA	59	49	68	61	68	61	0,5	0,3	X	T/N
		1+157	SW	EG	WA	59	49	69	61	72	64	2,7	2,5	X	T/N
		1+157	SW	1.OG	WA	59	49	70	62	71	64	1,8	1,7	X	T/N
112	Nürnberger Straße 5	1+157	SW	2.OG	WA	59	49	70	62	71	63	1,2	1,0	X	T/N
		1+157	SW	3.OG	WA	59	49	70	62	70	63	0,7	0,6	X	T/N
		1+157	SW	4.OG	WA	59	49	70	62	70	62	0,4	0,2	X	T/N
		1+168	SW	EG	WA	59	49	67	59	69	61	2,2	2,0	X	T/N
113		1+168	SW	1.OG	WA	59	49	68	60	69	61	1,4	1,2	X	T/N
		1+168	SW	2.OG	WA	59	49	68	61	69	61	1,0	0,9	X	T/N
		1+168	SW	3.OG	WA	59	49	68	61	69	61	0,7	0,6	X	T/N
		1+168	SW	4.OG	WA	59	49	68	61	69	61	0,4	0,3	X	T/N
		1+178	SW	EG	WA	59	49	66	59	69	62	3,2	3,0	X	T/N
		1+178	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	69	62	2,3	2,2	X	T/N
		1+178	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	69	62	2,0	1,8	X	T/N
		1+178	SW	3.OG	WA	59	49	68	60	69	62	1,6	1,5	X	T/N
117	Nürnberger Straße 7	1+178	SW	4.OG	WA	59	49	68	60	69	61	1,4	1,3	X	T/N
		1+188		(2,8 m)	AWB	59	-	68	-	72	0	3,6	-	X	T
		1+188		(5,6 m)	AWB	59	-	69	-	72	0	2,6	-	X	T
		1+188		(8,4 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,1	-	X	T
		1+188		(11,2 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	1,7	-	X	T
		1+188		(14,0 m)	AWB	59	-	70	-	71	0	1,4	-	X	T
		1+192		(2,8 m)	AWB	59	-	68	-	72	0	3,6	-	X	T
		1+192		(5,6 m)	AWB	59	-	69	-	72	0	2,6	-	X	T
119	Nürnberger Straße 7 / AWB 1	1+192		(8,4 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,1	-	X	T
		1+192		(11,2 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	1,7	-	X	T
		1+192		(14,0 m)	AWB	59	-	70	-	71	0	1,5	-	X	T
		1+192		(14,0 m)	AWB	59	-	70	-	71	0	1,5	-	X	T
120	Nürnberger Straße 7 / AWB 2	1+204	SW	EG	WA	59	49	66	59	69	61	3,0	2,8	X	T/N
		1+204	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	69	62	2,2	2,1	X	T/N
		1+204	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	69	62	1,9	1,7	X	T/N
		1+204	SW	3.OG	WA	59	49	67	60	69	61	1,6	1,4	X	T/N
121	Nürnberger Straße 9	1+204	SW	4.OG	WA	59	49	67	60	69	61	1,4	1,2	X	T/N
		1+204	SW	EG	WA	59	49	66	59	69	61	3,0	2,8	X	T/N

Stadtbahn Dresden 2020  
 Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)  
 Beurteilungspegel, Kfz-Verkehr wesentliche Änderung - Betroffenheiten

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	IGW in dB(A)		Nullfall in dB(A)		Ausbau in dB(A)		Diff. NF/neu in dB(A)		wes. And.	Anspruch passiv	
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	13	14			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
122	Nürnberger Straße 9 / AWB 1	1+208		(2,8 m)	AWB	59	-	68	-	72	0	4,3	-	X	T	
		1+208		(5,6 m)	AWB	59	-	69	-	73	0	3,4	-	X	T	
		1+208		(8,4 m)	AWB	59	-	70	-	73	0	2,9	-	X	T	
		1+208		(11,2 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,6	-	X	T	
		1+208		(14,0 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,4	-	X	T	
123	Nürnberger Straße 9 / AWB 2	1+212		(2,8 m)	AWB	59	-	68	-	72	0	4,2	-	X	T	
		1+212		(5,6 m)	AWB	59	-	69	-	73	0	3,3	-	X	T	
		1+212		(8,4 m)	AWB	59	-	70	-	73	0	2,9	-	X	T	
		1+212		(11,2 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,6	-	X	T	
		1+212		(14,0 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,4	-	X	T	
124	Nürnberger Straße 10	1+301	NO	EG	WA	59	49	70	62	73	65	2,7	2,5	X	T/N	
		1+301	NO	1.OG	WA	59	49	70	63	73	65	2,5	2,3	X	T/N	
		1+301	NO	2.OG	WA	59	49	70	63	72	65	2,3	2,1	X	T/N	
		1+301	NO	3.OG	WA	59	49	70	62	72	64	2,2	2,1	X	T/N	
		1+301	NO	4.OG	WA	59	49	69	62	72	64	2,2	2,0	X	T/N	
		126	1+295	NW	EG	WA	59	49	66	59	69	61	2,5	2,5	X	T/N
				NW	1.OG	WA	59	49	67	59	69	61	2,4	2,2	X	T/N
				NW	2.OG	WA	59	49	67	59	69	61	2,3	2,1	X	T/N
				NW	3.OG	WA	59	49	66	59	69	61	2,2	2,0	X	T/N
NW	4.OG			WA	59	49	66	59	68	61	2,1	1,9	X	T/N		
127	Nürnberger Straße 11	1+224	SW	EG	WA	59	49	66	58	70	62	3,7	3,5	X	T/N	
		1+224	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	70	62	2,9	2,7	X	T/N	
		1+224	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	70	62	2,6	2,4	X	T/N	
		1+224	SW	3.OG	WA	59	49	67	60	70	62	2,4	2,2	X	T/N	
		1+224	SW	4.OG	WA	59	49	67	60	70	62	2,2	2,1	X	T/N	
128	Nürnberger Straße 11 / AWB 1	1+228		(2,8 m)	AWB	59	-	68	-	72	0	4,0	-	X	T	
		1+228		(5,6 m)	AWB	59	-	69	-	72	0	3,0	-	X	T	
		1+228		(8,4 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,6	-	X	T	
		1+228		(11,2 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,4	-	X	T	
		1+228		(14,0 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,2	-	X	T	
129	Nürnberger Straße 11 / AWB 2	1+233		(2,8 m)	AWB	59	-	68	-	72	0	3,8	-	X	T	
		1+233		(5,6 m)	AWB	59	-	69	-	72	0	3,0	-	X	T	
		1+233		(8,4 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,6	-	X	T	
		1+233		(11,2 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,4	-	X	T	
		1+233		(14,0 m)	AWB	59	-	70	-	72	0	2,2	-	X	T	
130	Nürnberger Straße 11a	1+251	SO	EG	WA	59	49	63	55	67	59	4,1	3,9	X	T/N	
		1+251	SO	1.OG	WA	59	49	64	56	67	60	3,4	3,4	X	T/N	
		1+251	SO	2.OG	WA	59	49	64	57	68	60	3,2	3,1	X	T/N	
		1+251	SO	3.OG	WA	59	49	64	57	68	60	3,1	3,0	X	T/N	
		1+251	SO	4.OG	WA	59	49	64	57	67	60	3,0	2,9	X	T/N	
		131	1+243	SW	EG	WA	59	49	66	58	70	63	4,5	4,3	X	T/N
				SW	1.OG	WA	59	49	67	59	71	63	3,7	3,6	X	T/N
				SW	2.OG	WA	59	49	67	60	71	63	3,4	3,3	X	T/N
				SW	3.OG	WA	59	49	67	60	71	63	3,2	3,2	X	T/N
SW	4.OG			WA	59	49	67	60	71	63	3,1	3,0	X	T/N		
133	Nürnberger Straße 12	1+326	NO	EG	WA	59	49	70	62	72	64	1,7	1,5	X	T/N	
		1+326	NO	1.OG	WA	59	49	70	63	72	64	1,5	1,3	X	T/N	
		1+326	NO	2.OG	WA	59	49	70	63	71	64	1,3	1,1	X	T/N	
		1+326	NO	3.OG	WA	59	49	70	62	71	63	1,3	1,1	X	T/N	
		1+326	NO	4.OG	WA	59	49	69	62	71	63	1,1	1,1	X	T/N	
134	Nürnberger Straße 13	1+295	NW	EG	WA	59	49	63	55	67	59	3,9	3,9	X	T/N	
		1+295	NW	1.OG	WA	59	49	64	56	67	60	3,3	3,2	X	T/N	
		1+295	NW	2.OG	WA	59	49	64	57	67	60	3,2	3,0	X	T/N	
		1+295	NW	3.OG	WA	59	49	64	57	67	60	3,1	2,9	X	T/N	
		1+295	NW	4.OG	WA	59	49	64	57	67	60	3,0	2,8	X	T/N	
		135	1+305	SW	EG	WA	59	49	66	59	70	63	4,1	4,0	X	T/N
				SW	1.OG	WA	59	49	67	60	71	63	3,5	3,3	X	T/N
				SW	2.OG	WA	59	49	68	60	71	63	3,2	3,2	X	T/N
				SW	3.OG	WA	59	49	68	60	71	63	3,1	2,9	X	T/N
SW	4.OG			WA	59	49	68	60	71	63	3,0	2,8	X	T/N		
136	Nürnberger Straße 14	1+348	NO	EG	WA	59	49	70	62	71	63	0,7	0,5	X	T/N	
		1+348	NO	1.OG	WA	59	49	70	63	71	63	0,5	0,3	X	T/N	
		1+348	NO	2.OG	WA	59	49	70	62	70	63	0,4	0,2	X	T/N	
		1+348	NO	3.OG	WA	59	49	70	62	70	62	0,2	0,1	X	T/N	
		1+348	NO	4.OG	WA	59	49	69	62	70	62	0,2	0,0	X	T/N	

Stadtbahn Dresden 2020  
 Stadtbahn-Neubaustrecke Nossener Brücke - Nürnberger Straße (Teilstrecke 1.2)  
 Beurteilungspegel, Kfz-Verkehr wesentliche Änderung - Betroffenheiten

IO-Nr.	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	IGW in dB(A)		Nullfall in dB(A)		Ausbau in dB(A)		Diff. NF/neu in dB(A)		wes. And.	Anspruch passiv
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	13	14		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
137	Nürnberger Straße 15	1+326	SW	EG	WA	59	49	66	59	69	62	3,1	3,0	X	T/N
		1+326	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	70	62	2,5	2,3	X	T/N
		1+326	SW	2.OG	WA	59	49	68	60	70	62	2,2	2,1	X	T/N
		1+326	SW	3.OG	WA	59	49	68	60	70	62	2,1	2,0	X	T/N
		1+326	SW	4.OG	WA	59	49	68	60	70	62	1,9	1,7	X	T/N
139	Nürnberger Straße 16	1+372	NO	EG	WA	59	49	70	62	71	63	0,7	0,5	X	T/N
		1+372	NO	1.OG	WA	59	49	70	63	71	63	0,5	0,3	X	T/N
		1+372	NO	2.OG	WA	59	49	70	62	70	63	0,4	0,2	X	T/N
		1+372	NO	3.OG	WA	59	49	70	62	70	62	0,2	0,0	X	T/N
		1+372	NO	4.OG	WA	59	49	69	62	70	62	0,2	0,0	X	T/N
142	Nürnberger Straße 17	1+348	SW	EG	WA	59	49	66	59	68	61	2,2	2,0	X	T/N
		1+348	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	69	61	1,6	1,4	X	T/N
		1+348	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	69	61	1,3	1,2	X	T/N
		1+348	SW	3.OG	WA	59	49	68	60	69	61	1,1	0,9	X	T/N
		1+348	SW	4.OG	WA	59	49	68	60	69	61	1,0	0,8	X	T/N
145	Nürnberger Straße 19	1+369	SW	EG	WA	59	49	66	58	68	60	2,3	2,2	X	T/N
		1+369	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	69	61	1,6	1,4	X	T/N
		1+369	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	69	61	1,3	1,1	X	T/N
		1+369	SW	3.OG	WA	59	49	68	60	69	61	1,2	1,0	X	T/N
		1+369	SW	4.OG	WA	59	49	68	60	69	61	1,0	0,8	X	T/N
148	Nürnberger Straße 21	1+424	SW	1.OG	WA	59	49	67	59	67	60	0,5	0,3	X	T/N
		1+424	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	67	60	0,3	0,1	X	T/N
151	Nürnberger Straße 23	1+447	SW	1.OG	WA	59	49	67	59	67	60	0,5	0,3	X	T/N
		1+447	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	67	60	0,3	0,1	X	T/N
153	Nürnberger Straße 25	1+471	SW	1.OG	WA	59	49	67	59	67	60	0,5	0,4	X	T/N
		1+471	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	68	60	0,4	0,2	X	T/N
155	Nürnberger Straße 27	1+494	SW	1.OG	WA	59	49	67	59	67	60	0,6	0,4	X	T/N
		1+494	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	68	60	0,3	0,2	X	T/N
168	Nürnberger Straße 29	1+516	SW	EG	WA	59	49	66	59	68	60	1,5	1,3	X	T/N
		1+516	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	68	61	0,8	0,6	X	T/N
		1+516	SW	2.OG	WA	59	49	68	60	68	61	0,6	0,4	X	T/N
		1+516	SW	3.OG	WA	59	49	68	60	68	61	0,4	0,3	X	T/N
		1+516	SW	4.OG	WA	59	49	68	60	68	60	0,2	0,1	X	T/N
178	Nürnberger Straße 31	1+538	SW	EG	WA	59	49	66	59	68	60	1,7	1,6	X	T/N
		1+538	SW	1.OG	WA	59	49	67	60	68	61	1,0	0,9	X	T/N
		1+538	SW	2.OG	WA	59	49	67	60	68	61	0,8	0,6	X	T/N
		1+538	SW	3.OG	WA	59	49	67	60	68	60	0,6	0,4	X	T/N
		1+538	SW	4.OG	WA	59	49	67	60	68	60	0,4	0,2	X	T/N
181	Nürnberger Straße 31a	1+579	SW	3.OG	WA	59	49	67	60	68	60	0,3	0,1	X	T/N