

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer  
Eisenbahn Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig  
Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

Beurteilung gemäß 16.BImSchV

Bericht VL 8281-1.6 vom 04.03.2022

Auftraggeber: DB Engineering & Consulting GmbH  
Caroline-Michaelis-Straße 5-11, Haus D  
10115 Berlin

Berichts-Nr.: VL 8281-1.6

Datum: 04.03.2022

Ansprechpartner/in: Herr Fuß

Dieser Bericht besteht aus insgesamt 157 Seiten,  
davon 28 Seiten Text und 129 Seiten Anlagen.



Die Akkreditierung gilt für den in der Urkundenanlage D-PL-20140-01-00 festgelegten Umfang der Bereiche Geräusche und Erschütterungen. Messstelle nach § 29b BImSchG

VMPA anerkannte Schallschutzprüfstelle nach DIN 4109

**Leitung:**

Dipl.-Phys. Axel Hübel

Dipl.-Ing. Heiko Kremer-Bertram  
Staatlich anerkannter Sachverständiger für Schall- und Wärmeschutz

Dipl.-Ing. Mark Bless

**Anschriften:**

Peutz Consult GmbH

Kolberger Straße 19  
40599 Düsseldorf  
Tel. +49 211 999 582 60  
Fax +49 211 999 582 70  
dus@peutz.de

Borussiastraße 112  
44149 Dortmund  
Tel. +49 231 725 499 10  
Fax +49 231 725 499 19  
dortmund@peutz.de

Pestalozzistraße 3  
10625 Berlin  
Tel. +49 30 92 100 87 00  
Fax +49 30 92 100 87 29  
berlin@peutz.de

Gostenhofer Hauptstraße 21  
90443 Nürnberg  
Tel. +49 911 477 576 60  
Fax +49 911 477 576 70  
nuernberg@peutz.de

**Geschäftsführer:**

Dr. ir. Martijn Vercaamen  
ir. Ferry Koopmans  
AG Düsseldorf  
HRB Nr. 22586  
Ust-IdNr.: DE 119424700  
Steuer-Nr.: 106/5721/1489

**Bankverbindungen:**

Stadt-Sparkasse Düsseldorf  
Konto-Nr.: 220 241 94  
BLZ 300 501 10  
DE79300501100022024194  
BIC: DUSSEDDXXX

**Niederlassungen:**

Mook / Nimwegen, NL  
Zoetermeer / Den Haag, NL  
Groningen, NL  
Eindhoven, NL  
Paris, F  
Lyon, F  
Leuven, B

peutz.de

## Inhaltsverzeichnis

1	Situation und Aufgabenstellung.....	3
2	Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien.....	4
3	Örtliche Gegebenheiten und Gebietsnutzungen.....	6
3.1	Abschnitt Berlin (km 0,570 bis km 5,969).....	6
4	Beurteilungsgrundlagen.....	8
4.1	Rechtliche Grundlagen gemäß 16. BImSchV.....	8
4.2	Beurteilung der Baumaßnahmen gemäß 16. BImSchV.....	10
5	Schalltechnische Betrachtungen zum Schienenverkehrslärm.....	12
5.1	Methodik.....	12
5.2	Ermittlung der Emissionen des Schienenverkehrs.....	12
5.3	Berechnung der Immissionspegel.....	14
6	Prüfung auf wesentliche Änderung und Beurteilung der Ergebnisse gemäß 16. BImSchV - Abschnitt Berlin (km 0,570 bis km 5,969).....	16
7	Schallschutzmaßnahmen.....	19
7.1	Vorbemerkungen zu den Schallschutzmaßnahmen.....	19
7.2	Aktive Schallschutzmaßnahmen.....	19
7.3	Untersuchte Schallschutzvarianten.....	20
7.4	Abwägung der Schallschutzmaßnahmen - Abschnitt Berlin (km 0,570 bis km 5,969).....	21
7.5	Passive Schallschutzmaßnahmen.....	24
8	Zusammenfassung.....	26

## 1 Situation und Aufgabenstellung

Die Niederbarnimer Eisenbahn AG (nachfolgend: „Vorhabenträgerin“) plant im Einvernehmen mit den Ländern Brandenburg und Berlin die Reaktivierung ihrer Stammstrecke von Berlin-Wilhelmsruh bis zum Abzweig Schönwalde. Die Reaktivierung der Stammstrecke erfolgt mit dem Ziel der Wiederaufnahme des planmäßigen schienengebundenen Personennahverkehrs auf der Schiene. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die grundhafte Erneuerung des 13,8 km langen Streckenabschnittes der Strecke 6501, einschließlich der Ausrüstung allen betriebs- und verkehrsnotwendigen technischen Anlagen.

Am 10. Januar 2019 haben die Länder Berlin und Brandenburg beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) mit der Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB) eine Planungsvereinbarung zur Infrastrukturmaßnahme „Reaktivierung Stammstrecke Heidekrautbahn für den SPNV“ unterzeichnet. Die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, die Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beim Land Berlin und der Vorstand der Niederbarnimer Eisenbahn-AG vereinbarten darin weitere Planungsleistungen für die Reaktivierung der Heidekrautbahn-Stammstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Abzweig Schönwalde. Dabei umfasst der Trassenabschnitt in Brandenburg etwa 8 km und in Berlin etwa 6 km.

Im Zuge der Reaktivierung kommt es in Teilabschnitten der Strecke zu Gleisverschiebungen und Gradientenanpassungen. Darüber hinaus sind neue Haltepunkte, Bahnübergänge und zusätzliche Kreuzungsgleise geplant.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird im Sinne eines worst-case-Ansatzes für den gesamten Planungsabschnitt zu Prüfzwecken unterstellt, dass die Voraussetzungen der 16. BImSchV bestehen und geprüft, ob und inwiefern durch einen erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung ausgelöst wird.

Unter Berücksichtigung der ermittelten Emissionen werden die Immissionen sowohl für den sogenannten Prognose „Mit-Fall“ als auch für den fiktiven Prognose „Ohne-Fall“ berechnet. Grundlage für die Berechnung der Emissionen sind dabei die vom Auftraggeber bereitgestellten Prognosezugzahlen 2030 [10]. Die Berechnungen der Emissionen werden gemäß Schall 03 [5] auf Grundlage der bereitgestellten Zugzahlen durchgeführt.

Sollten Anspruchsvoraussetzungen zum Schallschutz gegeben sein, sind Schallschutzmaßnahmen zu dimensionieren.

## 2 Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien

Titel / Beschreibung / Bemerkung		Kat.	Datum
[1] <b>BImSchG</b> Bundes-Immissionsschutzgesetz	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge	G	Aktuelle Fassung
[2] <b>16. BImSchV</b> 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung	Bundesgesetzblatt Nr. 27/1990, ausgegeben zu Bonn am 20. Juni 1990	V	12.06.1990 geändert am 04.11.2020
[3] <b>24. BImSchV</b> 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung	Geändert am 23.09.1997 und Begründung in Bundesratsdrucksache 363/96 vom 02.07.1996	V	04.02.1997
[4] <b>32. BImSchV</b> 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung	Bundesgesetzblatt B1232, vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) zuletzt geändert am 08.11.2011 (BGBl. I S. 2178)	V	29.08.2002 zuletzt geändert am 08.11.2011
[5] <b>Schall 03</b> Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen	Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil I Nr. 61, ausgegeben zu Bonn am 23.12.2014	RIL	in Kraft getreten am 01.01.2015
[6] <b>VLärmSchR 97</b> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes	Bundesministerium für Verkehr, allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997, Sachgebiet 12.1: Lärmschutz Bonn, den 02.06.1997, StB 15 / 14.80.13-65 / 11 Va 97	RIL	02.06.1997
[7] Verfügung des EBA zum erheblichen baulichen Eingriff gemäß 16. BImSchV, wegen Urteil BVerwG vom 18.07.2013, Az. 7A9.12, juris RN 22	Herausgegeben vom Eisenbahn-Bundesamt, Zentrale	RdErl.	23.07.2014
[8] Schlussbericht – Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg	DB Netz AG	Lit.	15.06.2012
[9] Bebauungspläne Berlin	FIS-Broker, Internetangebot der Stadt Berlin	P	Stand: Juni 2020

Titel / Beschreibung / Bemerkung			Kat.	Datum
[10]	Zugdaten Prognose 2030 „Ohne Fall“ und „Mit-Fall“	DB Netz AG	P	Stand 15.05.2020
[11]	Planungsunterlagen zum Bauvorhaben	DB Netz AG	P	2019 / 2020
[12]	Fahrplanentwurf mit alten Kreuzungsbahnhöfen	DB Netz AG	P	Mai 2020

Kategorien:

G	Gesetz	N	Norm
V	Verordnung	RIL	Richtlinie
VV	Verwaltungsvorschrift	Lit	Buch, Aufsatz, Berichtigung
RdErl.	Runderlass	P	Planunterlagen / Betriebsangaben

### 3 Örtliche Gegebenheiten und Gebietsnutzungen

Die Stammstrecke der Heidekrautbahn verläuft von Berlin-Wilhelmsruh (Beginn der Planung bei km 0,570) entlang der Grenze des Berliner Bezirks Reinickendorf durch den Bezirk Pankow sowie im Land Brandenburg durch die Orte Schildow, Mühlenbeck und Schönwalde (Landkreise Oberhavel und Barnim) bis zum Abzweig Schönwalde. Am Abzweig Schönwalde (Ende Planungsabschnitt bei km 13,965) schließt die Trassierung an die Strecke Karow – Basdorf an. Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt im Prognose „Mit-Fall“ 80 km/h und im Prognose „Ohne-Fall“ 60 km/h.

Im Planungsabschnitt befinden sich Bahnübergänge, Eisenbahnüberführungen (EÜ), Haltepunkte, Durchlässe und Kreuzungsgleise. Nachfolgend sind die schalltechnisch relevanten Maßnahmen für den Bereich Berlin (km 0,570 – km 5,969) aufgeführt.

Die Lage der Trasse im gesamten Planungsabschnitt ist in Anlage 1 dargestellt. Die untersuchten Immissionsorte sind im Detail in Anlage 6 dargestellt. Die dabei berücksichtigten Gebietsnutzungen können aus der tabellarischen Auflistung der Immissionsorte in Anlage 7 entnommen werden.

#### 3.1 Abschnitt Berlin (km 0,570 bis km 5,969)

##### Kreuzungsgleise

Zwischen dem Wilhelmsruher Damm und der Quickborner Straße entsteht der neue Bahnhof Berlin-Rosenthal (km 2,154 bis km 2,590). Hier wird im Zuge der Reaktivierung der Stammstrecke ein Kreuzungsgleis errichtet, dessen Lage zu dem Kreuzungsgleis des alten Bahnhofs Rosenthal verschoben ist.

##### Bahnübergänge

Die im Prognose "Ohne-Fall" bestehenden Bahnübergänge (historisch ehemals vorhanden) Hertzstraße (km 0,585) und Lessingstraße (km 1,073) sowie die bestehenden Bahnübergänge Wilhelmsruher Damm (km 2,108) und Bahnhofstraße (km 4,495) werden im Zuge der Reaktivierung der Stammstrecke erneuert. Der im Bestand eingleisige Bahnübergang „Quickborner Straße“ (km 2,495) wird durch einen neu errichteten zweigleisigen Bahnübergang ersetzt. Der Bahnübergang Friedhof Pankow (km 1,7), welcher nur als Fuß- und Radweg dient (befestigte Wegbreite  $\leq 7$  m), wird ebenfalls neu errichtet.

### Sonstiges

Am Anschlussgleis bei km 1,303 ersetzt eine neue Weiche mit abweichender Lage die vorhandene Gleisanbindung. Darüber hinaus kommt es über den gesamten betrachteten Streckenabschnitt (km 0,570 - km 5,969) Abschnittsweise zu Gleisverschiebungen und Gradientenanhebungen. Dies reicht von wenigen Zentimetern bis hin zu ca. 6 m Gleisverschiebungen bzw. 1,2 m Gradientenanhebungen.

### Gebietsnutzungen

Im schalltechnisch relevanten Umfeld des Planungsabschnitts befinden sich Bebauungen in Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten. Vorzufinden sind auch Kleingartenanlagen, Schulen und Kindergärten. Bezüglich der schalltechnischen Beurteilung werden die Festsetzungen gemäß den rechtskräftigen Bebauungsplänen der umliegenden Bereiche herangezogen [9]. In den Bereichen, für die keine Gebietsnutzungen in Bebauungsplänen festgelegt sind, wurde die Schutzbedürftigkeit anhand der tatsächlichen Nutzung bestimmt und zugrunde gelegt.

## 4 Beurteilungsgrundlagen

### 4.1 Rechtliche Grundlagen gemäß 16. BImSchV

Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Schienenwege ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG [1]. Nach § 41 des BImSchG ist *"Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind"*. Das gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, "soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden."

Die gemäß § 43 BImSchG erlassene Rechtsverordnung, Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV [2] legt den Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit sowie das Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels fest.

Am 01.01.2015 trat eine geänderte 16. BImSchV [2] mit einer geänderten Berechnungsgrundlage der Schall 03 [5] in Kraft.

Im § 1 der 16. BImSchV, Anwendungsbereich, heißt es hierzu (Zitat):

(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 Verkehrslärm 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 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.*

Ende Zitat § 1 der 16. BImSchV.

Die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV sind in der nachfolgenden Tabelle 4.1 dargestellt.

Tabelle 4.1: Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV

Gebietsausweisung	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Kleingärten werden üblicherweise wie ein Mischgebiet (M) mit einem Schutzanspruch nur während des Tageszeitraums behandelt.

Die schalltechnische Untersuchung bezieht sich unmittelbar auf das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [1]. Es ist festzustellen, ob durch die Baumaßnahme schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können und wie sie entsprechend § 41 BImSchG nach dem Stand der Technik und mit verhältnismäßigem Aufwand vermeidbar sind.

Zur Prüfung, ob schädliche Umwelteinwirkungen entstehen, werden in der schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage des in der 16. BImSchV [2] unter Berücksichtigung der Schall 03 [5] festgelegten Rechenverfahrens Beurteilungspegel für den geplanten baulichen Zustand (Prognose "Mit-Fall") und den derzeit bestehenden baulichen Zustand (Prognose "Ohne-Fall") ermittelt. Bezüglich der Belastungszahlen sind die Werte auf den gleichen Prognosehorizont abzustellen.

Bei Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen ergeben sich Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.

## 4.2 Beurteilung der Baumaßnahmen gemäß 16. BImSchV

Zunächst ist zu prüfen, ob und ggf. inwiefern die geplanten Baumaßnahmen einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV auslösen. Ein baulicher Eingriff ist erheblich, wenn hierdurch äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung / Stromschiene eingegriffen wird (*BVerwG, Urteil vom 20.5.1998 – 11 C 3/97 – „Oberaudorf“-Urteil*).

Als Beispiele für erhebliche bauliche Eingriffe sind unter anderem der Neubau von Bahnübergängen, Eisenbahnüberführung oder Überholgleisen und die Abweichung von der früheren Positionierung die horizontale und/oder vertikale Änderung der Gleislage. Zur Frage des Grades der horizontalen oder vertikalen Abweichung gibt es keine pauschalierende Bewertungen. Eine verbindliche Regelung, ab wann eine horizontale oder vertikale Gleislageänderung einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, gibt es nicht. Über die Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs muss daher unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls entschieden werden.

Demnach sind zumindest einzelne der für die Reaktivierung der Stammstrecke geplanten Maßnahmen als erheblicher baulicher Eingriff einzustufen. Da sich der Neubau/Umbau von Bahnübergängen, Eisenbahnüberführung sowie Überholgleisen und die horizontale bzw. vertikale Änderung der Gleislage über den gesamten Streckenabschnitt verteilen, bringt eine Einzelbetrachtung dieser erheblichen baulichen Eingriffe keinen wesentlichen Erkenntnisgewinn. Zumal wirkt sich die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 km/h im Prognose „Ohne-Fall“ auf 80 km/h im Prognose „Mit-Fall“ auch auf die übrigen Bereiche aus, womit ein damit einhergehender Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird zunächst im Sinne eines worst-case-Ansatzes für den gesamten Planungsabschnitt zu Prüfzwecken unterstellt, dass die Voraussetzungen der 16. BImSchV bestehen und geprüft, ob und inwiefern durch einen erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung ausgelöst wird.

Der Prüfung liegt zugrunde, ob sich die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm im Vergleich des Prognose „Ohne-Falles“ zum Prognose „Mit-Fall“ erhöhen. Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn am jeweiligen Immissionsort der Beurteilungspegel im Prognose „Ohne-Fall“ zum Prognose „Mit-Fall“ um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A)/tags oder 60 dB(A)/nachts erhöht wird, sowie wenn ein Beurteilungspegel von über 70 dB(A) im Tageszeitraum bzw. 60 dB(A) im Nachtzeitraum weiter erhöht wird.

Für die Beurteilung einer wesentlichen Änderung sind die Bereiche innerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs mit der Emission aus dem Bauabschnitt und der angrenzenden, baulich nicht geänderten Strecke zu berücksichtigen. Für die Bebauungsbereiche außerhalb

des erheblichen baulichen Eingriffs werden die Emissionen ausschließlich aus dem Bauabschnitt berücksichtigt. Dies gilt aufgrund der worst-case-Betrachtung somit nur für den Planungsanfang als auch für das Planungsende.

Liegt bei der Prüfung auf Lärmschutzanspruch eine Überschreitung der Grenzwerte für eine Nutzungseinheit (Wohneinheit, Gewerbeeinheit etc) vor, so wird die Anzahl der zu ermittelnden Schutzfälle berechnet. Liegen für eine Nutzungseinheit Lärmschutzansprüche nur am Tag oder in der Nacht vor, so handelt es sich um einen Schutzfall. Bei Ansprüchen tagsüber und nachts liegen zwei Schutzfälle vor. Insbesondere bei Wohngebäuden errechnet sich die Anzahl der Schutzfälle aus der Zahl der Wohneinheiten (WE) mit Lärmschutzansprüchen am Tag zuzüglich der WE mit Lärmschutzansprüchen nachts. Eine WE mit Lärmschutzansprüchen tags und nachts entspricht daher zwei Schutzfällen.

## **5 Schalltechnische Betrachtungen zum Schienenverkehrslärm**

### **5.1 Methodik**

Die Ermittlung der Geräuschbelastung nach der 16. BImSchV erfolgt rechnerisch unter Zugrundelegung der Verkehrsbelastung der zu betrachtenden Emittenten.

Bei der Prüfung auf eine wesentliche Änderung ist die Beurteilung entsprechend § 1, Absatz (2) der 16. BImSchV auf den *"von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm"* zu stellen.

Ausgehend von der Fahrzeugdichte sowie der Geschwindigkeit und weiteren Parametern wird als Ausgangspunkt für die weiteren Berechnungen die sogenannte

#### **Emission**

gemäß Schall 03 [6] für den Schienenverkehr berechnet.

Ausgehend von den so berechneten Emissionen wird dann die

#### **Immission**

in Form des sogenannten Beurteilungspegels an Immissionsorten (Gebäuden) berechnet.

### **5.2 Ermittlung der Emissionen des Schienenverkehrs**

Zur Ermittlung der zukünftig zu erwartenden Lärmimmissionen in der Nachbarschaft der betrachteten Strecken werden die Emissionspegel unter Zugrundelegung der bereitgestellten Verkehrsdaten für die Prognose 2030 [10] berechnet.

Gemäß den zur Verfügung gestellten Zugzahlen zum Prognose "Ohne-Fall" (bestehende bauliche Situation) und dem Prognose "Mit-Fall" (Reaktivierung der Stammstrecke) sind die Emissionen der zu berücksichtigenden Streckenabschnitte im vorliegenden Untersuchungsbereich zum Projektabschnitt ermittelt worden.

Entsprechend der seit dem 01.01.2015 neu zu berücksichtigenden Schall 03 [5] wird die Berechnung der Schallemission für die nachfolgend aufgeführten 4 Schallquellenarten:

- Rollgeräusche,
- Aerodynamische Geräusche,

- Aggregatgeräusche und
- Antriebsgeräusche

für jeweils drei verschiedene Höhenbereiche über Schienenoberkante (0 m, 4 m und 5 m) im Oktavband für die verschiedenen Zugarten, -längen und -geschwindigkeiten entsprechend der Zugzahlen getrennt für den Tages- (06:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) durchgeführt.

Hierbei ergeben sich aufgrund der differenziert zu betrachtenden Kombinationen aus Zugzahlen und zulässiger Streckenhöchstgeschwindigkeit die gleisspezifischen Schallemissionen. Anhand der gebildeten Abschnitte werden die in den Anlagen 2.1 zum Prognose „Ohne-Fall“ und die in den Anlagen 2.2 zum Prognose „Mit-Fall“ dokumentierten Emissionen ermittelt.

Wie aus dem Fahrplanentwurf hervorgeht, kann unter Berücksichtigung der alten, bestehenden Kreuzungsbahnhöfe die Strecken-Frequentierung für den Prognose „Mit-Fall“ auch für den Prognose „Ohne-Fall“ angenommen werden [10] [12]. Gemäß den zur Verfügung gestellten Zugzahlen ergibt sich demnach also die gleiche Streckenbelastung für den Prognose „Ohne-Fall“ und den Prognose „Mit-Fall“. Ein Unterschied besteht allerdings bei der maximalen Streckengeschwindigkeit. Im Prognose „Ohne-Fall“ beträgt diese 60 km/h und im Prognose „Mit-Fall“ 80 km/h.

Im vorliegenden Fall wird sowohl im Prognose „Ohne-Fall“ als auch im Prognose „Mit-Fall“ im Regelbetrieb auf der betrachteten Bahnstrecke u.a. mit zwei Güterzugfahrten im Tageszeitraum gerechnet. Dieser besteht aus einer Diesellok als Triebzug, einem zu transportierenden Zug und einem Güterwagen am Ende. Hierbei handelt es sich um Überführungsfahrten.

Der zu transportierende Zug kann dabei verschiedene Zusammensetzungen haben. Nach Vorgabe der NEB wäre hier im Worst Case mit der Überführung einer *KISS - V 100, KISS Doppelstock 6-Teiler ohne Kuppelwagen (320 Tonnen, 156 Meter, 24 Achsen)* zu rechnen.

Im Bereich der zweigleisigen Abschnitte verteilen sich die betrachteten Züge im geplanten Regelbetrieb zu gleichen Teilen. Die Güterzugfahrten werden im Sinne eines worst-case Ansatzes jeweils über das der Wohnbebauung nächstgelegene Gleis geführt.

Bei der Emissionsberechnung werden Pegelkorrekturen für Fahrbahnarten entsprechend der Rechenregularien nach Schall 03 [5] in Ansatz gebracht.

Im vorliegenden Fall sind die Pegelkorrekturen für die Brücken für den Prognose „Ohne-Fall“ und Prognose „Mit-Fall“ gemäß Tabelle 9 der Schall 03 zu beurteilen.

Die Pegelkorrekturen für die in Anlage 1 dargestellten Bahnübergänge werden nach Tabelle 7 der Schall 03 angesetzt. Auf eine Pegelkorrektur für Bahnübergänge, die ausschließlich für Fuß- und Radwege dienen, kann bei einer Wegbreite des befestigten Bahnübergangs von  $\leq 7$  m verzichtet werden. In den Anlagen sind nur die Bahnübergänge dargestellt, für die auch eine Pegelkorrektur berücksichtigt wurde.

Pegelkorrekturen für Kurvenfahrgeräusche bei Eisenbahnstrecken werden gemäß Tabelle 11 der 16. BImSchV abhängig vom jeweiligen Kurvenradius angesetzt.

### **5.3 Berechnung der Immissionspegel**

Die Berechnung der Immissionspegel, d. h., der jeweiligen zu erwartenden Schallpegel an einem betroffenen Gebäude, wurde für den Schienenverkehrslärm gemäß der Schall 03 [5] mit Ansatz des Teilstückverfahrens mit Hilfe des Berechnungsprogramms 'SoundPLAN' (Version 8.1) durchgeführt.

Der Rechenalgorithmus des Programms berücksichtigt für jeden einzelnen Immissionspunkt die Schallabstrahlung aller Emittenten im Untersuchungsbereich. Für die Berechnung werden die Gleise separat durch viele Teilstücke abgebildet. Somit werden Unstetigkeiten, wie beispielsweise Änderungen der Verkehrsbelastungszahlen, Änderungen der Geschwindigkeiten oder Beachtung von Korrekturwerten (bspw. Brückenzuschläge) berücksichtigt.

Die Immissionsberechnungen sind auf Grundlage eines dreidimensionalen Simulationsmodells und unter Berücksichtigung der topografischen Gegebenheiten zunächst flächendeckend in einem 5 m-Raster für Immissionshöhen von 2,0 m, 3,5 m, 6,3 m und 9,1 m sowohl für den Tages- als auch Nachtzeitraum zum Prognose „Ohne-Fall“ und zum Prognose „Mit-Fall“ unter Berücksichtigung der Beurteilungskriterien zur 16.BImSchV (Bereiche innerhalb und außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs) durchgeführt worden. Bei den Berechnungen sind die Punkte gleichen Beurteilungspegels von 47, 49, 54, 57, 59, 64 und 69 dB(A) zu sogenannten Isophonen verbunden. Exemplarisch sind die Ergebnisse für die Höhe von 2,0 m über Gelände für den Prognose „Ohne-Fall“ in Anlage 3.1 (Tageszeitraum) und Anlage 3.2 (Nachtzeitraum) sowie für den Prognose „Mit-Fall“ in Anlage 4.1 (Tageszeitraum) und Anlage 4.2 (Nachtzeitraum) dargestellt.

Zur Ermittlung, in welchen Bereichen durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung ausgelöst wird, findet ein Vergleich der Ergebnisse für den Prognose „Ohne-Fall“ und den Prognose „Mit-Fall“ statt. Hierfür werden Differenzkarten für den Schienenverkehrslärm zu den beiden Prognose-Fallbetrachtungen sowohl zum Tages- als auch zum Nachtzeitraum erstellt. Die Ergebnisse sind für die Rechenhöhe von 2,0 m über dem Gelände in Anlage 5.1 (Tageszeitraum) und Anlage 5.2 (Nachtzeitraum) dargestellt.

Zusätzlich findet eine Betrachtung an einzelnen in Anlage 6 dargestellten Immissionspunkten statt. Die tabellarische Auswertung der Einzelpunktberechnung ist Anlage 7 zu entnehmen.

Entsprechend der Ergebnisse treten bei der zukünftigen Gleislage Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) am Tag und 61 dB(A) in der Nacht an Gebäude Bahnhofstraße 10 (Immissionsort Nr. 154-1) auf.

## **6 Prüfung auf wesentliche Änderung und Beurteilung der Ergebnisse gemäß 16. BImSchV - Abschnitt Berlin (km 0,570 bis km 5,969)**

Die Reaktivierung der Stammstrecke stellt auf Grund der geplanten Baumaßnahmen in Teilbereichen des Planungsabschnitts einen erheblichen baulichen Eingriff gemäß der 16. BImSchV [2] dar. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird deswegen im Sinne eines worst-case-Ansatzes für den gesamten Planungsabschnitt zu Prüfzwecken unterstellt, dass die Voraussetzungen der 16. BImSchV bestehen und geprüft, ob und inwiefern durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung ausgelöst wird und ob für die Anwohner ggf. Anspruch auf Schallschutz besteht.

Der Prüfung liegt zugrunde, ob sich die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm im Vergleich der Prognosefälle mit der heutigen baulichen Situation (Prognose „Ohne-Fall“) bzw. der Planung (Prognose „Mit-Fall“) erhöhen. Sollte eine Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Planungssituation vorliegen, so können sich Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV ergeben. Konkret liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn am jeweiligen Immissionsort der Beurteilungspegel im Prognose „Mit-Fall“ zum Prognose „Ohne-Fall“ um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) im Tageszeitraum oder 60 dB(A) im Nachtzeitraum erhöht wird oder ein Beurteilungspegel von über 70 dB(A) im Tageszeitraum bzw. 60 dB(A) im Nachtzeitraum weiter erhöht wird.

Betrachtet man die Ergebnisse der Immissionsberechnungen in Anlage 3.1 und Anlage 4.1, so zeigt sich, dass sowohl im Prognose „Ohne-Fall“ als auch im Prognose „Mit-Fall“ keine Beurteilungspegel oberhalb von 70 dB(A) im Tageszeitraum an möglichen Immissionsorten erreicht werden. In Anlage 7.1 ist zu erkennen, dass für den Prognose „Mit-Fall“ die höchsten Beurteilungspegel im Tageszeitraum mit 65 dB(A) an der Bahnhofstraße 10 (Immissionsort Nr. 154-1) bzw. mit 63 dB(A) an der Hertzstraße 60 (Immissionsort Nr. 254-2) vorliegen. Es liegt deshalb für das vorliegende Vorhaben keine wesentliche Änderung auf Grund einer Pegelerhöhung im Tageszeitraum auf 70 dB(A) vor. Für den Prognose „Ohne-Fall“ ergeben sich die höchsten Beurteilungspegel im Tageszeitraum zu 63 dB(A) an der Bahnhofstraße 10 (Immissionsort Nr. 154-1) und zu 62 dB(A) an der Hertzstraße 60 (Immissionsort Nr. 254-2).

Für den Nachtzeitraum hingegen zeigen Anlage 3.2 und Anlage 4.2, dass nur für den Prognose „Mit-Fall“ der Beurteilungspegel von 60 dB(A) teilweise an Immissionsorten überschritten wird. Aus Anlage 7.1 geht hervor, dass die maximalen Beurteilungspegel von 61 dB(A) in der Nacht im Prognose „Mit-Fall“ für die Bahnhofstraße 10 (Immissionsort Nr. 154-1) bzw. von 60 dB(A) für die Hertzstraße 60 (Immissionsort Nr. 254-2) vorliegen. Da es hier zu einer Pegelerhöhung im Prognose „Mit-Fall“ auf mindestens 60 dB(A) im Nachtzeitraum kommt bzw. ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) im Nachtzeitraum im Prognose „Ohne-Fall“ im Prognose „Mit-Fall“ weiter erhöht wird, liegt eine wesentliche Änderung vor. Die untersuchten Immissionsorte, bei denen eine wesentliche Änderung auf Grund einer Pe-



gelerhöhung auf 60 dB(A) im Nachtzeitraum vorliegt bzw. der Beurteilungspegel von 60 dB(A) im Nachtzeitraum weiter erhöht wird und sich damit ein Anspruch auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV ergibt, sind nachfolgend aufgelistet:

- Bahnhofstraße 10 (154-1)
- Hertzstraße 60 (254-2)

Aus Anlage 5.1 bzw. Anlage 5.2 wird ersichtlich, in welchen Bereichen der Strecke die Pegeldifferenz zwischen Prognose „Ohne-Fall“ (Subtrahend) und Prognose „Mit-Fall“ (Minuend)  $\geq 2,1$  dB beträgt. Diese resultieren aus der geänderten Gleislage (horizontale oder vertikale Verschiebung), z.B. im Bereich vor dem Bahnübergang Lessingstraße, am Bahnübergang Wilhelmsruher Damm und am Bahnhof Rosenthal.

Anlage 7.1 zeigt, dass für den Immissionsort Schillerstraße 106 (Nr. 441-1) die Pegeldifferenz 2,3 dB beträgt. Bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung im Nachtzeitraum liegt hier ein Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV vor. Wird der Grenzwert der 16. BImSchV nicht überschritten ergeben sich trotz Pegeldifferenzen  $\geq 2,1$  dB keine Ansprüche auf Lärmschutz. Die Ansprüche auf Lärmschutz ergeben sich daher überwiegend in der ersten Baureihe in Richtung Bahnstrecke.

Die Immissionsorte mit Pegeldifferenzen  $\geq 2,1$  dB, für die ebenfalls eine wesentliche Änderung bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung vorliegt und sich deshalb Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz ergeben, sind nachfolgend aufgeführt.

- Heidekrautbahnring 25 (229-4)
- Schillerstraße 97 (438-1, 438-2, 438-4)
- Schillerstraße 106 (441-1)
- Schillerstraße 110 (444-4)

In Tabelle 6.1 sind die betrachteten Immissionsorte mit Anspruch auf Lärmschutz zusammengefasst (vgl. Anlage 6 und 7).

Tabelle 6.1: Betrachtete Immissionsorte mit Anspruch auf Lärmschutz

Adresse	Immissionspunkt Nummer
Bahnhofstraße 10	154-1
Heidekrautbahnring 25	229-4
Hertzstraße 60	254-2
Schillerstraße 97	438-1, 438-2, 438-4
Schillerstraße 106	441-1
Schillerstraße 110	444-4

Dadurch, dass sich aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV ergibt und damit Immissionsorte mit Anspruch auf Lärmschutz vorhanden sind, sind Lärmschutzmaßnahmen zu dimensionieren.

## 7 Schallschutzmaßnahmen

### 7.1 Vorbemerkungen zu den Schallschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen sollen vorrangig in Form von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände und -wälle) oder durch die jetzt neu in Ansatz zu bringenden innovativen Maßnahmen wie niedrige Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmungen oder auch das sogenannte besonders überwachte Gleis vorgesehen werden, um insbesondere auch die Außenwohnbereiche zu schützen.

Sofern aktive Maßnahmen keinen ausreichenden Schallschutz erfüllen können (z.B. bei mehrgeschossigen Gebäuden), technisch nicht realisierbar sind oder der Aufwand für aktive Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum objektbezogenen Nutzen steht, ist auf ergänzende, respektive alleinige passive Maßnahmen zurückzugreifen. Diese Vorgehensweise ist konform mit §41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

### 7.2 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf "Vollschutz" (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Absatz 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Ob der Vollschutz durch aktive Maßnahmen erreicht werden und inwieweit die betrachteten aktiven Maßnahmen im Verhältnis zum Schutzziel stehen wird in der Abwägung für die einzelnen Schutzabschnitte in Kapitel 7.4 betrachtet.

Zu den technisch möglichen und innovativen Schallschutzmaßnahmen wurden teilweise für die einzelnen Schutzabschnitte Berechnungen durchgeführt. Das besonders überwachte Gleis (kurz: „büG“) wurde aufgrund der kurzen Schutzabschnitte (< 300 m) nicht näher rechnerisch untersucht. Für Abschnitte von < 300 m bzw. an Bahnübergängen zeigen die Erfahrungen, dass auf den Einsatz des besonders überwachten Gleises aus schalltechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten verzichtet werden sollte.

Weitere (innovative) Schallschutzmaßnahmen sind die sogenannten Schienenstegdämpfer (kurz: SSD) bzw. Schienenstegabschirmungen (kurz: SSA). Die schalltechnische Wirksamkeit ist in etwa vergleichbar mit der Minderung des besonders überwachten Gleises.

Im Nachfolgenden wird die Länge und Höhe der Schallschutzwände der jeweiligen Schutzabschnitte geprüft, die notwendig sind, um die jeweiligen Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Niederschallschutzwände hätten teilweise aufgrund der topografischen Gegebenheiten nur geringe Schallschutzwirkungen und keinen hervorzuhebenden wirtschaftlichen

Vorteil, sodass hierzu ebenfalls keine Berechnungsvariante aufgezeigt wurde, sondern die Prüfung auf Einhaltung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte mit 2 m hohen Wänden beginnt.

Der Abstand der Lärmschutzwand zur Gleismitte beträgt in der Regel 4,0 m. In Bereichen, in denen die Einhaltung dieses Abstandes nicht möglich ist, werden im Simulationsmodell trotzdem Lärmschutzwände berücksichtigt, da sich damit zunächst der „Vollschutz“ für den gesamten Abschnitt realisieren lässt. Die praktische Umsetzbarkeit fließt in die spätere Abwägung mit ein.

### 7.3 Untersuchte Schallschutzvarianten

Zur Bestimmung der Höhe des Lärmschutzes ist gemäß 16. BImSchV nicht die kostengünstigste Variante auszuwählen, sondern eine Variante, die die Kriterien für die Verhältnismäßigkeit ausreichend würdigt.

Für die durchzuführenden Variantenuntersuchungen werden die Untersuchungsbereiche, welche sich aus der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV ergeben, bei den Immissionsorten mit den jeweiligen schalltechnischen Betroffenheiten als Schutzabschnitt 1 - 7 bezeichnet. Die Schutzabschnitte 1-4 befinden sich im Land Berlin.

Zur Lärmschutzabwägung gemäß § 41 Absatz 2 BImSchG sind ausweislich der zuvor genannten Hinweise zur Beurteilung nach 16. BImSchV, die Kosten der zu untersuchenden Schallschutzvariante je gelöstem Schutzfall zu ermitteln. Das Ergebnis ergibt sich als Quotient der Gesamtkosten der jeweiligen Variante aktiver Maßnahmen und der Zahl der gelösten Schutzfälle. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag und in der Nacht, wobei je Überschreitung 1 Schutzfall vorliegt, d.h. Grenzwertüberschreitungen tags und nachts entsprechen 2 Schutzfällen (vgl. Kapitel 7.4).

Für die Untersuchung werden die nachfolgend aufgeführten Kosten zugrunde gelegt.

Tabelle 7.1: berücksichtigte Kosten Lärmschutzwand

Höhe	Kosten / lfd. m Lärmschutzwand
2,0 m	1.380,00 €
3,0 m	1.700,00 €
4,0 m	2.025,00 €
5,0 m	2.660,00 €
6,0 m	2.970,00 €

Kostenansätze gemäß Kostenkennwertekatalog KKK 808.0210A02

Ohne Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich in dem vorliegenden Untersuchungsbereich die nachfolgend aufgeführten Schutzfälle je zu untersuchendem Schutzabschnitt.

Die Kosten für Schienenstegdämpfer / -abschirmungen betragen etwa 300 bis 400 €/lfm, wobei bei der Abschätzung eine Nutzungsdauer von 13 Jahren zu Grunde liegt [8].

Zur Information sind auch Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen aufgeführt. Diese werden bei den Variantenuntersuchungen zunächst als Mittelwert mit 1600 € je Schutzfall angesetzt.

#### 7.4 Abwägung der Schallschutzmaßnahmen - Abschnitt Berlin (km 0,570 bis km 5,969)

Ohne Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich in dem vorliegenden Untersuchungsbereich die nachfolgend aufgeführten Schutzfälle je zu untersuchendem Schutzabschnitt. Aufgeführt für den Bereich Berlin (km 0,570 – km 5,969).

##### Schutzabschnitt 1

Tabelle 7.2: Anzahl der Schutzfälle ohne Lärmschutzmaßnahmen

Schutzabschnitt	Immissionsort Nr.	Anzahl Schutzfälle			
		Tag	Nacht	Summe	≥ 70/60 dB(A) Tag/Nacht
1	254	2	2	2 / 2	0 / 2

Für die insgesamt vier hier vorliegenden Schutzfälle mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen von bis zu 3,3 dB(A) im Tageszeitraum und 10,8 dB(A) im Nachtzeitraum kann der Vollschutz durch eine Lärmschutzwand nicht erreicht werden, da der nahegelegene Bahnübergang Hertzstraße keine ausreichende Überstandslänge der Lärmschutzwand zulässt.

Auf Grund des Bahnübergangs wird ebenfalls das besonders überwachte Gleis als Maßnahme nicht in Betracht gezogen. Rechnerisch lässt sich nur mit einer Kombination aus einer 12 m hohen und 32 m langen Lärmschutzwand sowie 200 m Schienenstegdämpfern und -abschirmungen der Vollschutz für den Schutzabschnitt 1 realisieren. Die Kosten hierfür wären unverhältnismäßig hoch. Selbst bei einer 6 m hohen Lärmschutzwand in Kombination mit 200 m Schienenstegdämpfern und -abschirmungen (700 €/lfm) lassen sich die Kosten pro gelöstem Schutzfall zu 58.760 € abschätzen.

Eine 4 m hohe und 32 m lange Lärmschutzwand führt im vorliegenden Schutzabschnitt zur Lösung von den zwei Schutzfällen im Tageszeitraum. Die Kosten betragen hier 32.400 € je

gelöstem Schutzfall. Ein Schutzfall am Tag ließe sich mit einer Lärmschutzwand von 2 m Höhe lösen. Die Kosten belaufen sich dabei auf 44.160 € je gelöstem Schutzfall.

Die Kosten der aktiven Schallschutzmaßnahmen sind unseres Erachtens nicht verhältnismäßig zum angestrebten Schutzzweck, sodass für dieses Gebäude alleiniger passiver Schallschutz zu präferieren wäre. Die Kosten für den passiven Schallschutz für die 4 Betroffenen würden sich schätzungsweise auf etwa 6.400 € belaufen.

## **Schutzabschnitt 2**

Tabelle 7.3: Anzahl der Schutzfälle ohne Lärmschutzmaßnahmen

Schutzabschnitt	Immissionsort Nr.	Anzahl Schutzfälle			
		Tag	Nacht	Summe	≥ 70/60 dB(A) Tag/Nacht
2	438, 444, 441	0	3	0 / 3	0 / 0

Für die insgesamt drei hier vorliegenden Schutzfälle mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen von bis zu 4,5 dB(A) im Nachtzeitraum wird der Vollschutz durch eine 2 m hohe und 145 m lange Lärmschutzwand erreicht. Die Kosten belaufen sich damit auf 66.700 € je gelöstem Schutzfall.

Das besonders überwachte Gleis wurde auf Grund der geringen Länge des Schutzabschnitts (< 300 m) und des nahegelegenen Bahnübergangs Lessingstraße nicht näher betrachtet, da die vollständige akustische Wirksamkeit dieser Maßnahme für einen betrachteten Immissionspunkt erst ab einer ausreichenden Länge gewährleistet ist. Weiterhin wird auch aus wirtschaftlicher Hinsicht von kurzen bÜG-Abschnitten abgeraten.

Rechnerisch ließen sich mit einer Kombination aus Schienenstegdämpfern und -abschirmungen zwei Schutzfälle bzw. mit jeweils einer der beiden Maßnahmen jeweils ein Schutzfall lösen. Die Kosten würden sich in beiden Fällen auf ca. 70.000 € pro gelöstem Schutzfall belaufen. Fraglich ist jedoch, inwieweit der Einsatz dieser Maßnahmen auf einem Abschnitt dieser geringen Länge (hier ca. 200 m) wirtschaftlich ist bzw. die oben genannten Kosten angesetzt werden können. Zudem kann der Vollschutz nur durch eine zusätzliche Lärmschutzwand erreicht werden.

Aufgrund der genannten Punkte zu den innovativen Maßnahmen und den Kosten je gelöstem Schutzfall ist aktiver Lärmschutz u.E. nicht verhältnismäßig, sodass für die 3 betroffenen Wohneinheiten alleiniger passiver Schallschutz empfohlen wird. Die Kosten würden sich hierfür auf schätzungsweise 4.800 € belaufen.

### **Schutzabschnitt 3**

Tabelle 7.4: Anzahl der Schutzfälle ohne Lärmschutzmaßnahmen

Schutzabschnitt	Immissionsort Nr.	Anzahl Schutzfälle			
		Tag	Nacht	Summe	≥ 70/60 dB(A) Tag/Nacht
3	154	1	1	1 / 1	0 / 1

Für die insgesamt zwei hier vorliegenden Schutzfälle mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen von bis zu 4,8 dB(A) im Tageszeitraum und 11,9 dB(A) im Nachtzeitraum wird der Vollschutz durch eine 5 m hohe und 40 m lange Lärmschutzwand erreicht. Die Kosten belaufen sich damit auf 53.200 € je gelöstem Schutzfall.

Das besonders überwachte Gleis wurde auf Grund der geringen Länge des Schutzabschnitts (< 300 m) und des nahegelegenen Bahnübergangs Bahnhofstraße nicht näher betrachtet.

Bei Einsatz von Schienenstegdämpfer und -abschirmungen wäre für die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum zusätzlich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m erforderlich.

Für die hier betroffene Wohneinheit stehen aktive Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis, sodass empfohlen wird alleinigen passiven Schallschutz für die zwei Betroffenen vorzusehen. Die Kosten würden sich hierfür auf schätzungsweise 3.200 € belaufen.

### **Schutzabschnitt 4**

Tabelle 7.5: Anzahl der Schutzfälle ohne Lärmschutzmaßnahmen

Schutzabschnitt	Immissionsort Nr.	Anzahl Schutzfälle			
		Tag	Nacht	Summe	≥ 70/60 dB(A) Tag/Nacht
4	229	0	1	0 / 1	0 / 0

Das Gebäude befindet sich relativ zur Bahnstrecke in Dammlage, wodurch eine geringere Höhe der Lärmschutzwand ausreicht. Für die Lösung des einen Schutzfalls mit einer Immissionsgrenzwertüberschreitung von 2,0 dB(A) im Nachtzeitraum wird der Vollschutz durch eine 2 m hohe und 30 m lange Lärmschutzwand erreicht. Die Kosten belaufen sich damit auf 41.400 € je gelöstem Schutzfall.

Die Kosten der aktiven Schallschutzmaßnahmen sind unseres Erachtens nicht verhältnismäßig zum angestrebten Schutzzweck, sodass für dieses Gebäude alleiniger passiver Schall-

schutz zu präferieren wäre. Die Kosten würden sich hierfür auf schätzungsweise 1.600 € belaufen.

#### **Zusammenfassung zu den untersuchten Schutzabschnitten 1-4**

**Wie die Ergebnisse in den einzelnen Schutzabschnitten zeigen, wird für die einzelnd betroffenen Gebäude, aufgrund der jeweils durchgeführten Verhältnismäßigkeitsprüfung, kein aktiver Lärmschutz präferiert. Hier ist somit u.E. alleiniger passiver Schallschutz vorzusehen.**

#### **7.5 Passive Schallschutzmaßnahmen**

Wie die Darstellungen der Rechenergebnisse des Prognose "Mit-Falls" gemäß Beurteilung nach 16. BImSchV zeigen, werden in Teilbereichen Anspruchsvoraussetzungen zum Schallschutz erforderlich.

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ist alleiniger passiver Schallschutz zu empfehlen. Die passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden sind dem Grunde nach vorzusehen.

Für die Bemessung und Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen ist die "Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV)" [3] heranzuziehen. Diese Verordnung regelt bundeseinheitlich die Vorgehensweise, sofern die für den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Bei passiven Schallschutzmaßnahmen handelt es sich um bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile, wie z.B. Wände, Dächer, Fenster und Rolläden, wenn diese nicht den notwendigen Anforderungen entsprechen. Für Schlafräume bzw. für Räume mit Sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z.B. Etagenheizungen) ist zusätzlich der Einbau von schalldämmten Lüftungseinrichtungen (Schalldämmlüfter) vorzusehen.

Entsprechend der Verordnung ist bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen nach der Raumnutzung, den maßgeblichen Tageszeiten und nach der Art des Verkehrsweges zu unterscheiden.

Zur Festlegung der betroffenen Bereiche wurden an allen möglicherweise betroffenen Gebäudefassaden Einzelpunktberechnungen durchgeführt und zugleich sogenannte Isophonen, d.h. Konturen gleichen Beurteilungspegels in dB(A) insbesondere für den relevanten Nachtzeitraum berechnet.



Die jeweiligen Gebäudefassaden, welche gemäß 16. BImSchV als schalltechnisch betroffen ermittelt wurden, sind in Anlage 9 aufgelistet.

Die Dimensionierung der tatsächlich erforderlichen Schallschutzansprüche erfolgt außerhalb des Genehmigungsverfahrens in einem zweiten Untersuchungsschritt individuell für jedes Gebäude unter Berücksichtigung der vorhandenen Schalldämmmaße und der jeweiligen individuellen Raumnutzungen.

## 8 Zusammenfassung

Die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) plant die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn Abschnitt Berlin-Wilhelmsruh – Abzw. Schönwalde. Die Reaktivierung der Stammstrecke erfolgt mit dem Ziel der Wiederaufnahme des planmäßigen Reisezugverkehrs auf diesem Streckenabschnitt.

Im Zuge der Reaktivierung der Stammstrecke kommt es in Teilabschnitten der Strecke zu Gleisverschiebungen und Gradientenanpassungen. Darüber hinaus sind neue Haltepunkte, Bahnübergänge und zusätzliche Kreuzungsgleise geplant.

Somit stellt die geplante Reaktivierung der Stammstrecke in Teilabschnitten einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV [2] dar, sodass zu prüfen war, inwieweit, bedingt durch den erheblichen baulichen Eingriff, eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV vorliegt. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde dies im Sinne eines worst-case-Ansatzes für den gesamten Planungsabschnitt unterstellt.

Beim zu berücksichtigenden Schienenverkehrslärm sind für den Prognose „Ohne-Fall“ die Bestandsgleislagen entsprechend der heutigen baulichen Situation unter Berücksichtigung der Emissionen zum Prognose „Ohne-Fall“ angesetzt worden. Demgegenüber ist für den Prognose „Mit-Fall“ die spätere Fertigstellung der geplanten Baumaßnahme mit den Emissionen zum Prognose „Mit-Fall“ berücksichtigt worden.

Gemäß den berücksichtigten Zugzahlen ergibt sich für den Prognose „Ohne-Fall“ und den Prognose „Mit-Fall“ die gleiche Streckenbelastung, allerdings mit einer maximalen Streckengeschwindigkeit im Prognose „Ohne-Fall“ von 60 km/h und im Prognose „Mit-Fall“ von 80 km/h.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass durch den erheblichen baulichen Eingriff an Teilbereichen der Strecke eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV hervorgerufen wird. Die betroffenen Immissionsorte mit Anspruch auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV sind der Tabelle 6.1 zu entnehmen und in Anlage 6 noch einmal grafisch dargestellt.

Ansprüche auf Schallschutz nach der 16. BImSchV ergeben sich entlang der Strecke in vier untersuchten Schutzabschnitten.

Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV waren für sechs Gebäude zu prüfen. Für diese Gebäude wird aus Verhältnismäßigkeitsgründen allein passiver Schallschutz empfohlen.

Peutz Consult GmbH

ppa. Dipl.-Phys. Axel Hübel  
(Messstellenleitung)

i.V. Dipl.-Ing. Heinz-Peter Aymans  
(Projektleitung)

i.V. Alexander Fuß, M.Sc.  
(Projektbearbeitung)

Anlagenverzeichnis

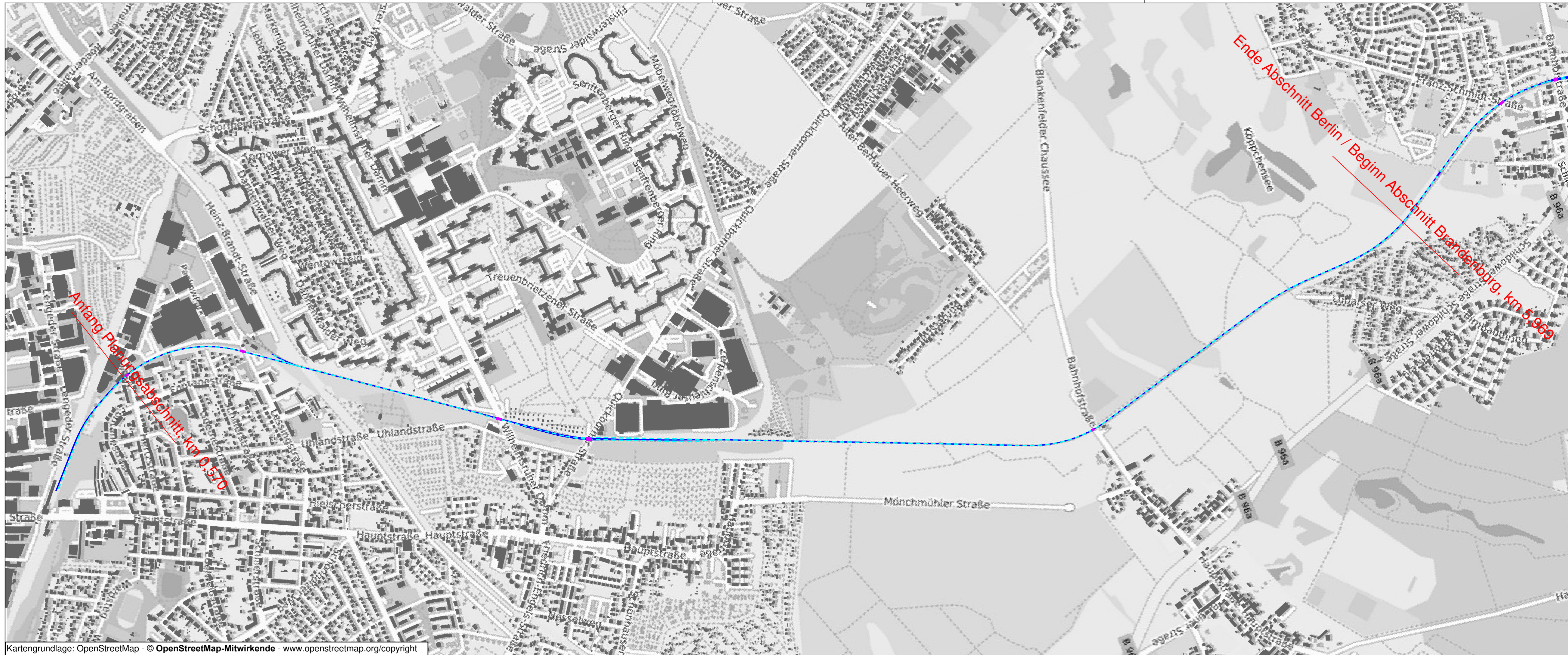
- Anlage 1: Übersichtslageplan zum Vorhaben mit Darstellung der berechnungsrelevanten Bereiche
- Anlage 2.1: Emissionen Prognose „Ohne-Fall“  
Anlage 2.2: Prognose „Mit-Fall“
- Anlage 3.1: Isophonenpläne für den Prognose „Ohne-Fall“ - Beurteilungspegel - Tageszeitraum  
Anlage 3.2: Isophonenpläne für den Prognose „Ohne-Fall“ - Beurteilungspegel - Nachtzeitraum
- Anlage 4.1: Isophonenpläne für den Prognose „Mit-Fall“ - Beurteilungspegel - Tageszeitraum  
Anlage 4.2: Isophonenpläne für den Prognose „Mit-Fall“ - Beurteilungspegel - Nachtzeitraum
- Anlage 5.1: Differenzdarstellung Tageszeitraum  
Anlage 5.2: Differenzdarstellung Nachtzeitraum
- Anlage 6.1: Lagepläne mit den betrachteten Immissionsorten – Kennzeichnung der Immissionsorte mit Anspruch auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV - Gebäude  
Anlage 6.2: Lagepläne mit den betrachteten Immissionsorten – Kennzeichnung der Immissionsorte mit Anspruch auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV - Außenwohnbereiche
- Anlage 7.1: Ergebnisse der Einzelpunktberechnung - Gebäude  
Anlage 7.2: Ergebnisse der Einzelpunktberechnung - Außenwohnbereiche
- Anlage 8: Übersicht der betrachteten Schutzabschnitte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände
- Anlage 9: Zusammenstellung der Gebäudefassaden mit dem Grunde nach verbleibenden Anspruchsvoraussetzungen zum passiven Schallschutz

Auf den nachfolgenden Seiten werden die Grundlagen und Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung in Form von Diagrammen und umfangreichen, teilweise komplexen Tabellen dargestellt, die sich nur sehr schwer in textlicher Form beschreiben lassen. Sollten Sie dazu Fragen oder Erläuterungswünsche haben, wenden Sie sich bitte an unser Sekretariat unter [dus@peutz.de](mailto:dus@peutz.de).

**VL 8281-1.6**

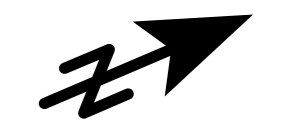
**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

**Anlage 1 Übersichtslageplan zum Vorhaben mit Darstellung  
der berechnungsrelevanten Bereiche**

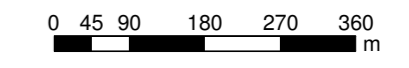


**Legende**

- Gebäude Bestand
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Brücke
- schalltechnisch berücksichtigter Bahnübergang
- Grenze Planungsabschnitt



Maßstab 1:9000



Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Auftraggeber:	Projekt:
	<b>Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn Strecke 6501</b>

**PEUTZ** Peutz Consult GmbH  
 Kolberger Straße 19 40599 Düsseldorf  
 Tel. 0211/99958260 Fax 0211/99958270

	Datum	Name
bearbeitet	24.02.2022	HT
gezeichnet		
geprüft	24.02.2022	AF

Maßstab 1 : 9000

Format 900 x 297  
 Bericht VL 8281-1.6

Datum 04.03.2022

Anlage 1

**Übersichtstageplan**  
 Mit Darstellung der berechnungsrelevanten Bereiche

Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
 Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969  
 Abschnitt Brandenburg, km 5,969 bis km 13,965

## **VL 8281-1.6**

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

### **Anlage 2 Emissionen**

**Anlage 2.1 Prognose „Ohne-Fall“**

**Anlage 2.2 Prognose „Mit-Fall“**



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Ohne-Fall"

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 1 Km: 1+296					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
1+296	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 2 Km: 2+091					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	79,2	55,6	-	76,7	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	72,0	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	79,9	57,6	-	76,7	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+091	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 3 Km: 2+115					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+115	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 4 Km: 2+326					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+326	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2+375	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bestand Anschlussgleis		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 5 Km: 0+000					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	60	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	65,9	53,3	-	-	-	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
0+000	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Ohne-Fall"

Bestand Anschlussgleis		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 6 Km: 0+041					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	60	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	73,8	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	73,8	53,3	-	-	-	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB			Brücke KBr dB KLM dB		
0+041	Standardfahrbahn	-		8,0	-	-	-			-		
Bestand Anschlussgleis		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 7 Km: 0+080					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	60	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	73,8	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	73,8	53,3	-	-	-	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB			Brücke KBr dB KLM dB		
0+080	Standardfahrbahn	-		8,0	-	-	-			-		
Bestand Anschlussgleis		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 8 Km: 0+088					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	60	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	65,9	53,3	-	-	-	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB			Brücke KBr dB KLM dB		
0+088	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-			-		
0+115	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-			-		
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 9 Km: 0+570					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	-	-	60	146	-	-	-	-	-	-	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB			Brücke KBr dB KLM dB		
0+570	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-			-		
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 10 Km: 0+577					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	79,2	55,6	-	76,7	53,1	-
2	GZ-V	-	-	60	146	-	-	-	-	-	-	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	79,2	55,6	-	76,7	53,1	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB			Brücke KBr dB KLM dB		
0+577	Bahnübergang	-		-	-	-	-			-		



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Ohne-Fall"

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 11 Km: 0+593					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	-	-	60	146	-	-	-	-	-	-	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
0+593	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 12 Km: 1+061					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	79,2	55,6	-	76,7	53,1	-
2	GZ-V	-	-	60	146	-	-	-	-	-	-	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	79,2	55,6	-	76,7	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
1+061	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 13 Km: 1+085					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	-	-	60	146	-	-	-	-	-	-	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
1+085	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 14 Km: 1+299					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
1+299	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1+313	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 15 Km: 2+375					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	32,0	9,0	60	35	-	70,4	52,6	-	67,9	50,1	-
2	GZ-V	-	-	60	146	-	-	-	-	-	-	-
-	Gesamt	32,0	9,0	-	-	-	70,4	52,6	-	67,9	50,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+375	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3+007	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Ohne-Fall"

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 16 Km: 2+375					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	60	35	-	70,4	52,6	-	67,9	50,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	71,7	56,0	-	67,9	50,1	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+375	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 17 Km: 2+455					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	60	35	-	76,2	52,6	-	73,7	50,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	72,0	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	77,6	56,0	-	73,7	50,1	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+455	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 18 Km: 2+480					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	60	35	-	70,4	52,6	-	67,9	50,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	71,7	56,0	-	67,9	50,1	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+480	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 19 Km: 2+496					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	60	35	-	70,4	52,6	-	67,9	50,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	71,7	56,0	-	67,9	50,1	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+496	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 20 Km: 2+503					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	60	35	-	70,4	52,6	-	67,9	50,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	71,7	56,0	-	67,9	50,1	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+503	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3+008	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Ohne-Fall"

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 21 Km: 3+008					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächenzustand c2		Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
3+008	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 22 Km: 3+586					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	78,3	55,6	-	75,8	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	71,0	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	79,0	57,6	-	75,8	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächenzustand c2		Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
3+586	Feste Fahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 23 Km: 3+593					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächenzustand c2		Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
3+593	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 24 Km: 3+754					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächenzustand c2		Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
3+754	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 25 Km: 3+844					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	78,3	55,6	-	75,8	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	71,0	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	79,0	57,6	-	75,8	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächenzustand c2		Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
3+844	Feste Fahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Ohne-Fall"

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 26 Km: 3+850					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
3+850	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 27 Km: 4+465					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	79,2	55,6	-	76,7	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	72,0	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	79,9	57,6	-	76,7	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
4+465	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 28 Km: 4+467					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	82,1	55,6	-	79,6	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	75,0	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	82,8	57,6	-	79,6	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
4+467	Bahnübergang	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 29 Km: 4+478					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	76,1	55,6	-	73,6	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	68,8	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	76,8	57,6	-	73,6	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
4+478	Standardfahrbahn	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 30 Km: 4+512					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
4+512	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Ohne-Fall"

Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 31 Km: 4+636					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
4+636	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 32 Km: 4+926					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
4+926	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 33 Km: 5+930					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
5+930	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Bestand		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 34 Km: 5+966					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	60	35	-	73,4	55,6	-	70,9	53,1	-
2	GZ-V	2,0	-	60	146	-	65,9	53,3	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	74,1	57,6	-	70,9	53,1	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
5+966	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5+969	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



# Emissionsberechnungen nach Schall 03

## Prognose "Mit-Fall"

Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 1 Km: 0+570					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen-zustand c2		Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+570	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 2 Km: 0+578					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen-zustand c2		Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+578	Bahnübergang	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 3 Km: 0+593					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen-zustand c2		Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+593	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 4 Km: 1+060					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen-zustand c2		Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
1+060	Bahnübergang	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 5 Km: 1+085					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
-	Gesamt	64,0	18,0	-	-	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen-zustand c2		Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
1+085	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 6 Km: 1+299					
Zugart Name		Anzahl Züge		Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		Tag	Nacht				Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	75,3	56,6	-	72,1	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen-zustand c2		Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
1+299	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	



# Emissionsberechnungen nach Schall 03

## Prognose "Mit-Fall"

Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 7 Km: 2+108						
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
							Tag			Nacht			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-	
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	72,8	52,1	-	-	-	-	
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	80,7	56,6	-	77,4	52,2	-	
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB					
2+108	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 8 Km: 2+132						
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
							Tag			Nacht			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-	
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-	
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	75,3	56,6	-	72,1	52,2	-	
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB					
2+132	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 9 Km: 2+148						
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
							Tag			Nacht			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	80	35	-	71,6	51,7	-	69,1	49,2	-	
2	GZ-V	-	-	80	146	-	-	-	-	-	-	-	
-	Gesamt	32,0	9,0	-	-	-	71,6	51,7	-	69,1	49,2	-	
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB					
2+148	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 10 Km: 2+471						
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
							Tag			Nacht			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	80	35	-	76,9	51,7	-	74,4	49,2	-	
2	GZ-V	-	-	80	146	-	-	-	-	-	-	-	
-	Gesamt	32,0	9,0	-	-	-	76,9	51,7	-	74,4	49,2	-	
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB					
2+471	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 11 Km: 2+496						
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
							Tag			Nacht			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	80	35	-	71,6	51,7	-	69,1	49,2	-	
2	GZ-V	-	-	80	146	-	-	-	-	-	-	-	
-	Gesamt	32,0	9,0	-	-	-	71,6	51,7	-	69,1	49,2	-	
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB					
2+496	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Mit-Fall"

Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 12 Km: 2+637					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	75,3	56,6	-	72,1	52,2	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+637	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 13 Km: 3+601					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	72,8	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	80,7	56,6	-	77,4	52,2	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
3+601	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 14 Km: 3+609					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	75,3	56,6	-	72,1	52,2	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
3+609	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 15 Km: 3+860					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	72,8	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	80,7	56,6	-	77,4	52,2	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
3+860	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 16 Km: 3+866					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	75,3	56,6	-	72,1	52,2	-
Schienenkilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächenzustand c2	Kurvenfahrgeräusch dB	Gleisbremsgeräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
3+866	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Mit-Fall"

Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 17 Km: 4+481					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	79,9	54,7	-	77,4	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	72,8	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	80,7	56,6	-	77,4	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
4+481	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-				
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 18 Km: 4+483					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	82,8	54,7	-	80,3	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	75,7	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	83,6	56,6	-	80,3	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
4+483	Bahnübergang	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 19 Km: 4+494					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	77,4	54,7	-	74,9	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	70,2	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	78,1	56,6	-	74,9	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
4+494	Standardfahrbahn	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 20 Km: 4+528					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	64,0	18,0	80	35	-	74,6	54,7	-	72,1	52,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	66,0	18,0	-	-	-	75,3	56,6	-	72,1	52,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
4+528	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5+969	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anschlussgleis Stadler		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 21 Km: 0+000					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	80	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	67,3	52,1	-	-	-	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
0+000	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



# Emissionsberechnungen nach Schall 03

## Prognose "Mit-Fall"

Anschlussgleis Stadler		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 22 Km: 0+026					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	80	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	70,2	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	70,2	52,1	-	-	-	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
0+026	Standardfahrbahn	-	3,0	-	-	-	-	-				
Anschlussgleis Stadler		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 23 Km: 0+044					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	80	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	67,3	52,1	-	-	-	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
0+044	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anschlussgleis Stadler		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 24 Km: 0+087					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	80	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	75,2	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	75,2	52,1	-	-	-	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
0+087	Standardfahrbahn	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anschlussgleis Stadler		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 25 Km: 0+092					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	-	-	80	35	-	-	-	-	-	-	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	75,2	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	2,0	-	-	-	-	75,2	52,1	-	-	-	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
0+092	Standardfahrbahn	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0+120	Standardfahrbahn	-	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 26 Km: 2+155					
Zugart Name	Anzahl Züge	Tag	Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
							Tag			Nacht		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	RV_VT	32,0	9,0	80	35	-	71,6	51,7	-	69,1	49,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	72,9	54,9	-	69,1	49,2	-
Schiene-kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen-zustand c2	Kurvenfahr-geräusch dB	Gleisbrems-geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB				
2+155	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



# Emissionsberechnungen nach Schall 03 Prognose "Mit-Fall"

Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 27 Km: 2+473					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	80	35	-	76,9	51,7	-	74,4	49,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	72,8	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	78,3	54,9	-	74,4	49,2	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+473	Bahnübergang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 28 Km: 2+497					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	80	35	-	71,6	51,7	-	69,1	49,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	72,9	54,9	-	69,1	49,2	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+497	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke Planung		Gleis:		Richtung:			Abschnitt: 29 Km: 2+507					
Zugart Name	Anzahl Züge Tag	Anzahl Züge Nacht	Geschwindigkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
						Tag			Nacht			
						0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
1	RV_VT	32,0	9,0	80	35	-	71,6	51,7	-	69,1	49,2	-
2	GZ-V	2,0	-	80	146	-	67,3	52,1	-	-	-	-
-	Gesamt	34,0	9,0	-	-	-	72,9	54,9	-	69,1	49,2	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB		KLM dB			
2+507	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2+592	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## **VL 8281-1.6**

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

### **Anlage 3 Isophonenpläne für den Prognose „Ohne-Fall“ - Beurteilungspegel**

**Anlage 3.1 Tageszeitraum**

**Anlage 3.2 Nachtzeitraum**

### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich

Beurteilungspegel in dB(A)

≤ 57	≤ 59
57 <	59 <
59 <	64 <
64 <	69 <
69 <	



Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4**

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Legende**

- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze Untersuchungsereich

**Beurteilungspegel in dB(A)**

- ≤ 57
- 57 < ≤ 59
- 59 < ≤ 64
- 64 < ≤ 69
- 69 <



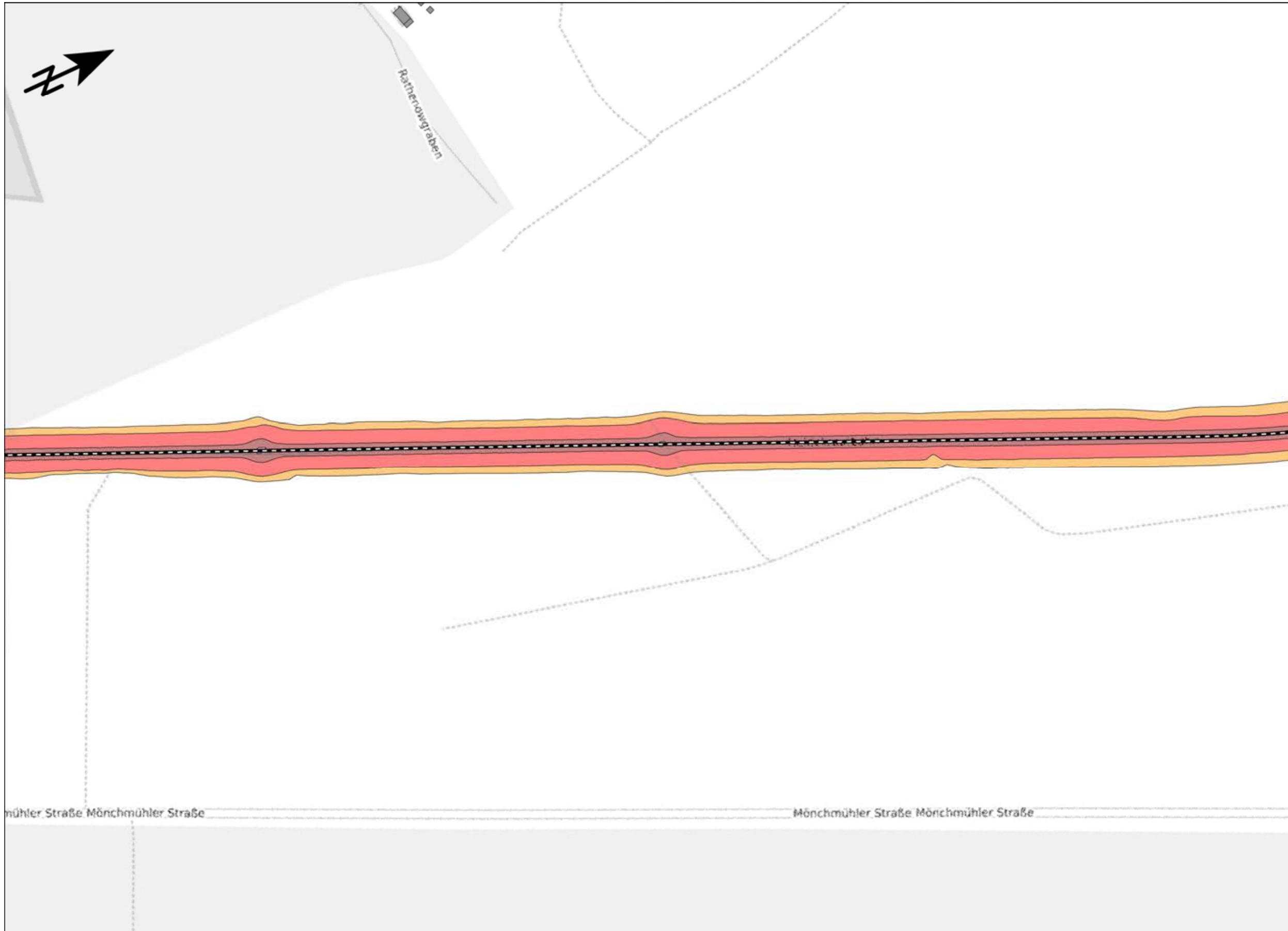
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



#### Legende

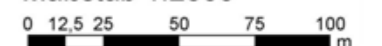
- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze Untersuchungsbereich

#### Beurteilungspegel in dB(A)

- |      |  |       |
|------|--|-------|
|      |  | <= 57 |
| 57 < |  | <= 59 |
| 59 < |  | <= 64 |
| 64 < |  | <= 69 |
| 69 < |  |       |



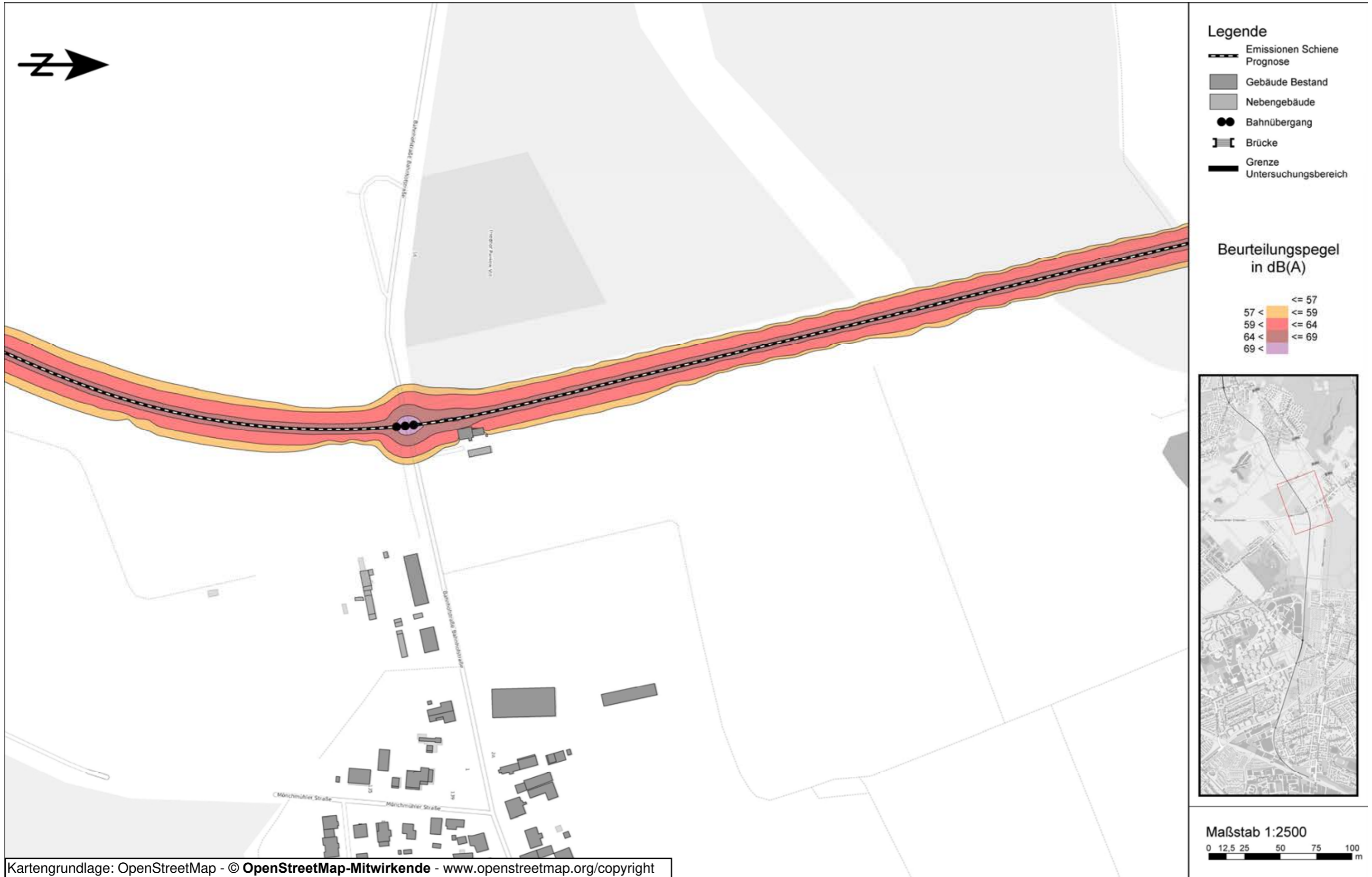
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)

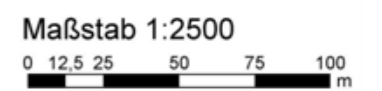


#### Legende

- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- ≡ Brücke
- Grenze Untersuchungsereich

#### Beurteilungspegel in dB(A)

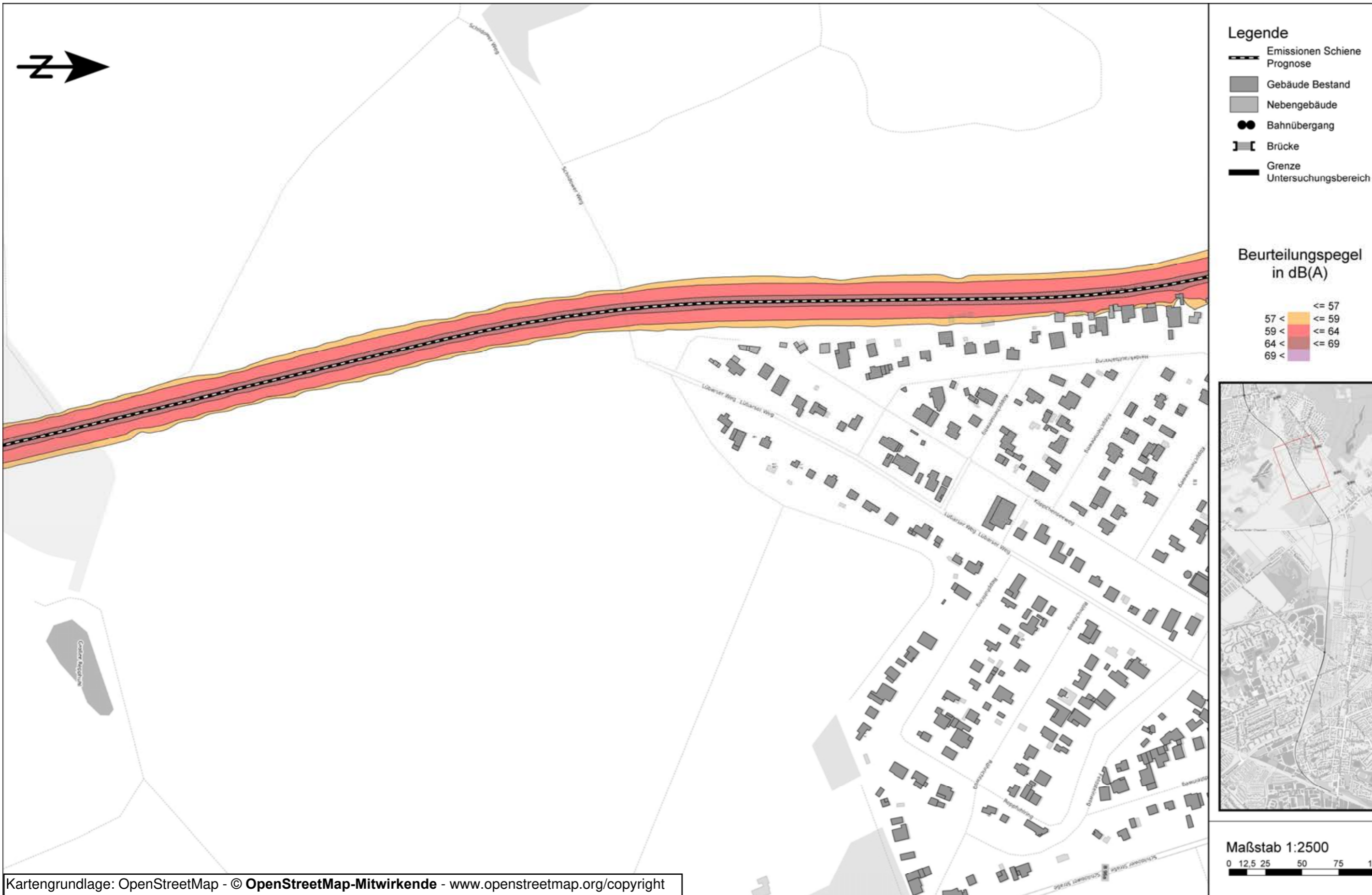
<= 57
57 < <= 59
59 < <= 64
64 < <= 69
69 <



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1**

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

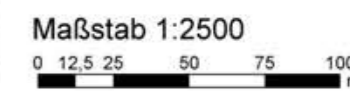
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich
  - 60 dB(A) Isophone

Beurteilungspegel in dB(A)

<= 47	Yellow
47 < <= 49	Light Orange
49 < <= 54	Orange
54 < <= 59	Red
59 <	Dark Red



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2**

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich
  - 60 dB(A) Isophone

**Beurteilungspegel in dB(A)**

	<= 47
	47 < <= 49
	49 < <= 54
	54 < <= 59
	59 <

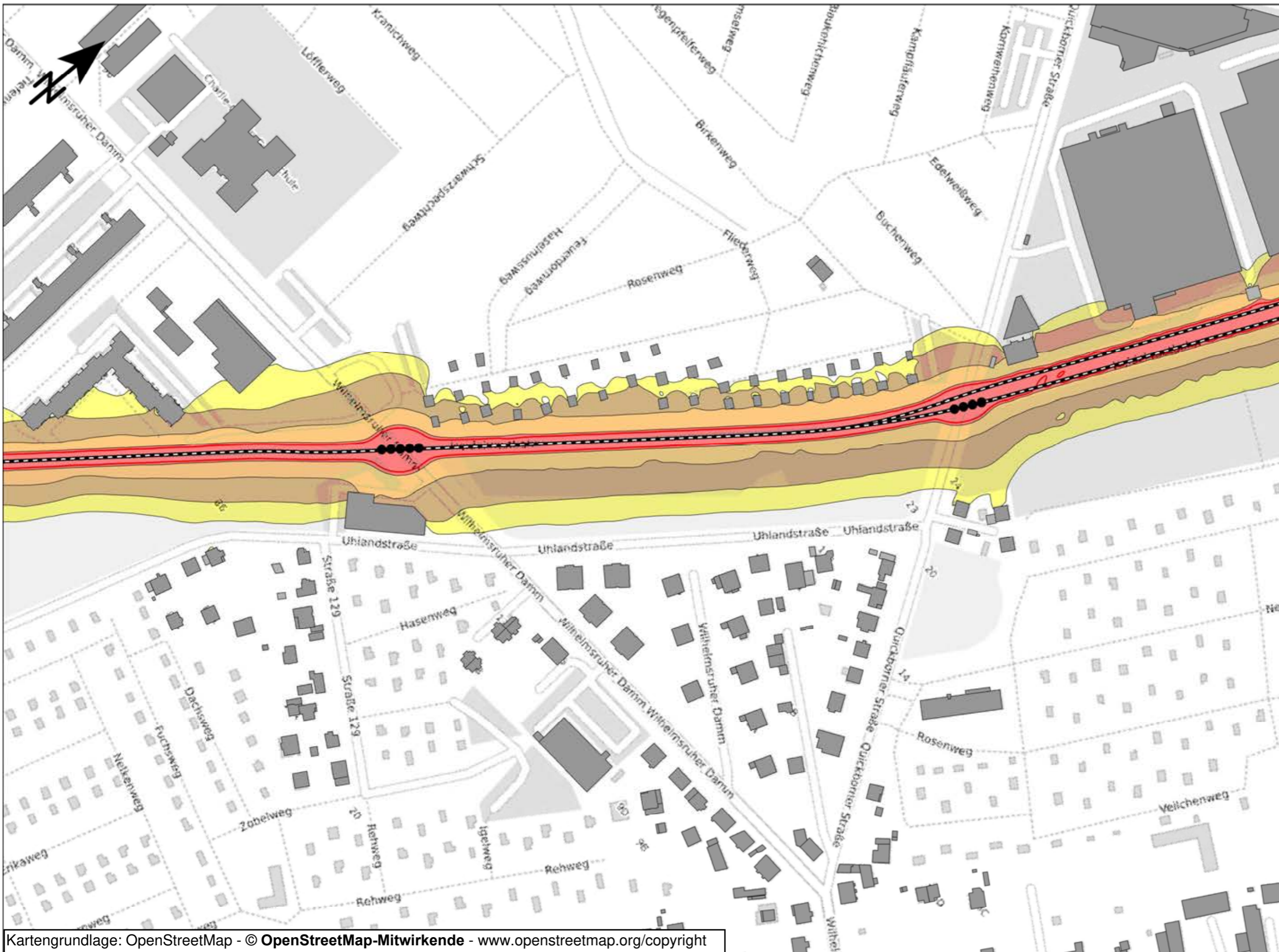


Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m

**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

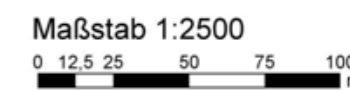
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsbereich
  - 60 dB(A) Isophone

**Beurteilungspegel in dB(A)**

<= 47	Yellow
47 < <= 49	Light Orange
49 < <= 54	Orange
54 < <= 59	Dark Orange
59 <	Red





**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4**

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)

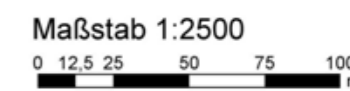


**Legende**

- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze Untersuchungsereich
- 60 dB(A) Isophone

**Beurteilungspegel in dB(A)**

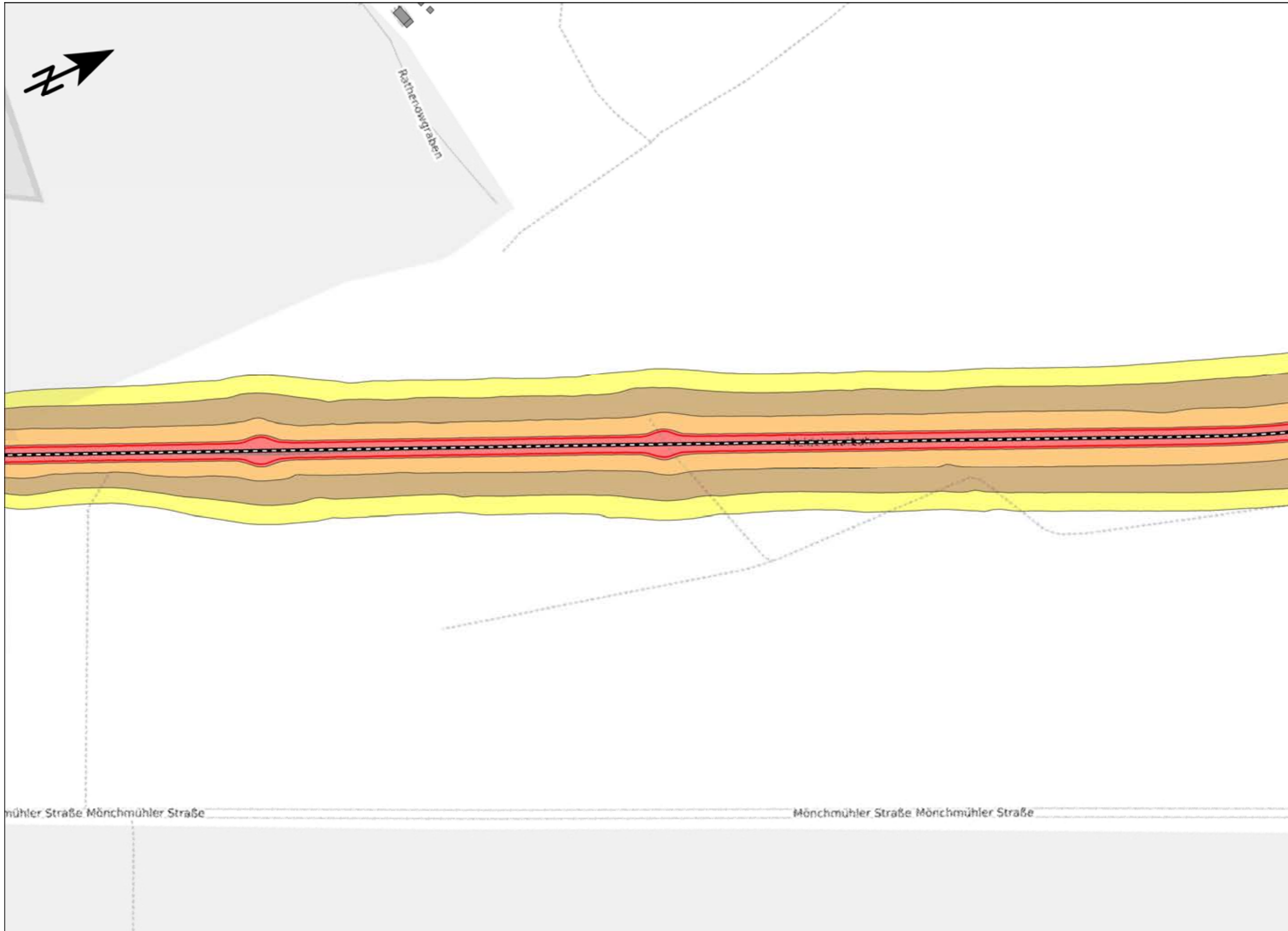
	<= 47
	47 < <= 49
	49 < <= 54
	54 < <= 59
	59 <



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



#### Legende

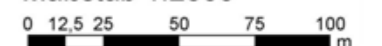
- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- ≡ Brücke
- Grenze Untersuchungsbereich
- 60 dB(A) Isophone

#### Beurteilungspegel in dB(A)

<= 47
47 < <= 49
49 < <= 54
54 < <= 59
59 <



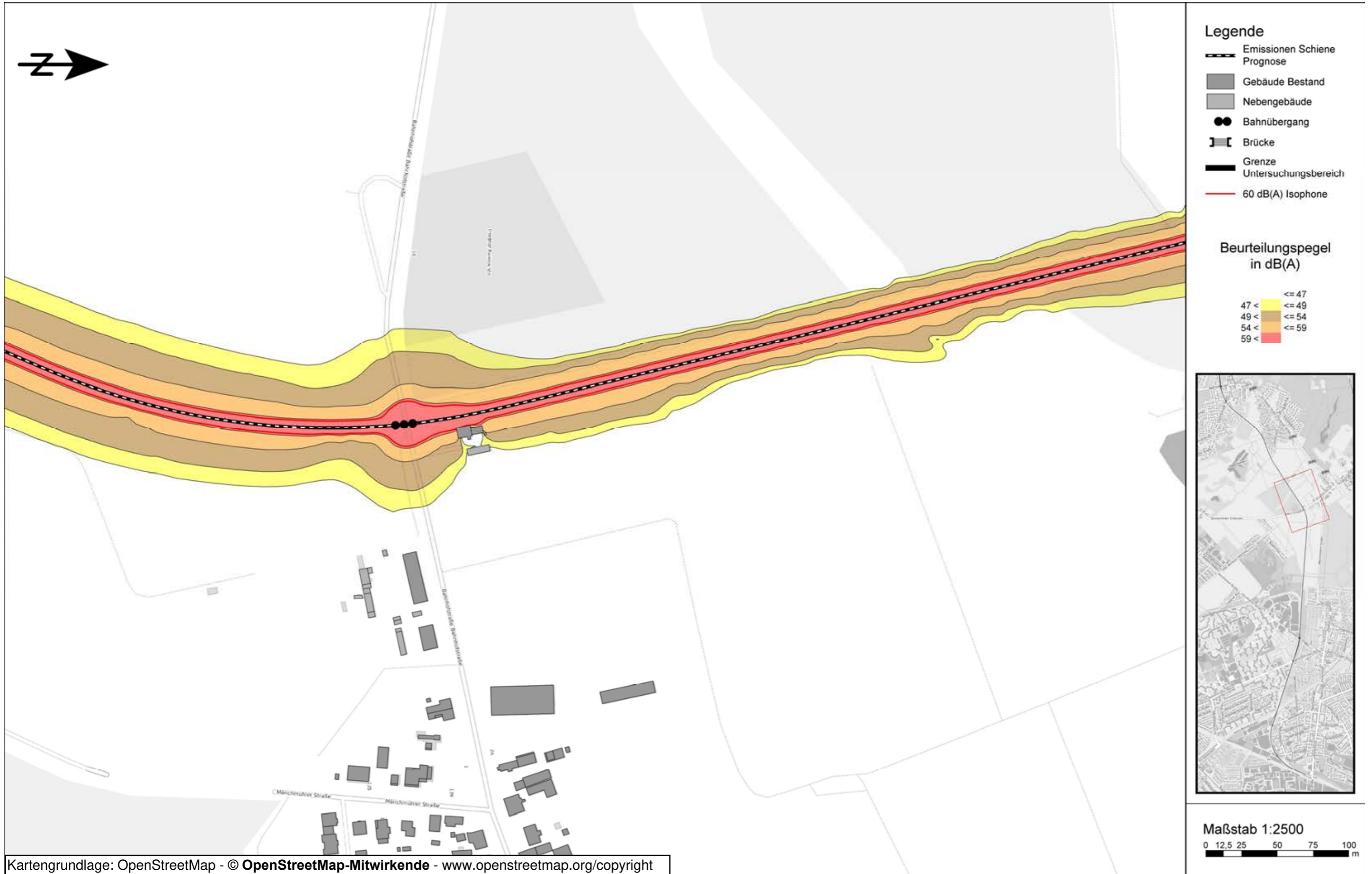
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

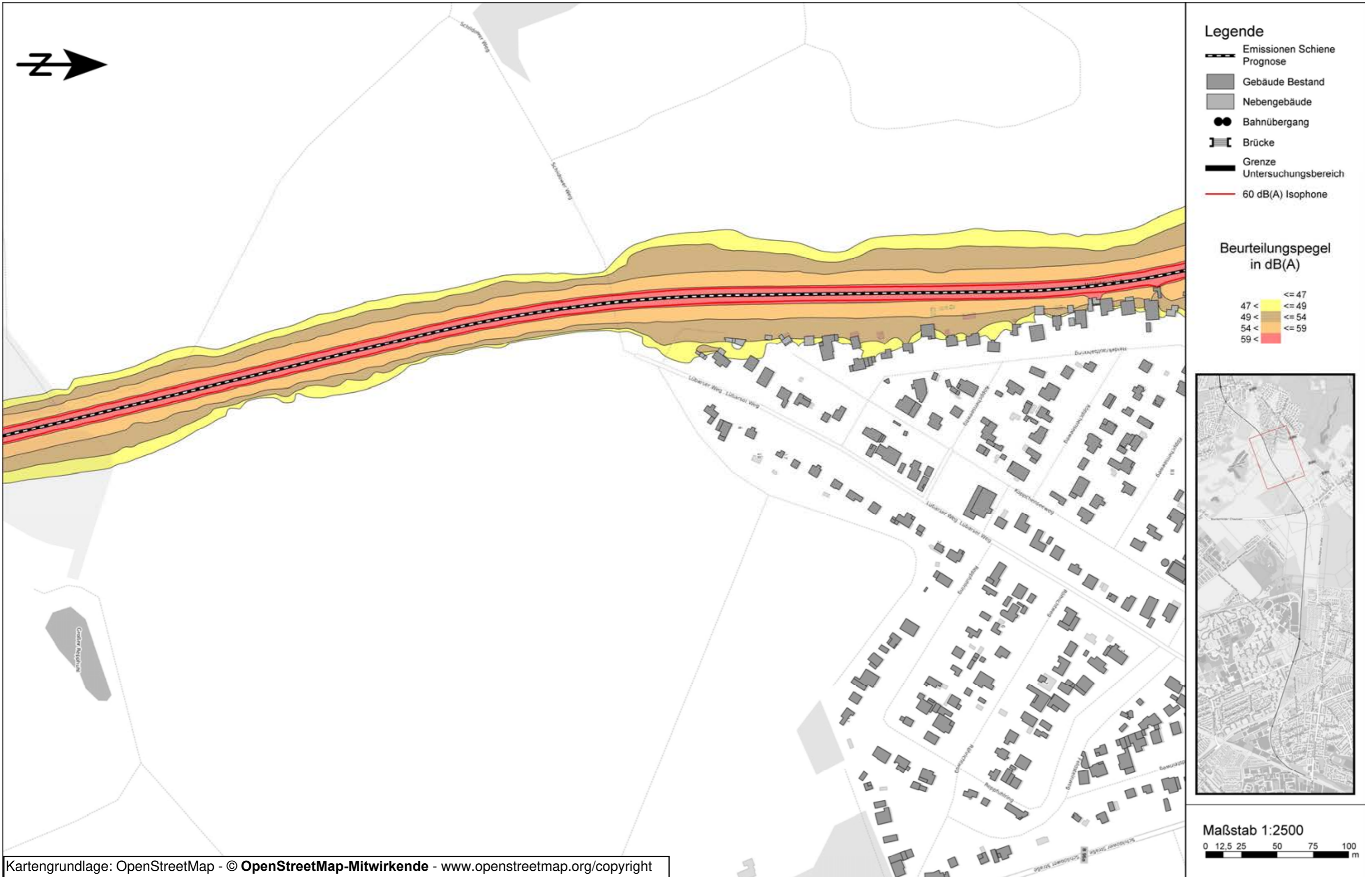
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



#### Legende

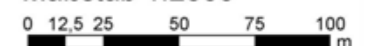
- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- ▬ Brücke
- Grenze Untersuchungsbereich
- 60 dB(A) Isophone

#### Beurteilungspegel in dB(A)

<= 47
47 < <= 49
49 < <= 54
54 < <= 59
59 <



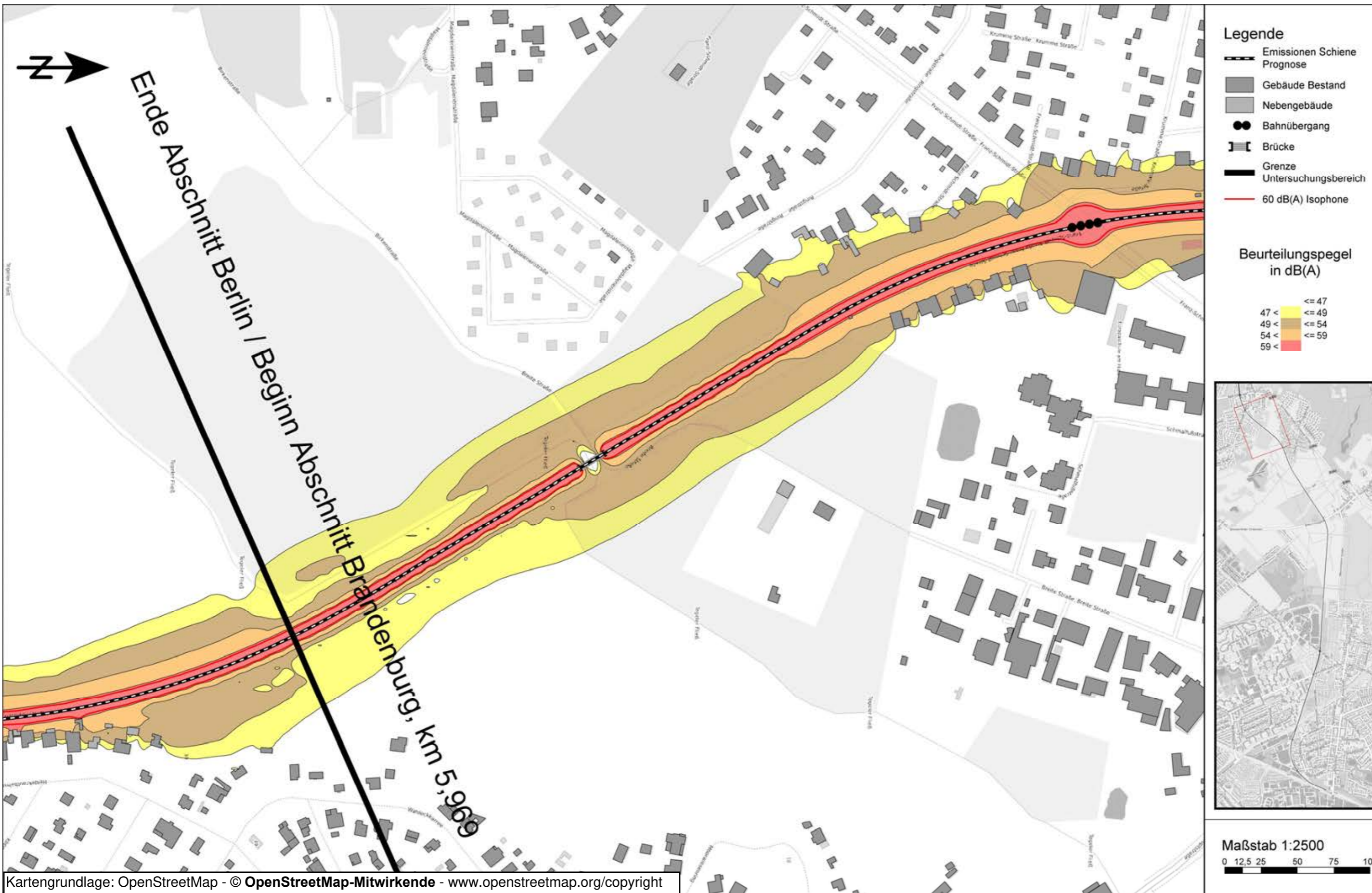
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8

Isophonenplan zum Prognose "Ohne-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



## **VL 8281-1.6**

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

### **Anlage 4 Isophonenpläne für den Prognose „Mit-Fall“ - Beurteilungspegel**

<b>Anlage 4.1</b>	<b>Tageszeitraum</b>
<b>Anlage 4.2</b>	<b>Nachtzeitraum</b>

**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

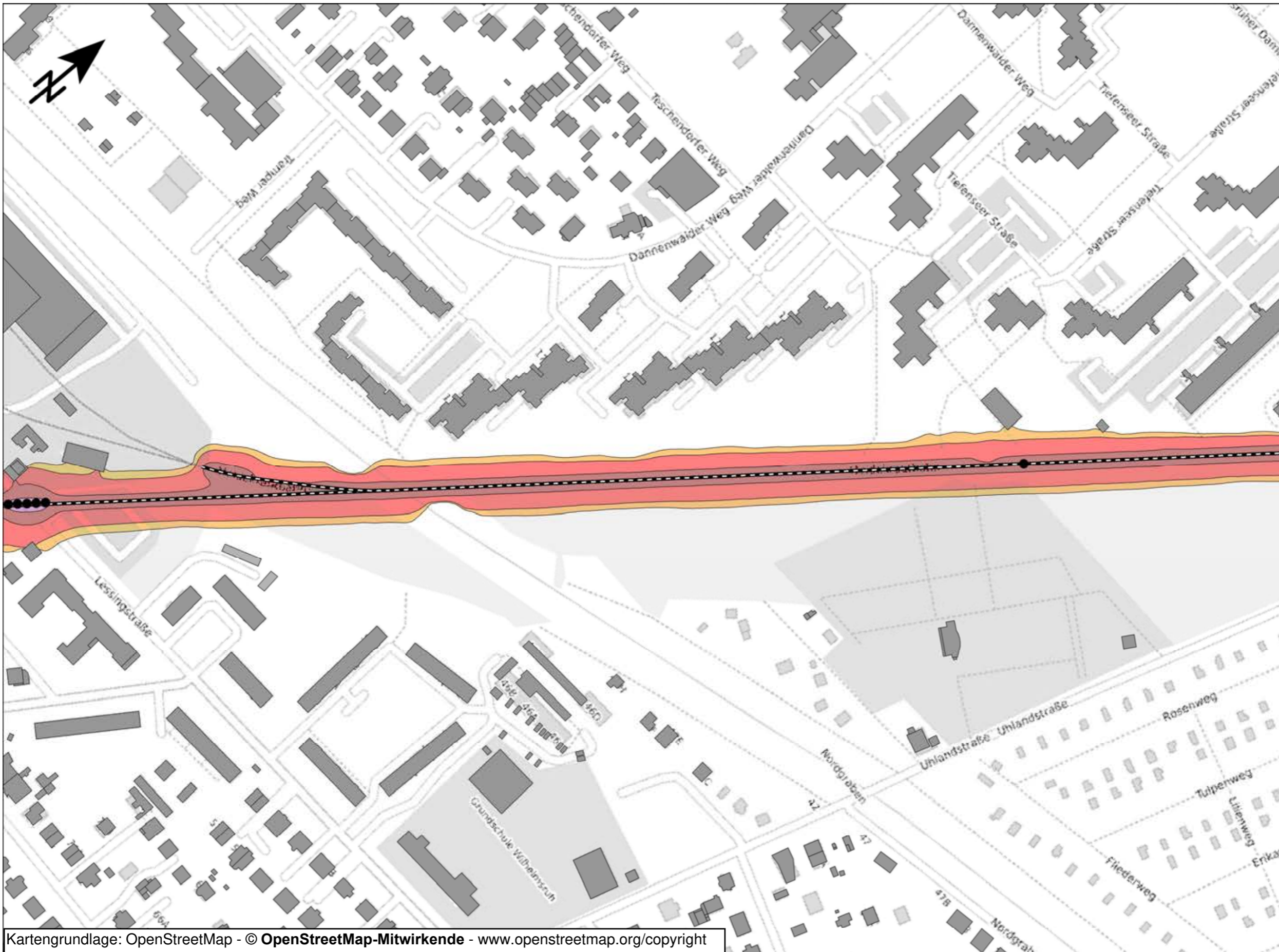
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Legende**

- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze Untersuchungsereich

**Beurteilungspegel in dB(A)**

- ≤ 57
- 57 < ≤ 59
- 59 < ≤ 64
- 64 < ≤ 69
- 69 <



Maßstab 1:2500

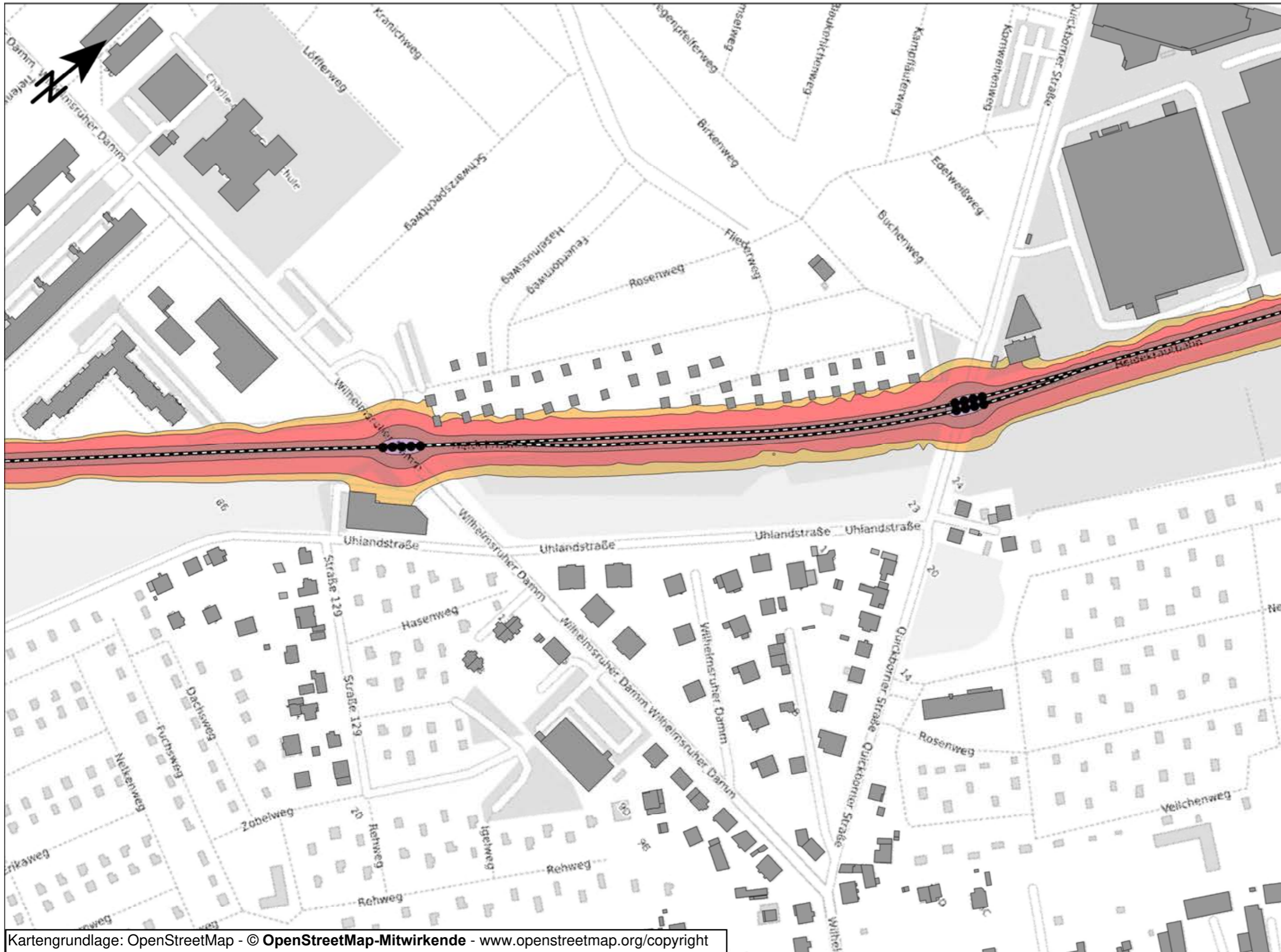




**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsbereich

Beurteilungspegel in dB(A)

≤ 57	Yellow
57 <	Orange
59 <	Red
64 <	Purple
69 <	Dark Purple



Maßstab 1:2500  
 0 12.5 25 50 75 100 m

**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich

Beurteilungspegel in dB(A)

≤ 57	≤ 57
57 <	≤ 59
59 <	≤ 64
64 <	≤ 69
69 <	

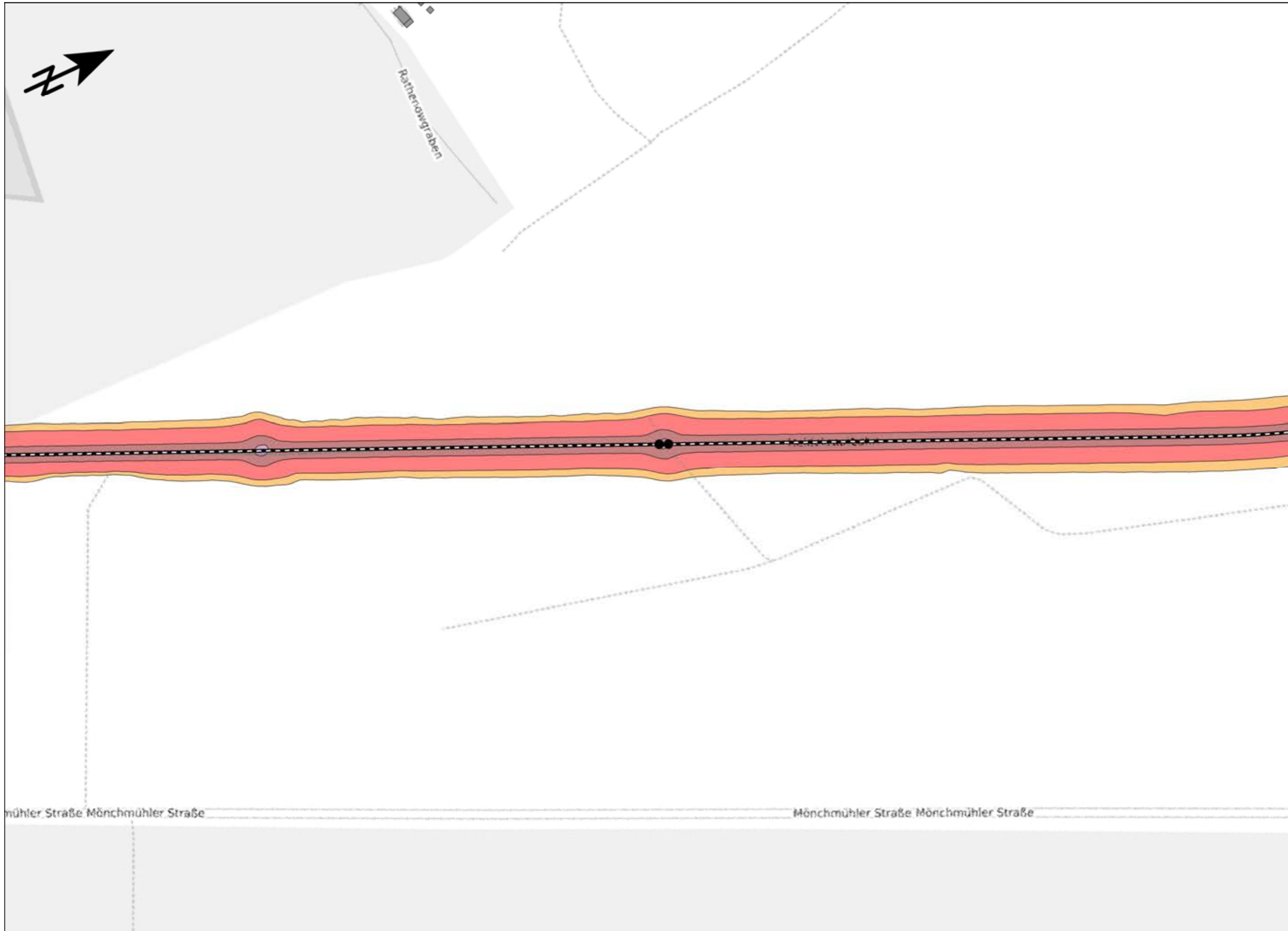


Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m

### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



#### Legende

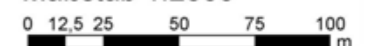
- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- ≡ Brücke
- Grenze Untersuchungsbereich

#### Beurteilungspegel in dB(A)

<= 57
57 < <= 59
59 < <= 64
64 < <= 69
69 <



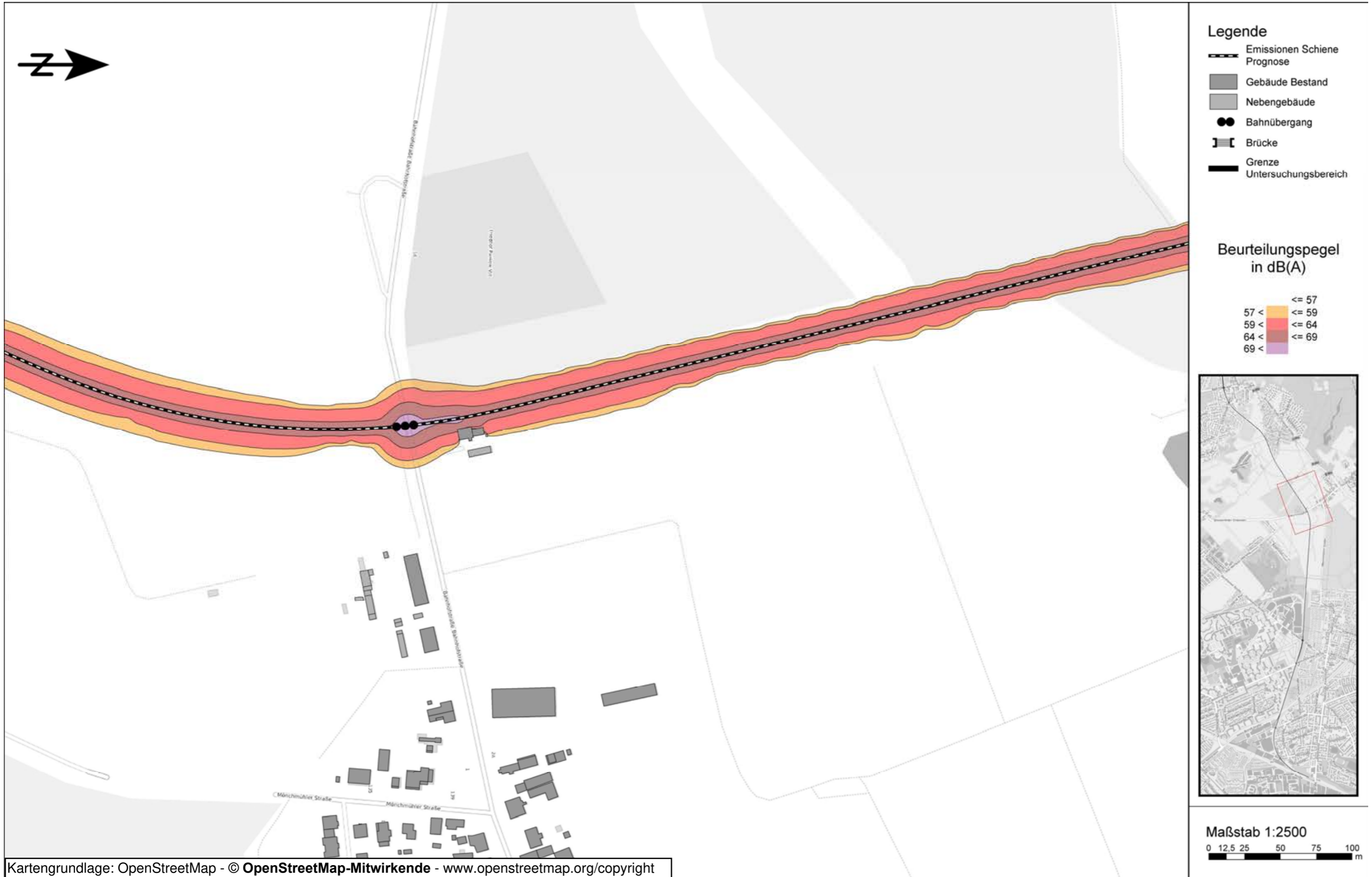
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



#### Legende

- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- ▤ Brücke
- Grenze Untersuchungsereich

#### Beurteilungspegel in dB(A)

- ≤ 57
- 57 < ≤ 59
- 59 < ≤ 64
- 64 < ≤ 69
- 69 <

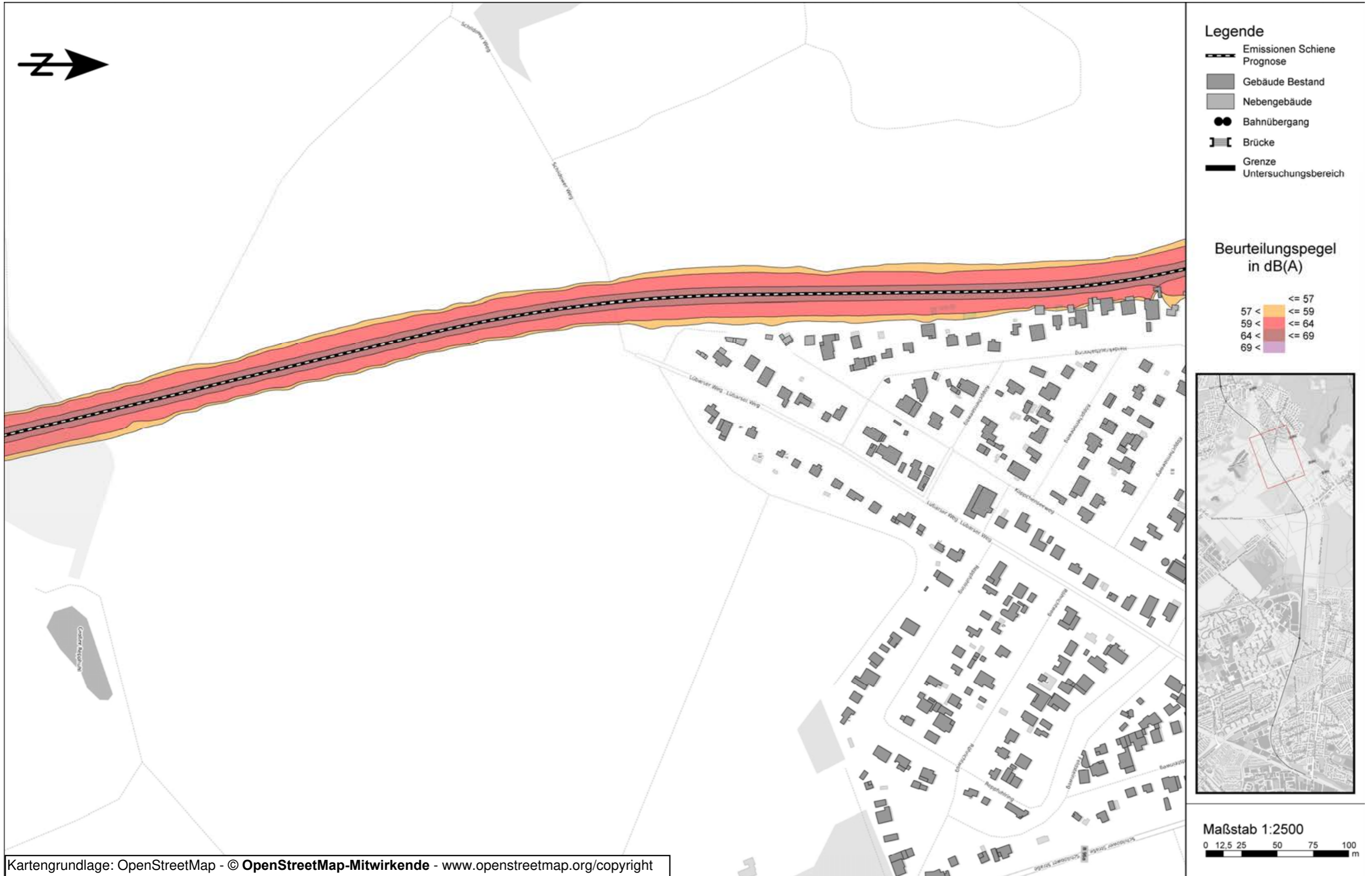


Maßstab 1:2500  
0 12,5 25 50 75 100 m

### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

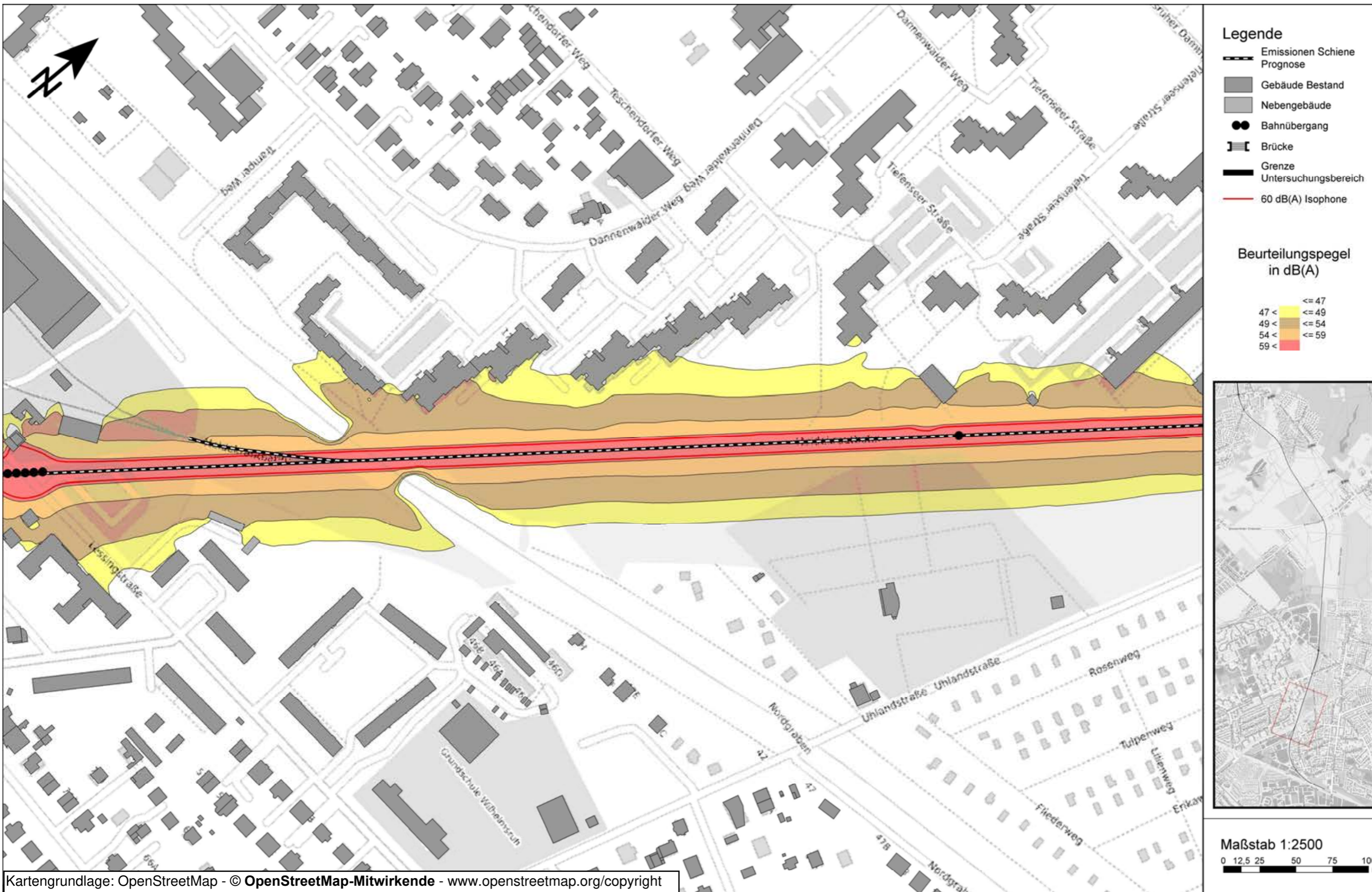
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich
  - 60 dB(A) Isophone

**Beurteilungspegel in dB(A)**

	<= 47
	47 < <= 49
	49 < <= 54
	54 < <= 59
	59 <



Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich
  - 60 dB(A) Isophone

**Beurteilungspegel in dB(A)**

<= 47	Yellow
47 < <= 49	Light Orange
49 < <= 54	Orange
54 < <= 59	Brown
59 <	Red



Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m

**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



- Legende**
- Emissionen Schiene Prognose
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich
  - 60 dB(A) Isophone

**Beurteilungspegel in dB(A)**

	<= 47
	47 < <= 49
	49 < <= 54
	54 < <= 59
	59 <

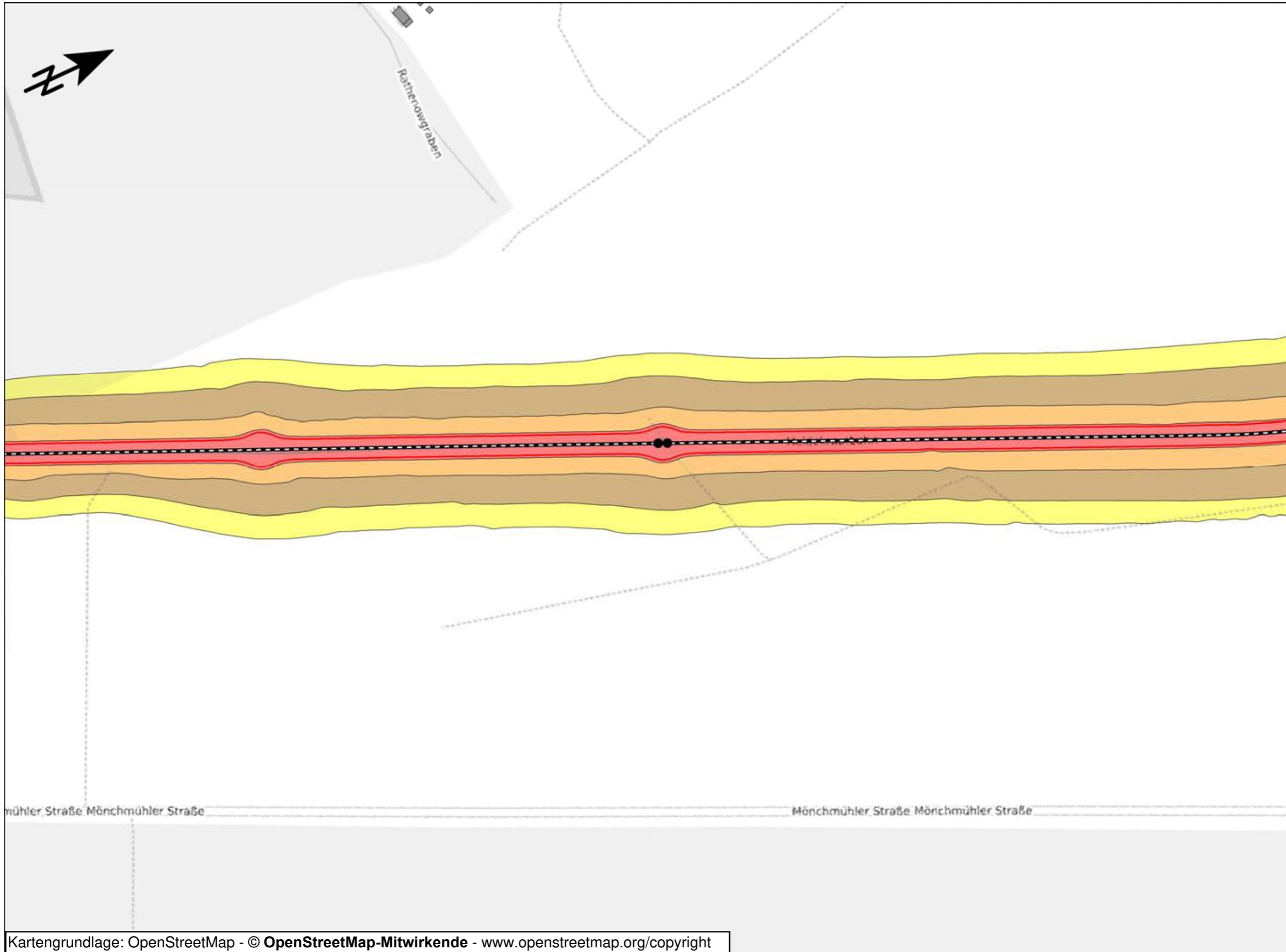


Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m

### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



#### Legende

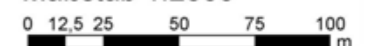
- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze Untersuchungsbereich
- 60 dB(A) Isophone

#### Beurteilungspegel in dB(A)

<= 47	Yellow
47 < <= 49	Light Orange
49 < <= 54	Orange
54 < <= 59	Red-Orange
59 <	Red



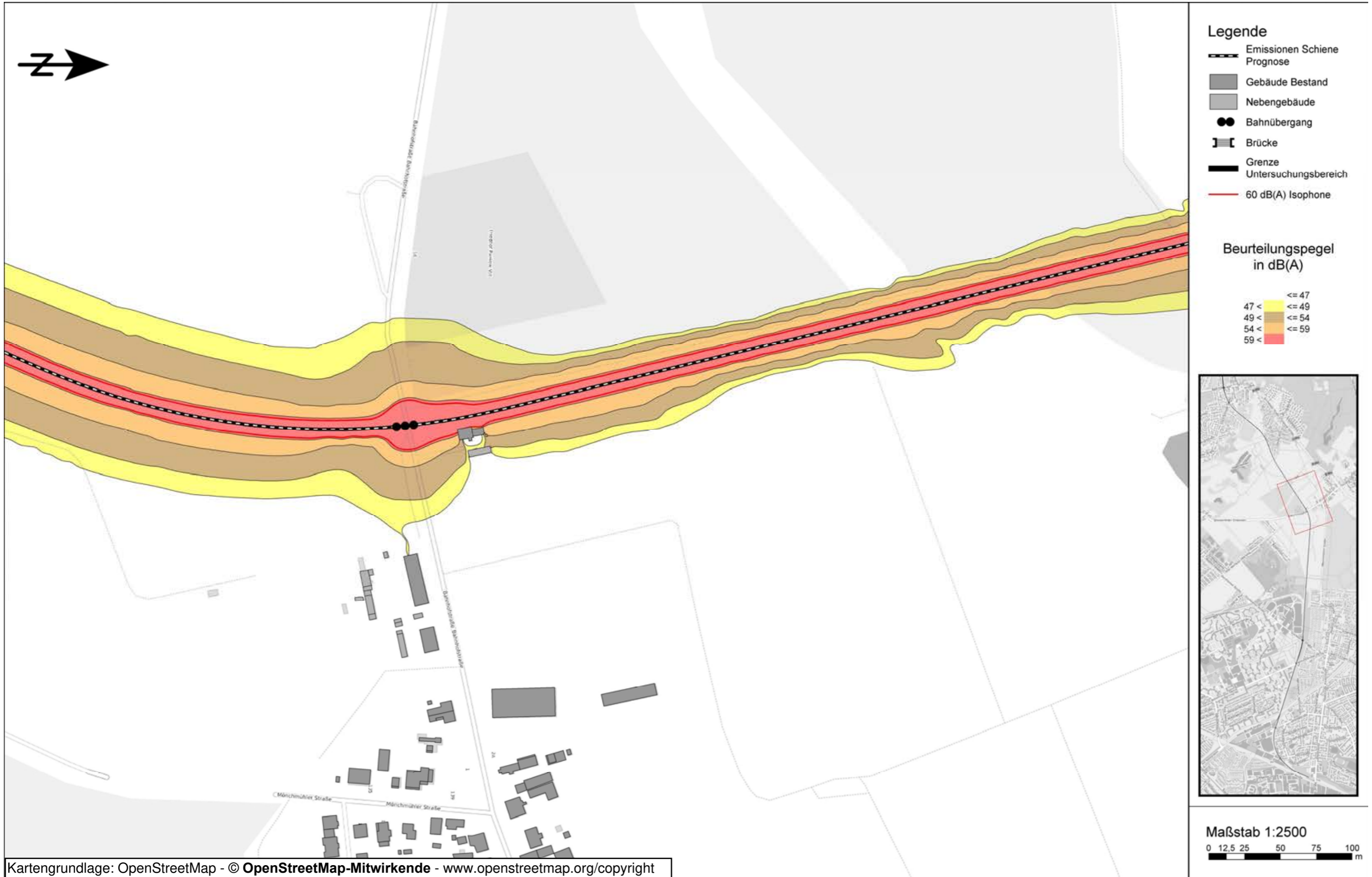
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

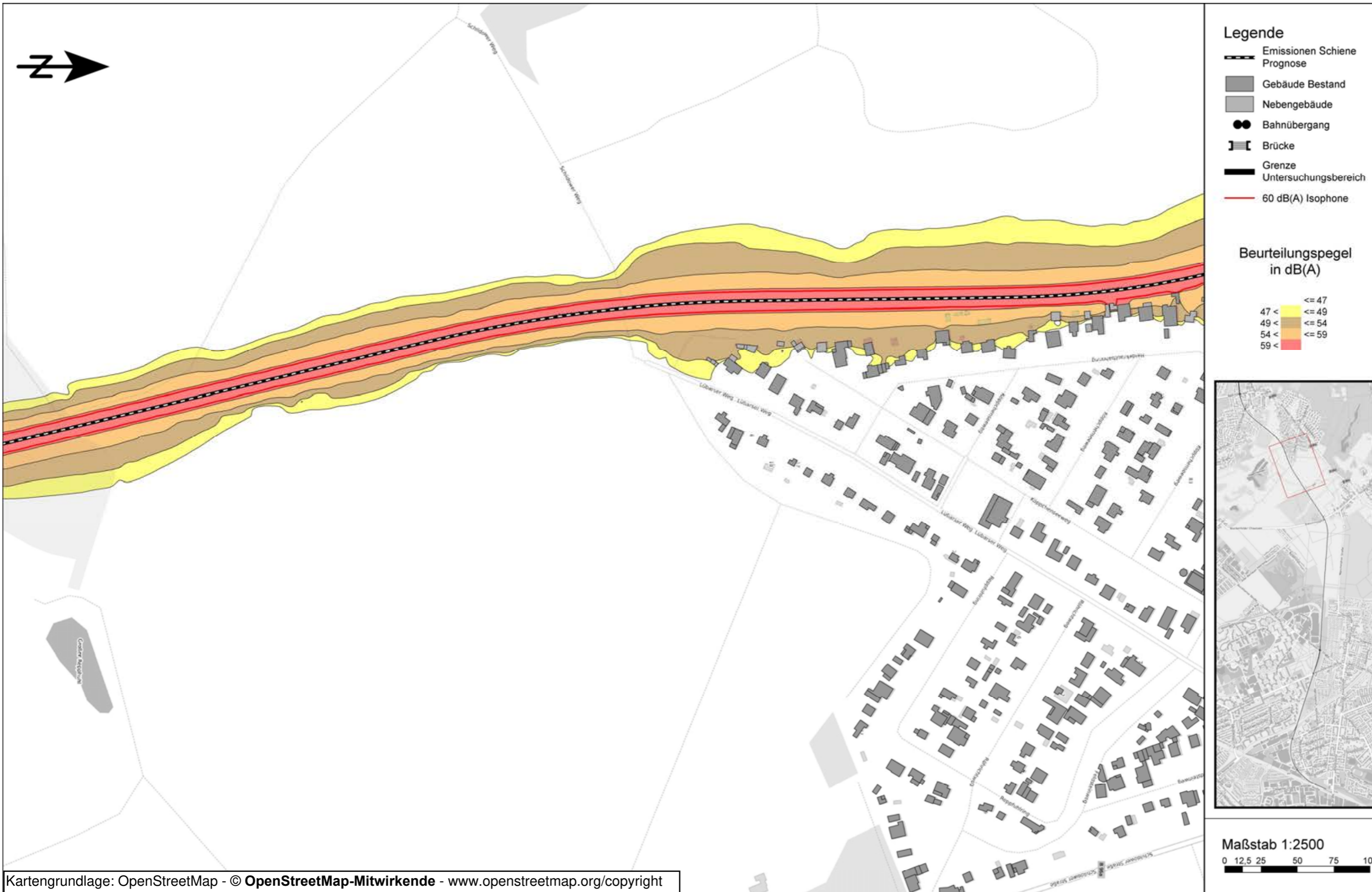
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



#### Legende

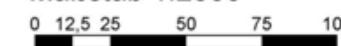
- Emissionen Schiene Prognose
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze Untersuchungsbereich
- 60 dB(A) Isophone

#### Beurteilungspegel in dB(A)

<= 47	Yellow
47 <	Orange
49 <	Light Orange
54 <	Red
59 <	Dark Red



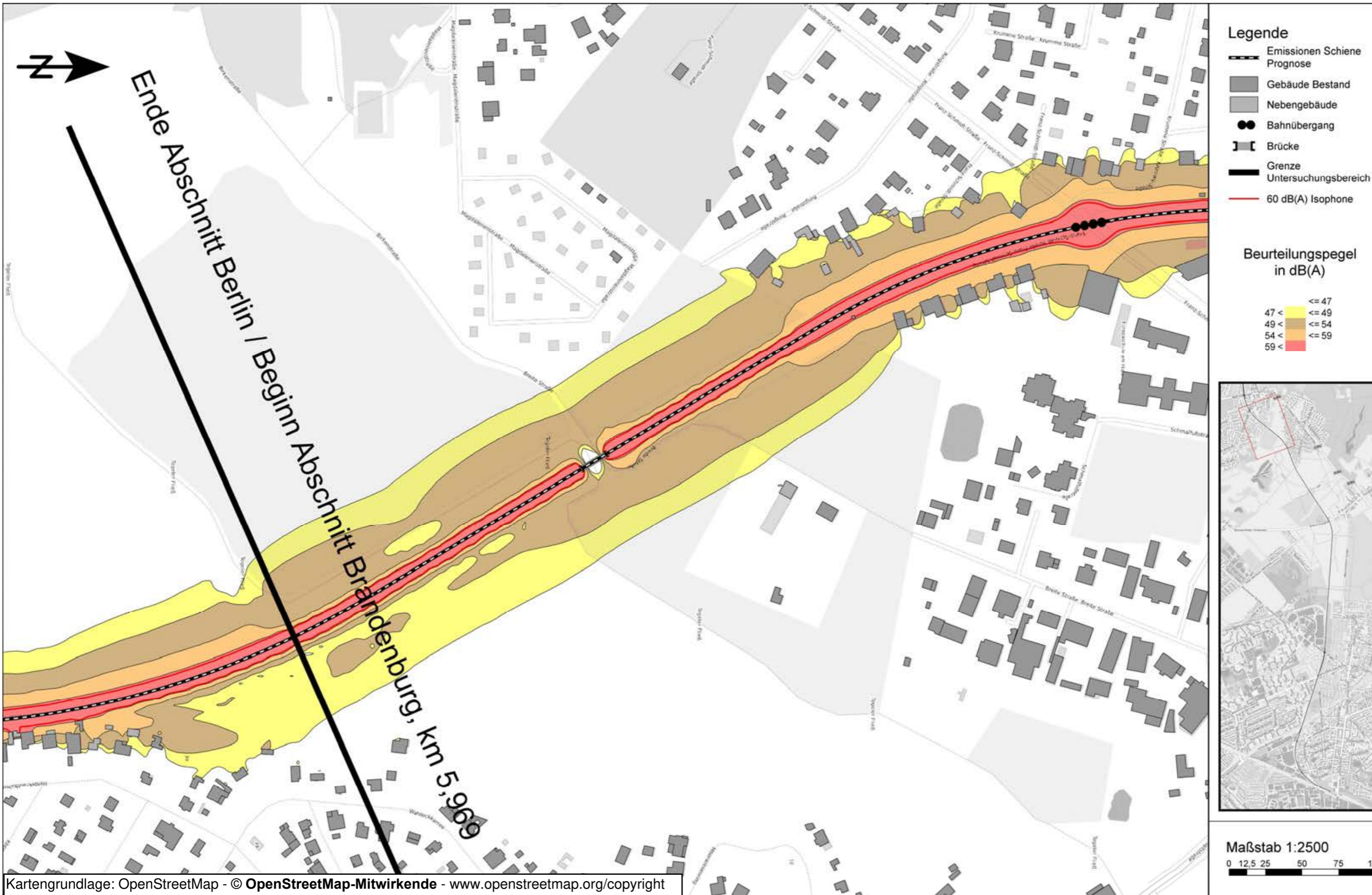
Maßstab 1:2500



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8**

Isophonenplan zum Prognose "Mit-Fall"

Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



## **VL 8281-1.6**

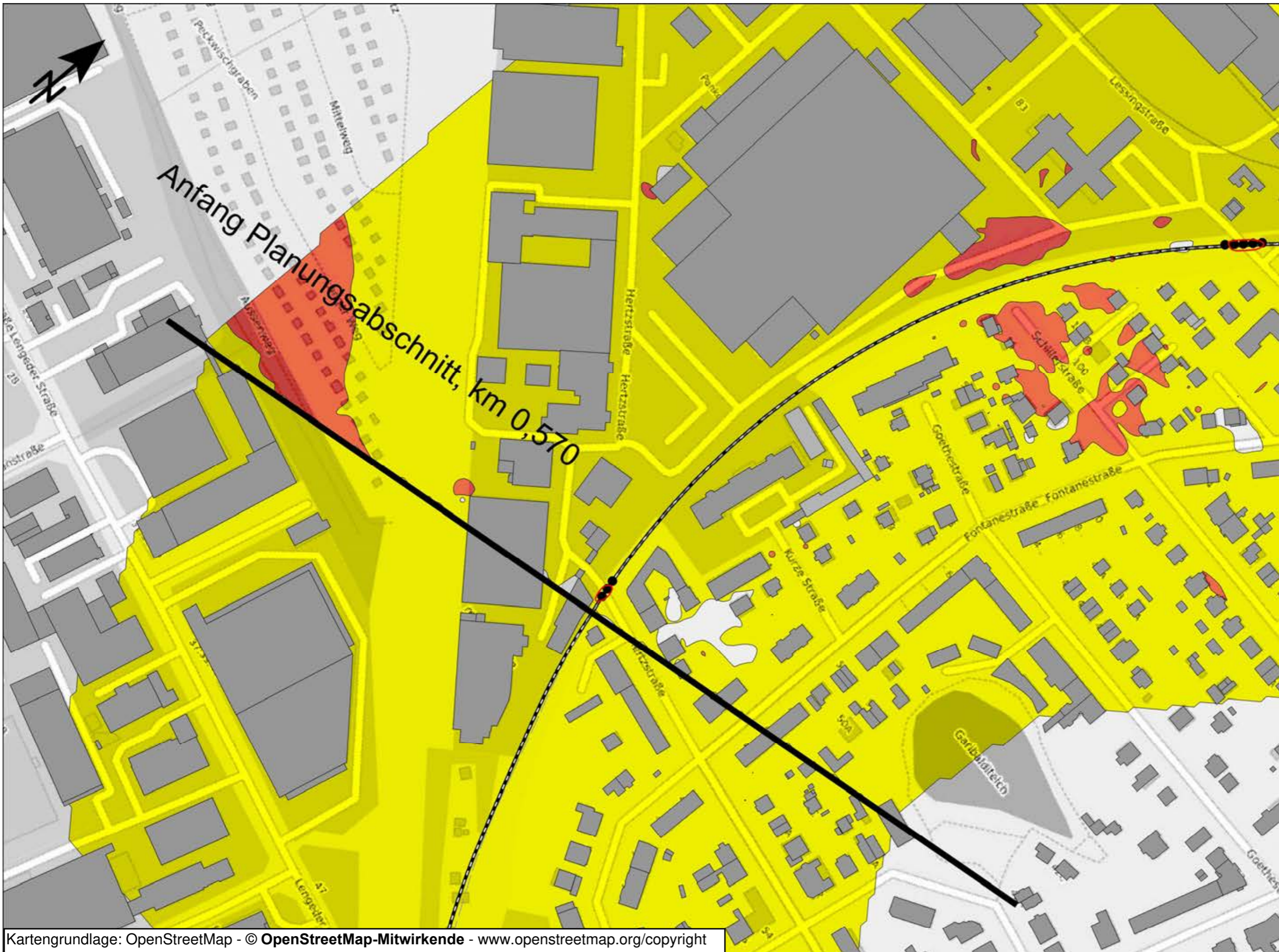
**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

### **Anlage 5 Differenzdarstellung**

<b>Anlage 5.1</b>	<b>Tageszeitraum</b>
<b>Anlage 5.2</b>	<b>Nachtzeitraum</b>

**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1**

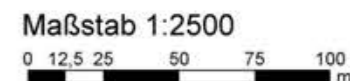
Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
 Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



- Legende**
- Strecke Planung
  - Strecke Bestand
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze Untersuchungsereich
  - 70 dB(A) Isophone für Prognose "Mit-Fall"

**Pegeldifferenz in dB(A)**

< 0,0	
0,0 <= < 2,1	
2,1 <=	





### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
 Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Legende**

- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich
- 70 dB(A) Isophone für Prognose "Mit-Fall"

**Pegeldifferenz in dB(A)**

- $0,0 \leq < 2,1$
- $2,1 \leq < 0,0$

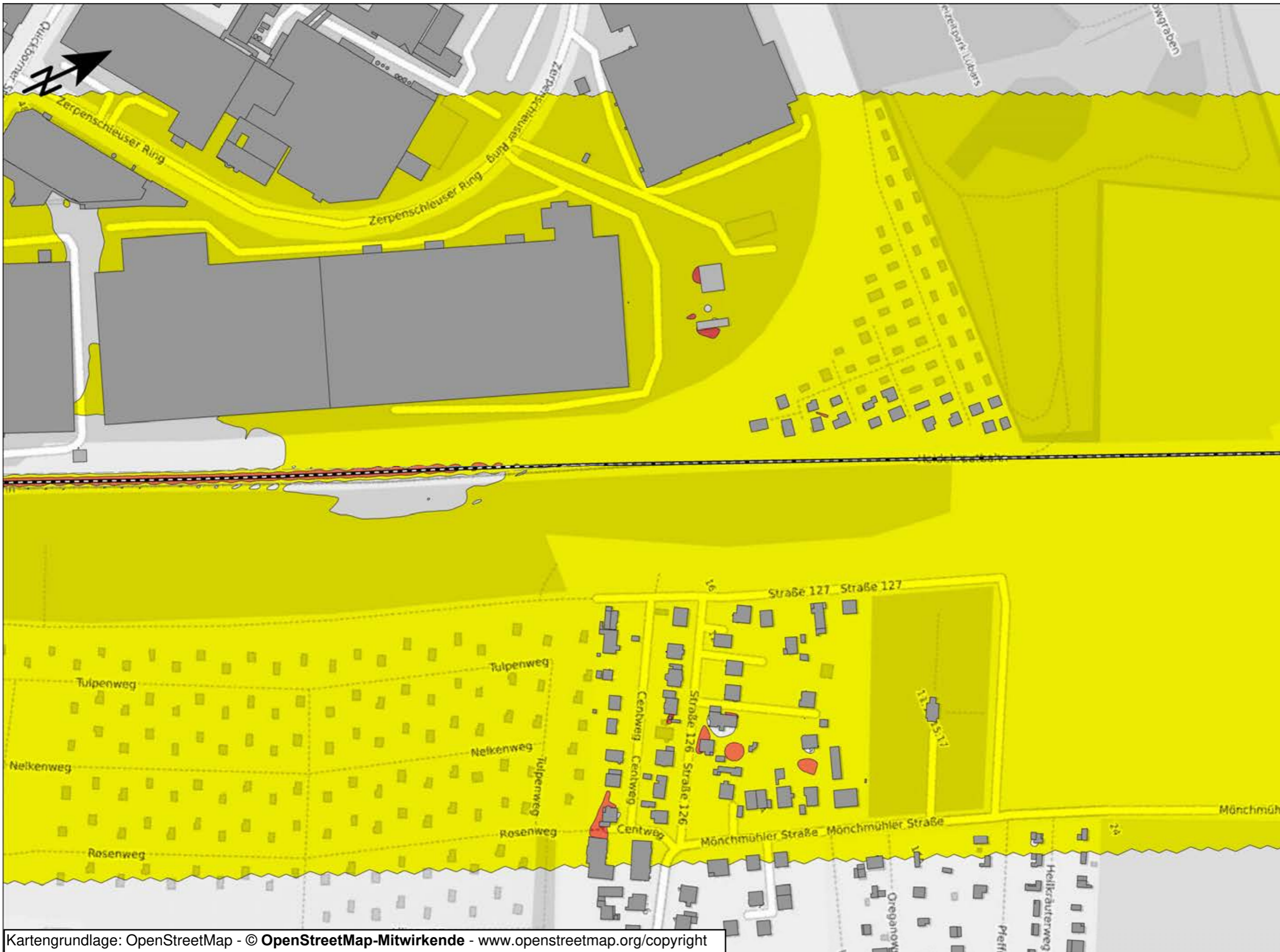


Maßstab 1:2500



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4**

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
 Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



**Legende**

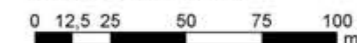
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich
- 70 dB(A) Isophone für Prognose "Mit-Fall"

**Pegeldifferenz in dB(A)**

- < 0,0
- 0,0 <= < 2,1
- 2,1 <=



Maßstab 1:2500



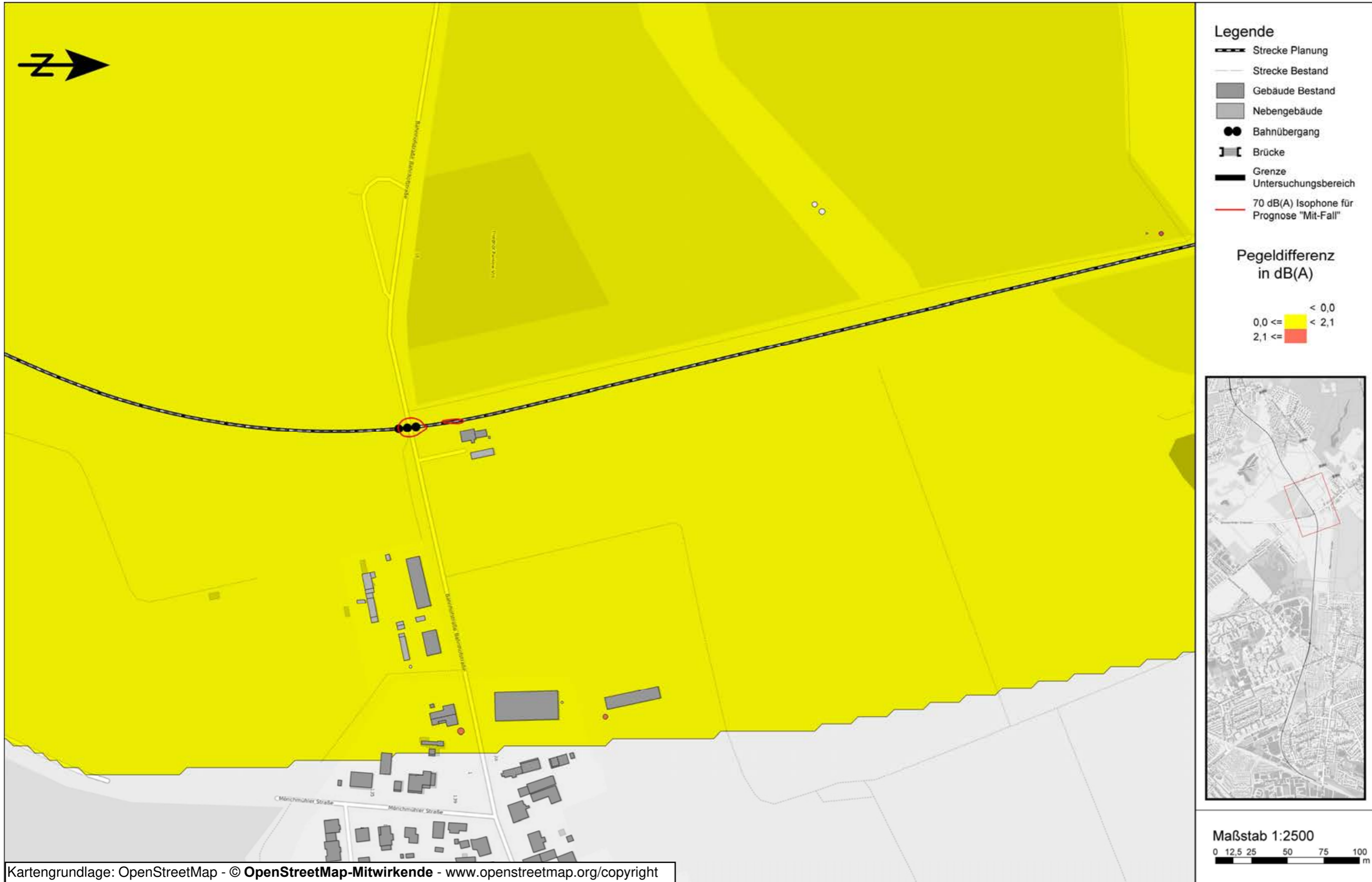
### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



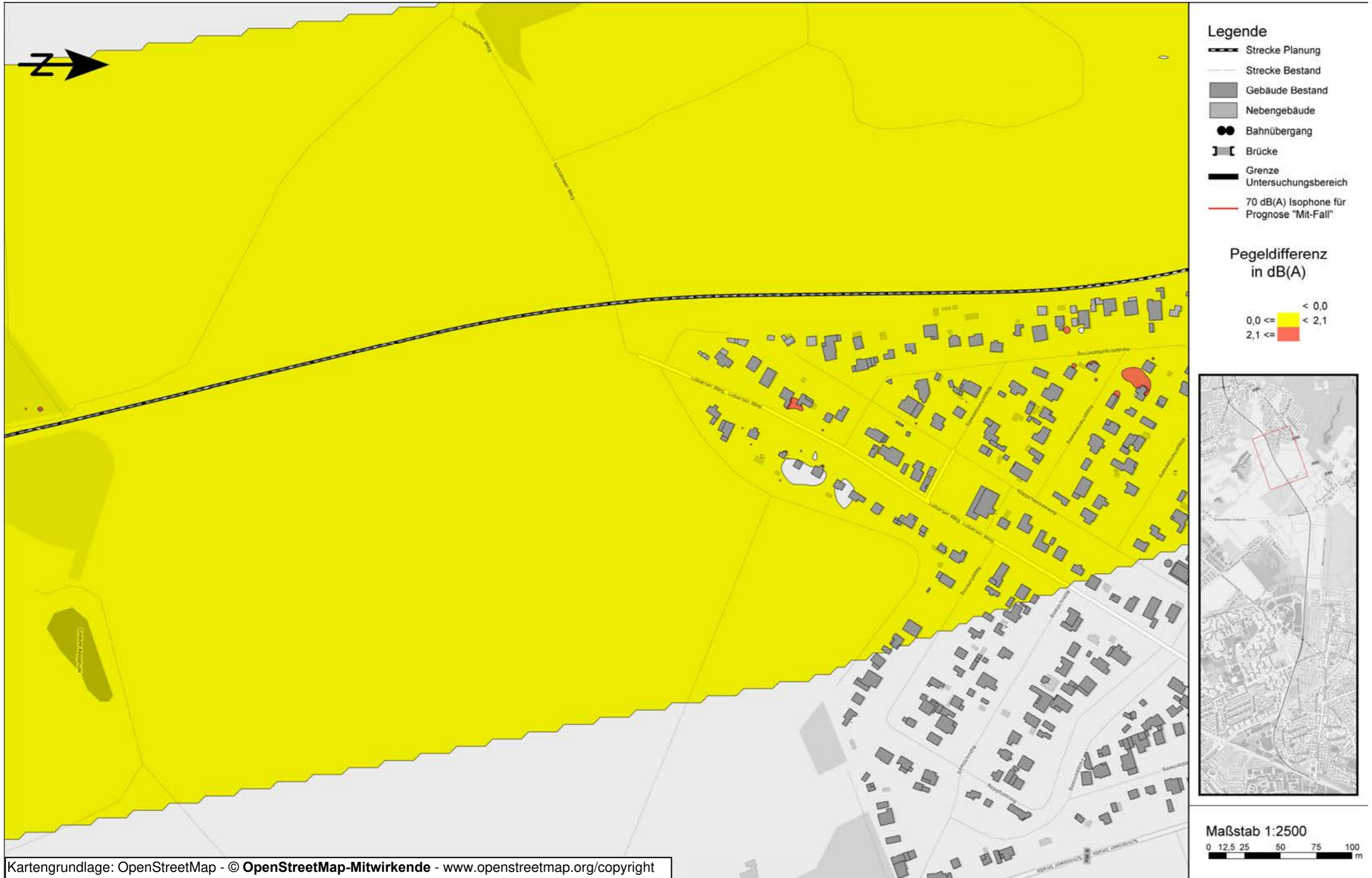
### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



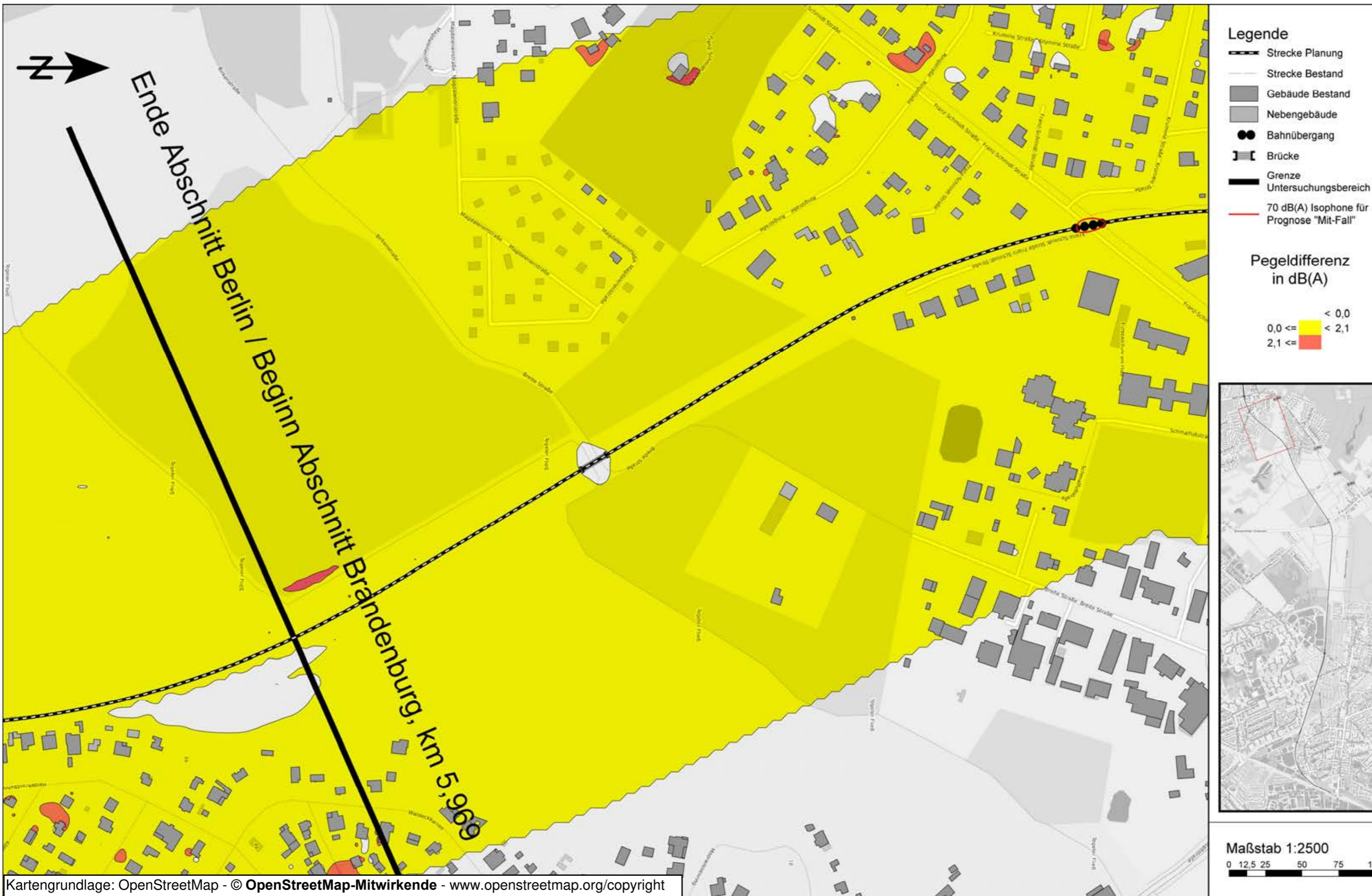
### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
 Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)





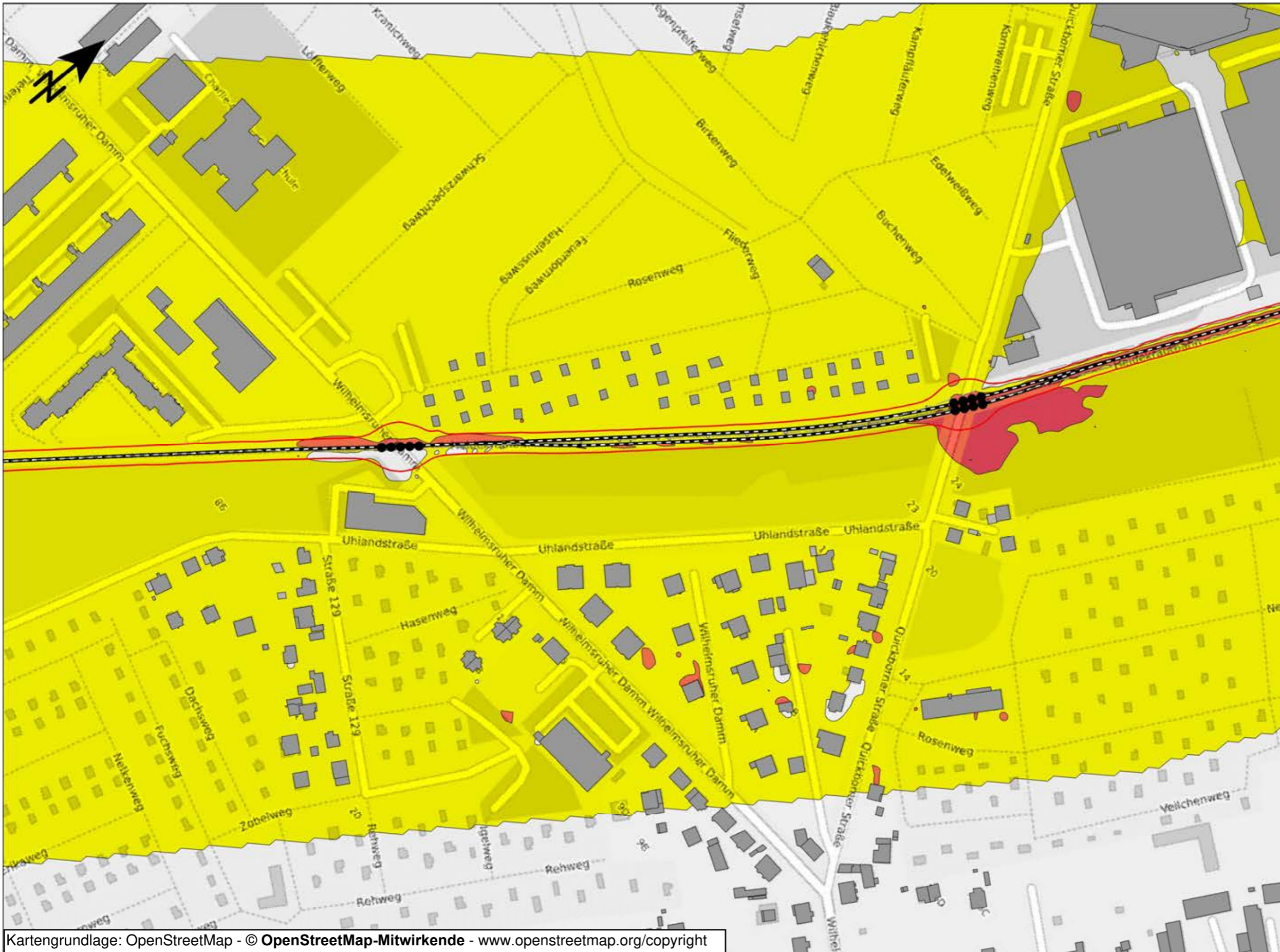
### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
 Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)

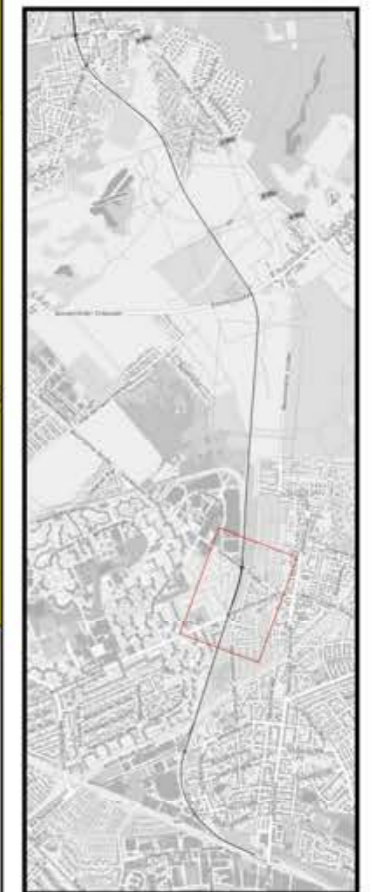


**Legende**

- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich
- 60 dB(A) Isophone für Prognose "Mit-Fall"

**Pegeldifferenz in dB(A)**

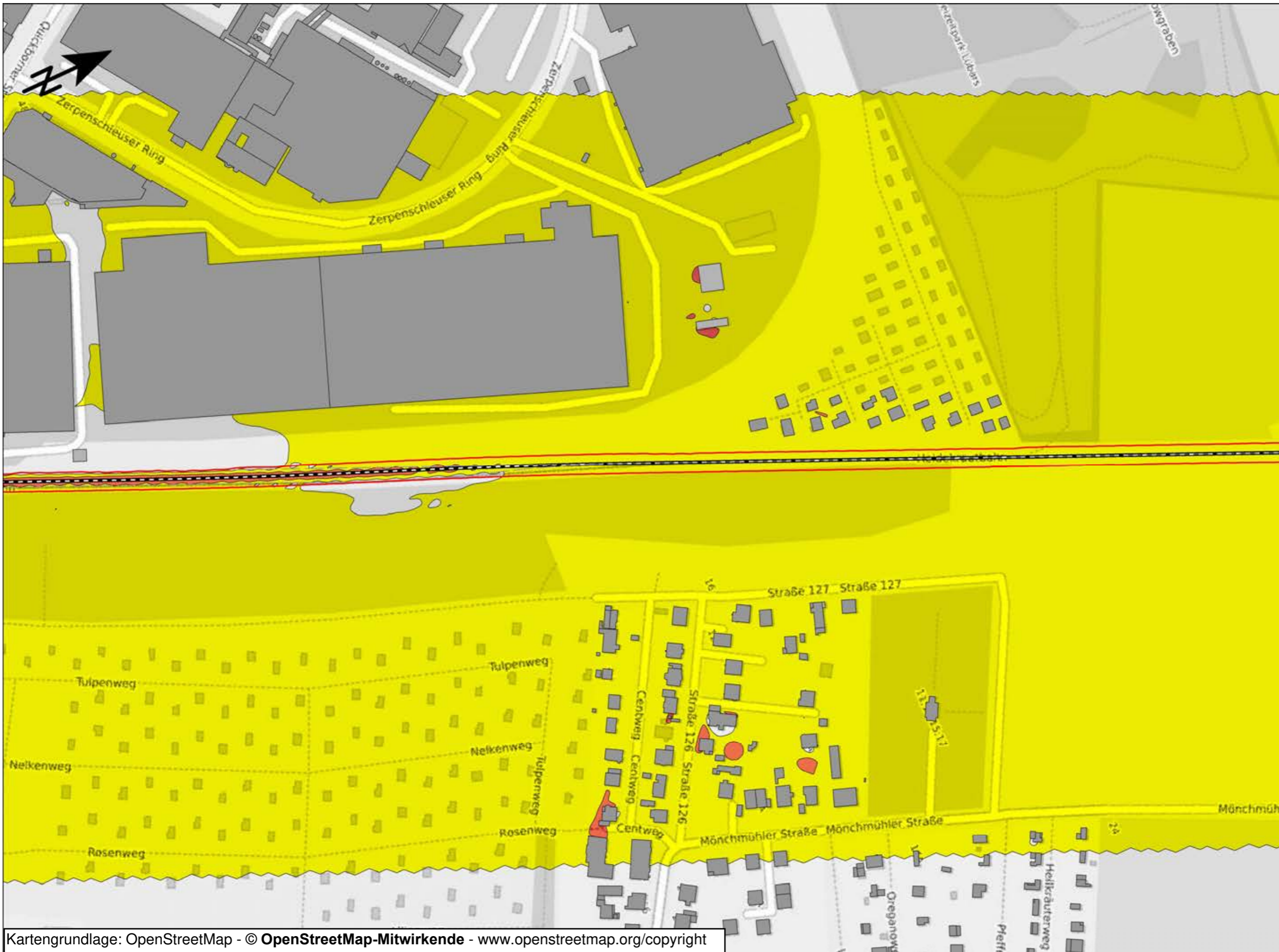
- < 0,0
- 0,0 <= < 2,1
- 2,1 <=



Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m

**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4**

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
 Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



**Legende**

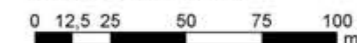
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze Untersuchungsereich
- 60 dB(A) Isophone für Prognose "Mit-Fall"

**Pegeldifferenz in dB(A)**

- < 0,0
- 0,0 <= < 2,1
- 2,1 <=

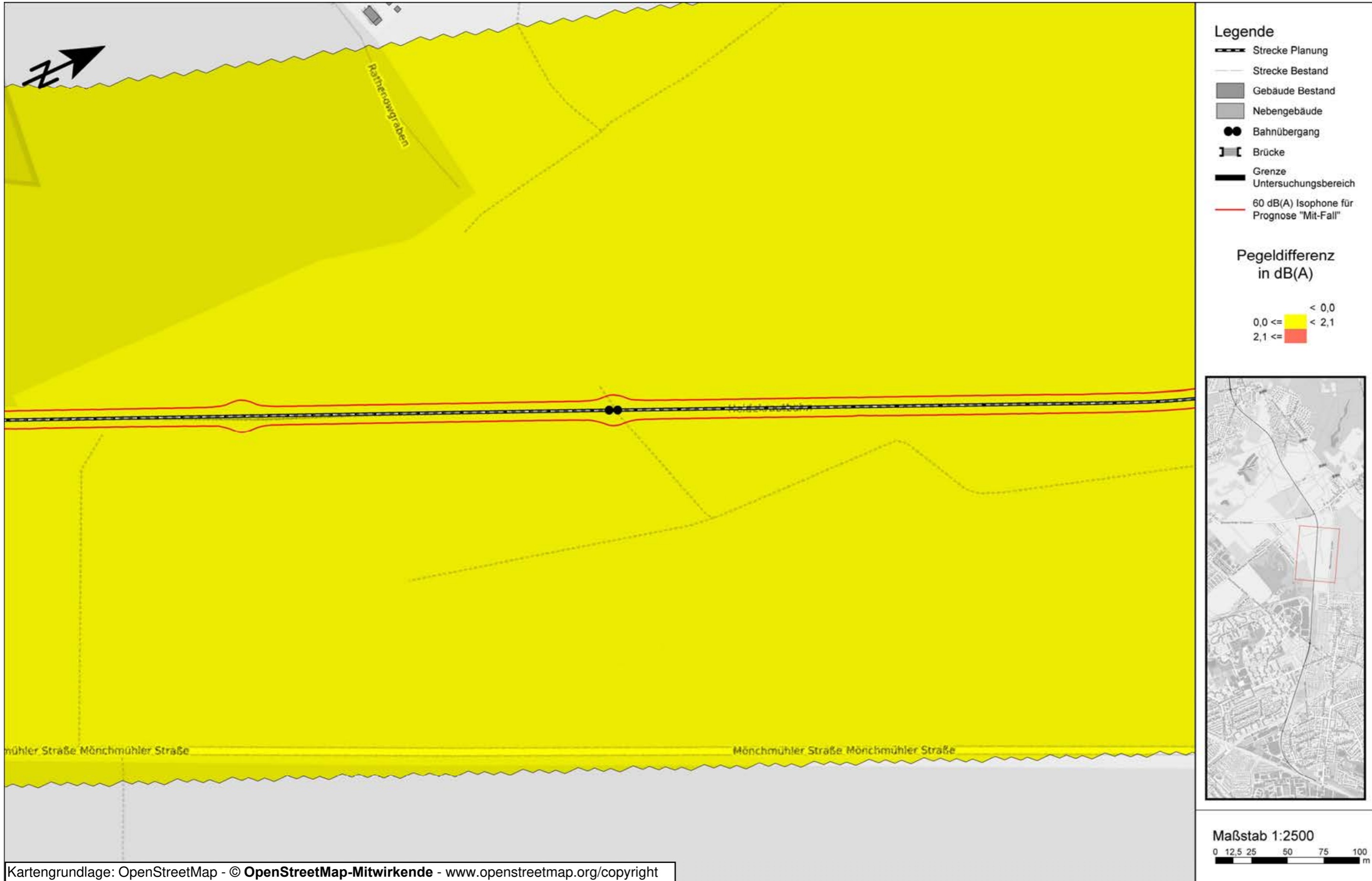


Maßstab 1:2500



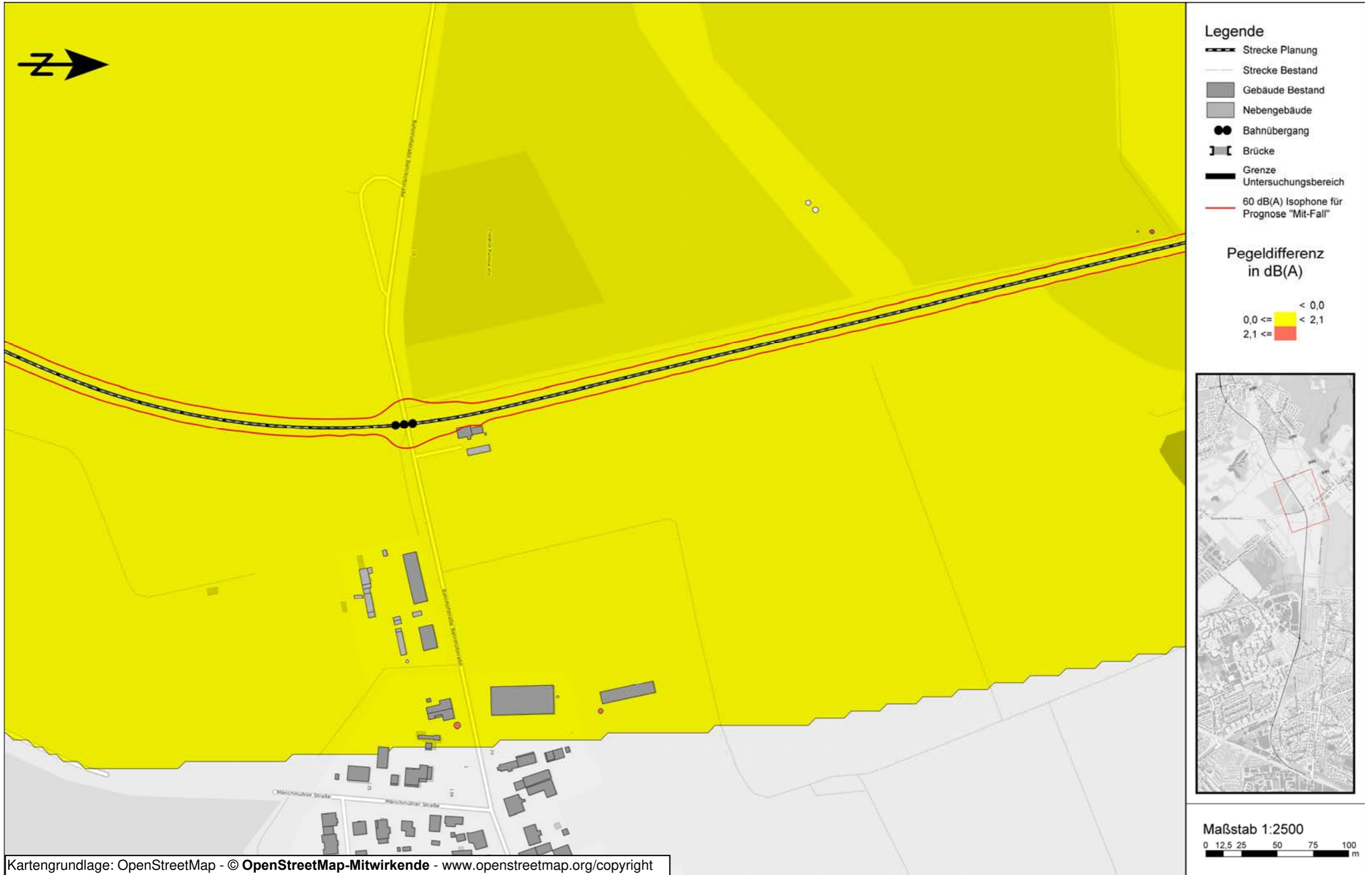
### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



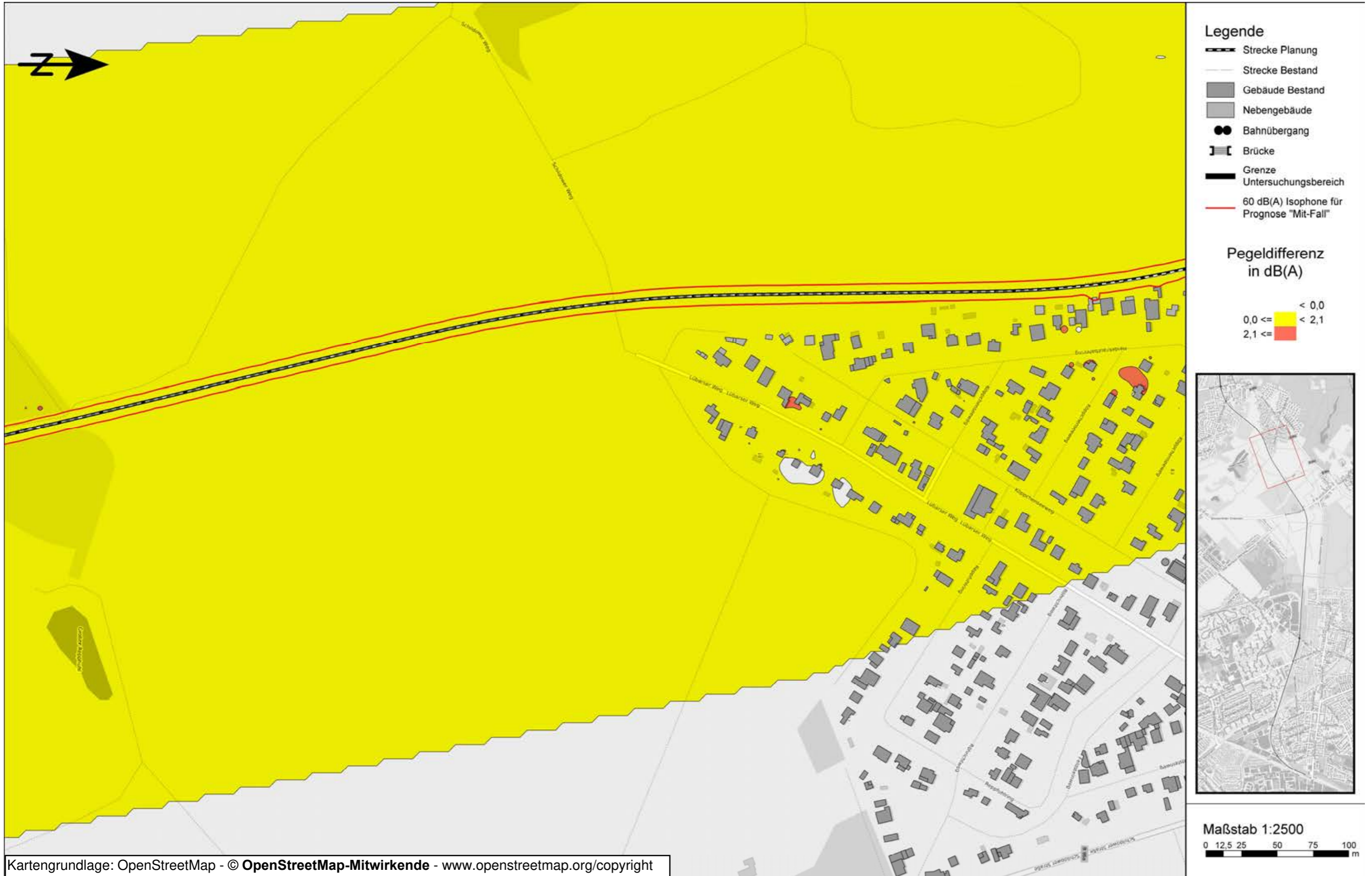
### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



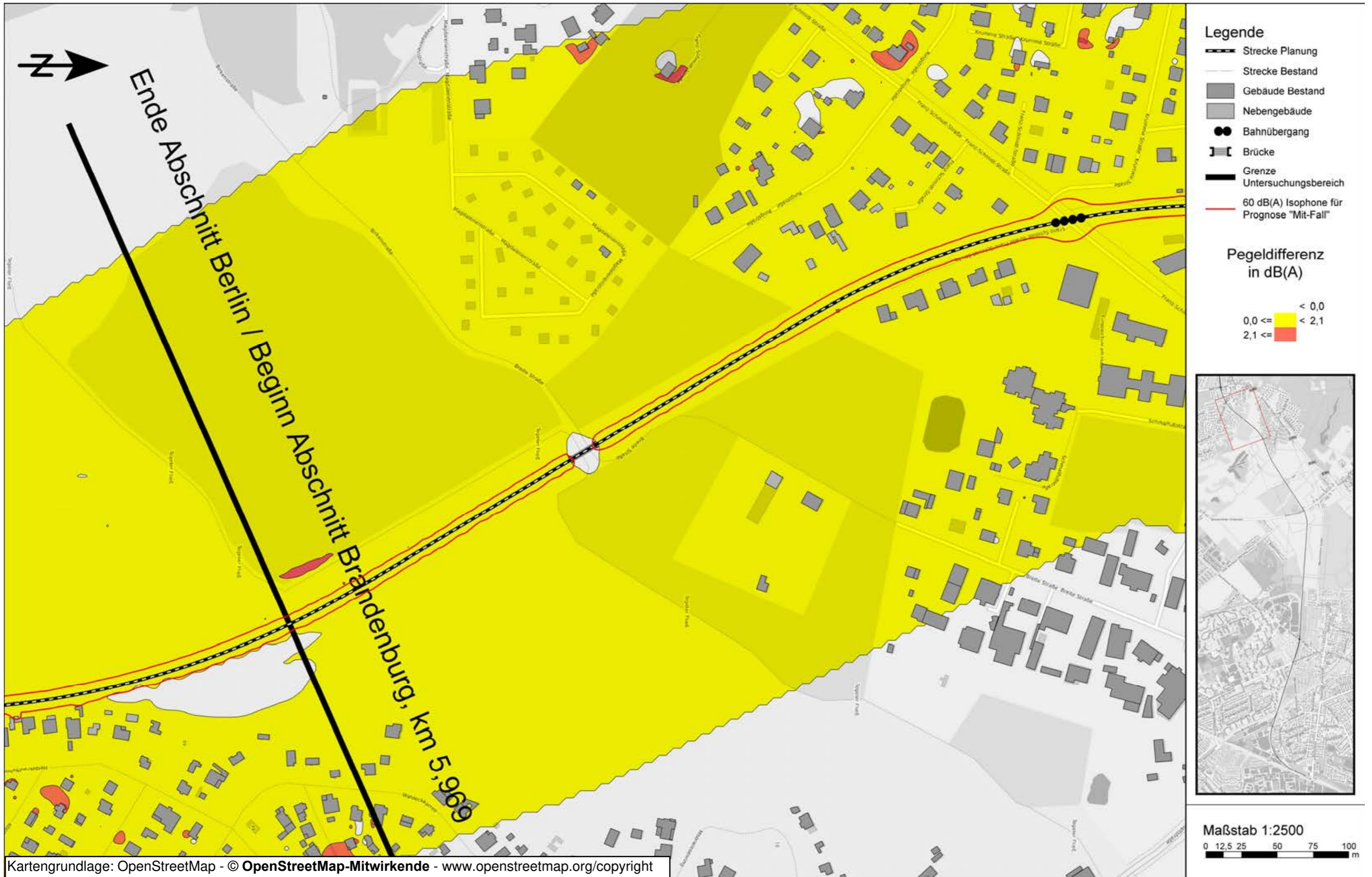
### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8

Darstellung der Pegeldifferenz (Minuend: Prognose "Mit-Fall", Subtrahend: Prognose "Ohne-Fall")  
Rechenhöhe 2,0 m über Gelände - Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr)



## **VL 8281-1.6**

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

**Anlage 6 Lagepläne mit den betrachteten Immissionsorten -  
Kennzeichnung der Immissionsorte mit Anspruch  
auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV**

<b>Anlage 6.1</b>	<b>Gebäude</b>
<b>Anlage 6.2</b>	<b>Außenwohnbereiche</b>



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

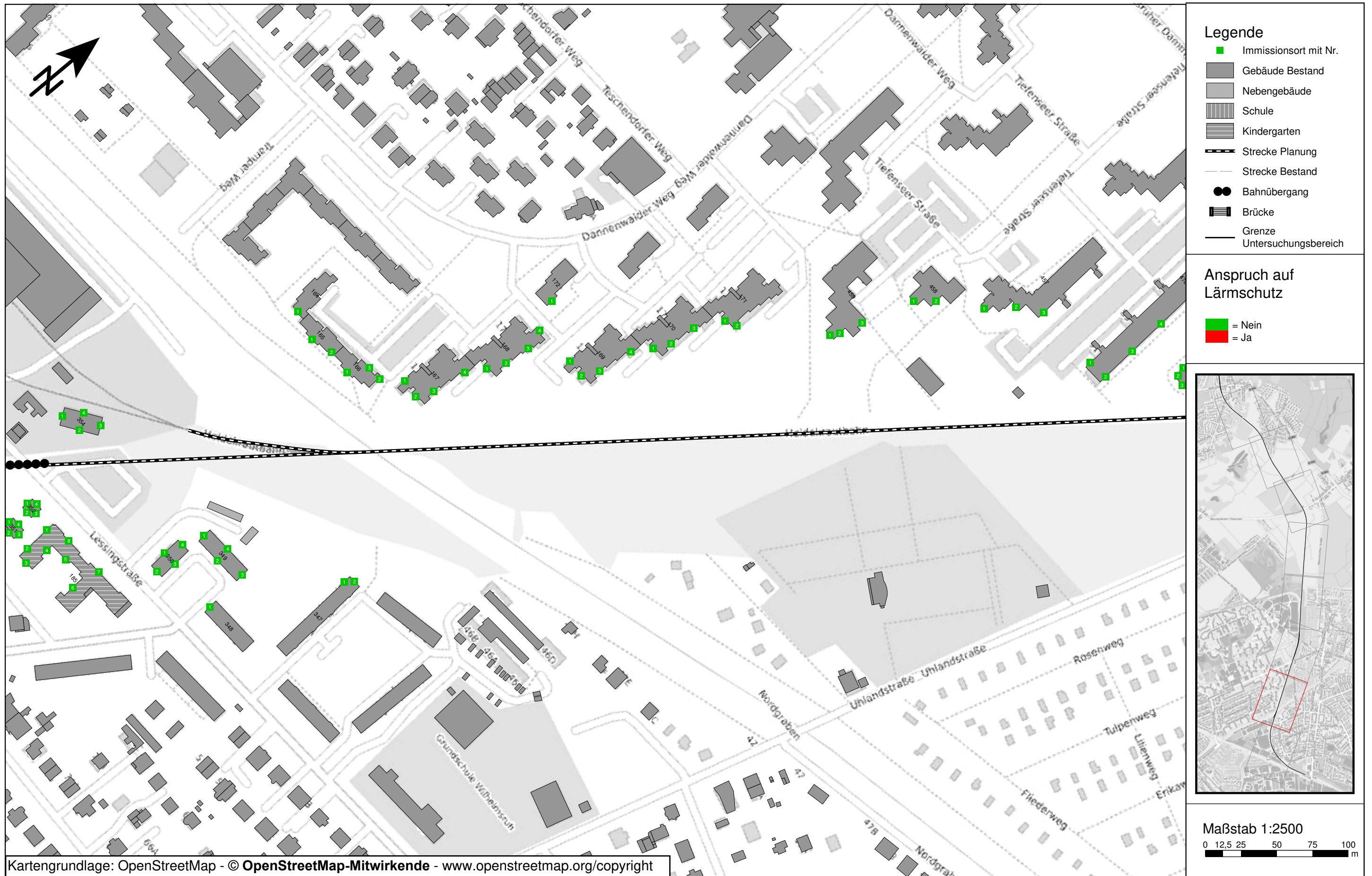
Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV

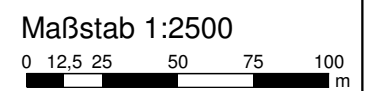


**Legende**

- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich

**Anspruch auf Lärmschutz**

- = Nein
- = Ja



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



#### Legende

- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich

#### Anspruch auf Lärmschutz

- = Nein
- = Ja

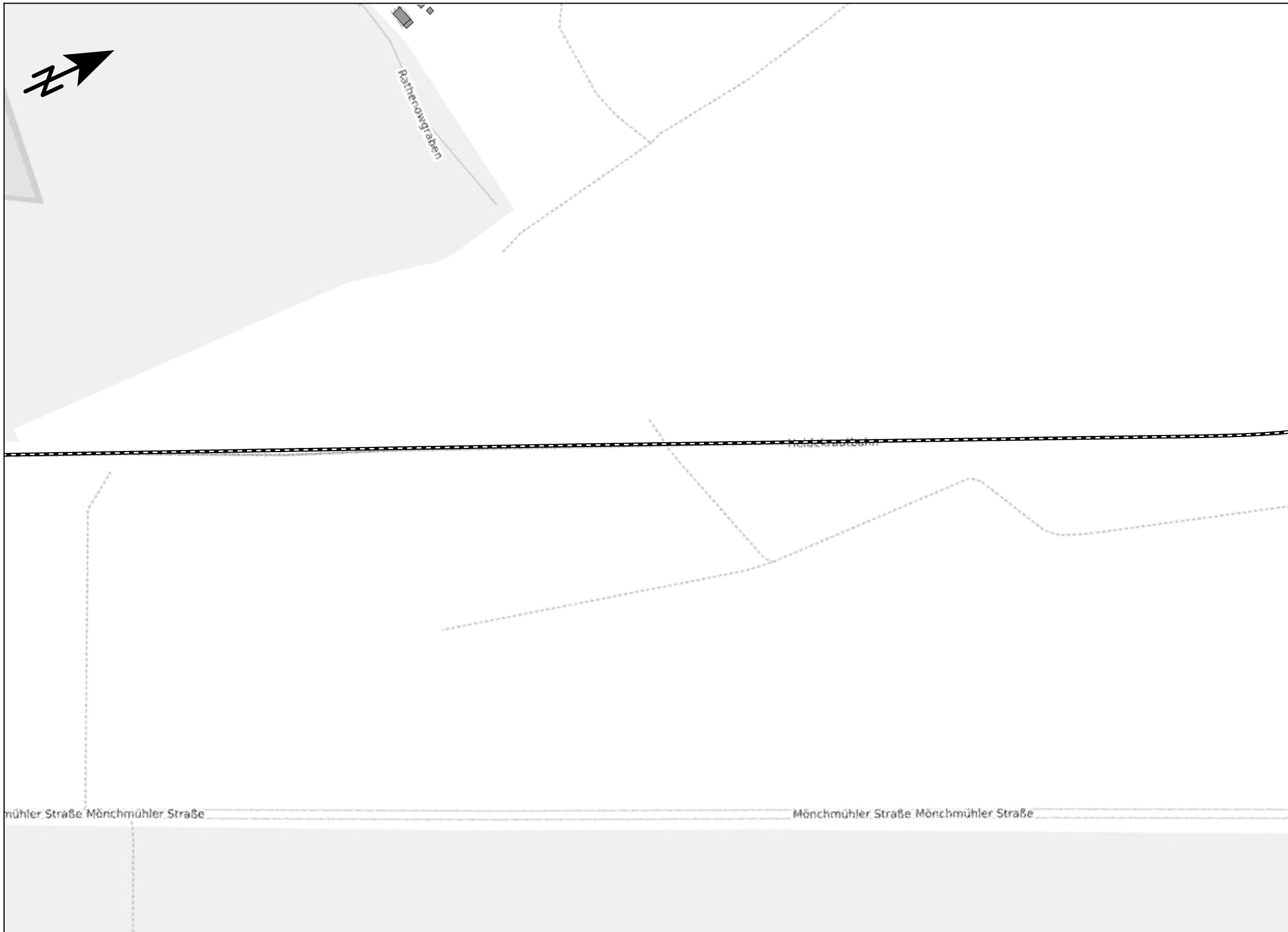


Maßstab 1:2500  
 0 12,5 25 50 75 100 m

### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV

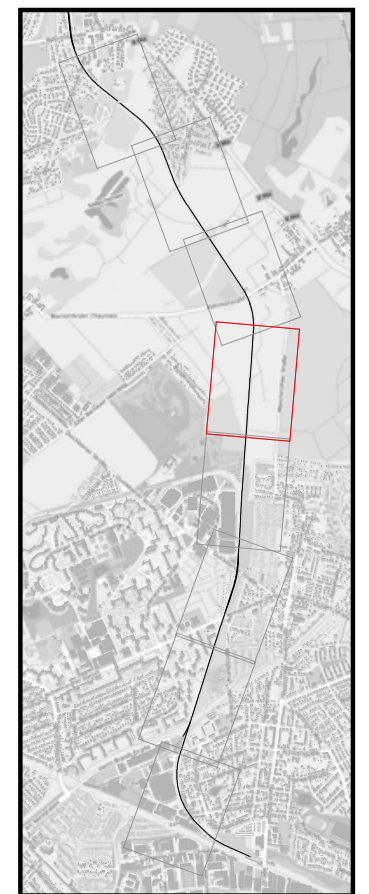


#### Legende

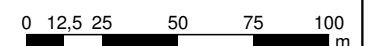
- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich

#### Anspruch auf Lärmschutz

- = Nein
- = Ja



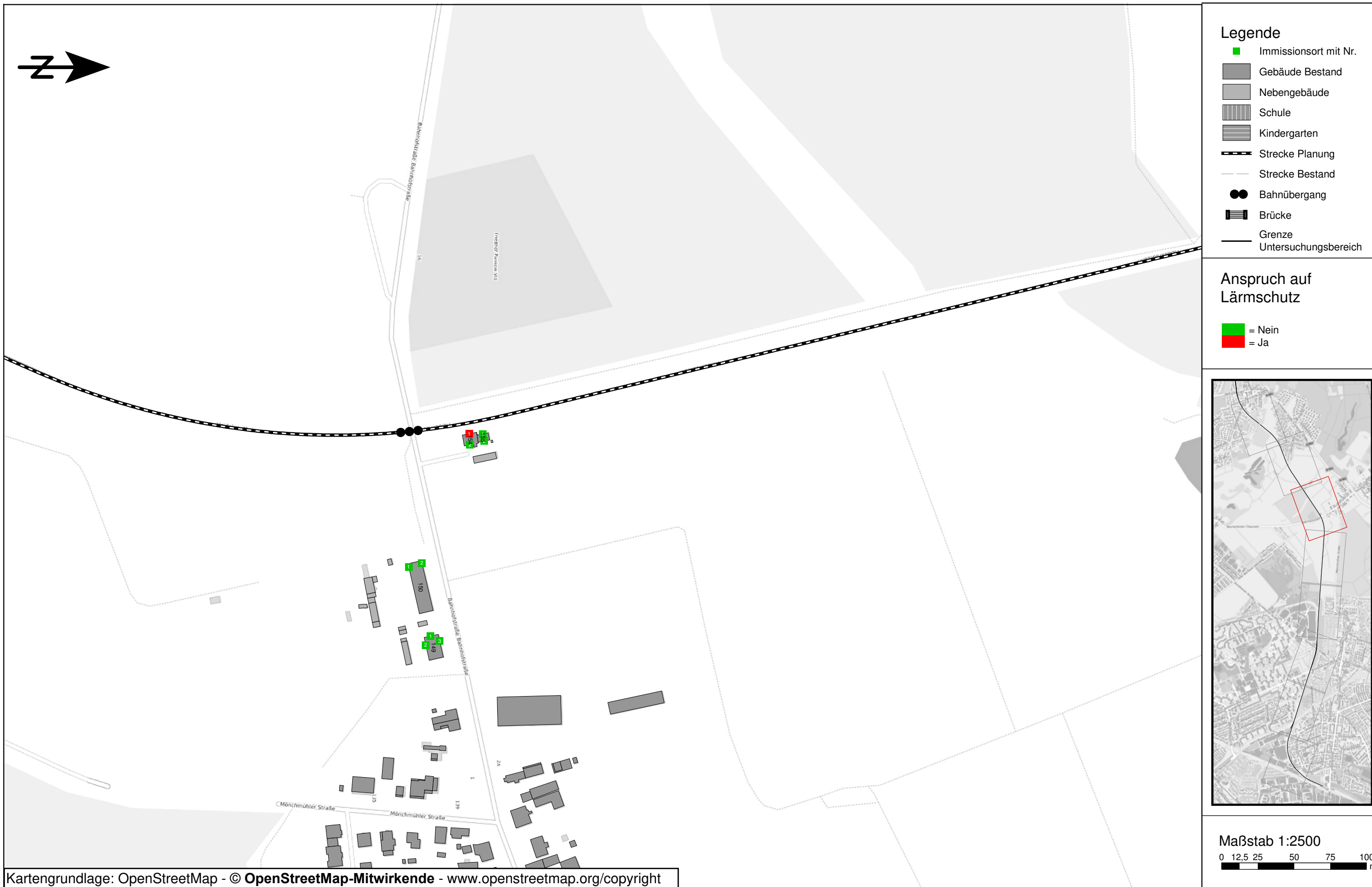
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



#### Legende

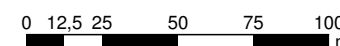
- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich

#### Anspruch auf Lärmschutz

- = Nein
- = Ja



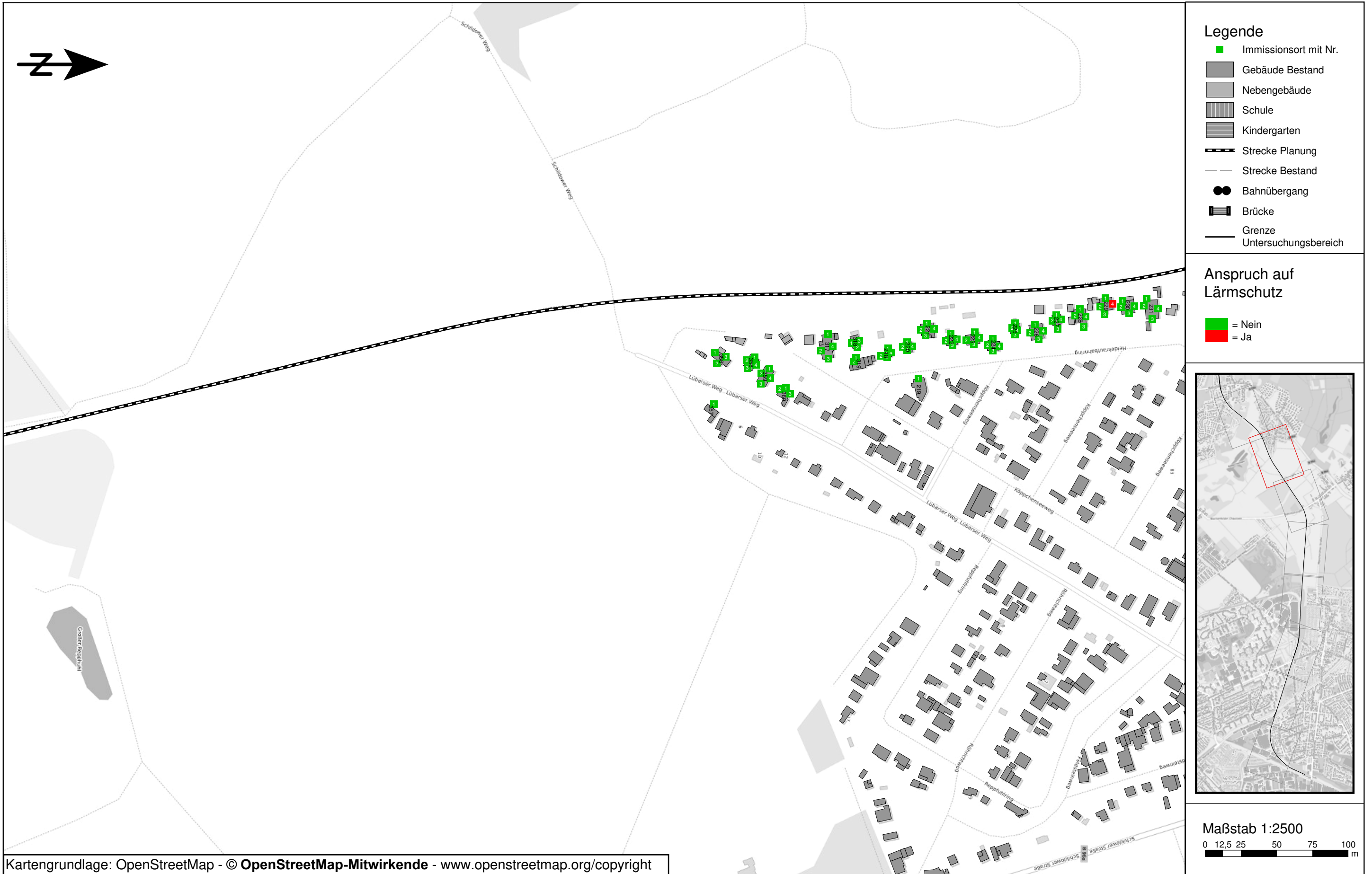
Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

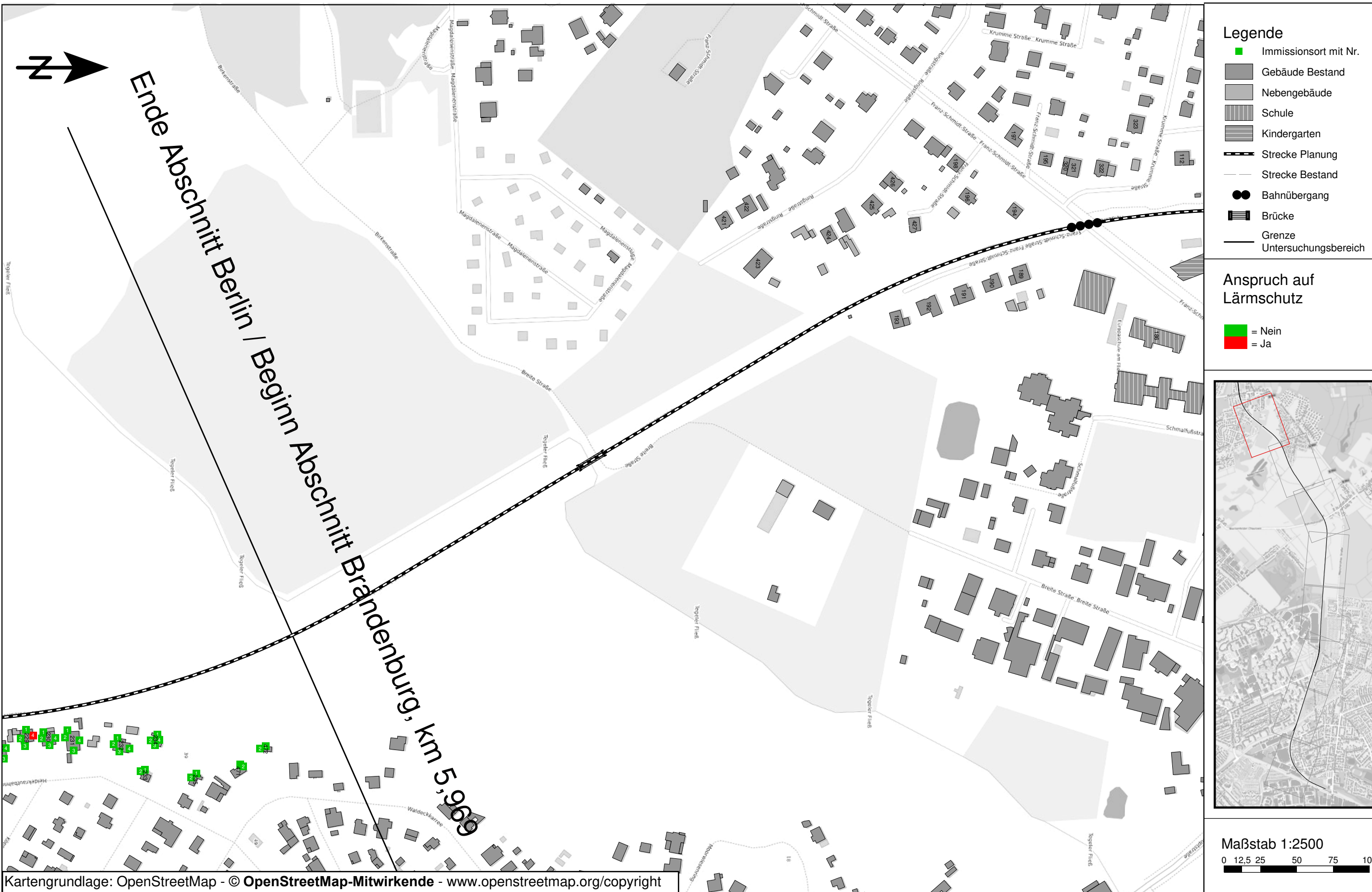
Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8**

Übersicht der betrachteten Immissionsorte

Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



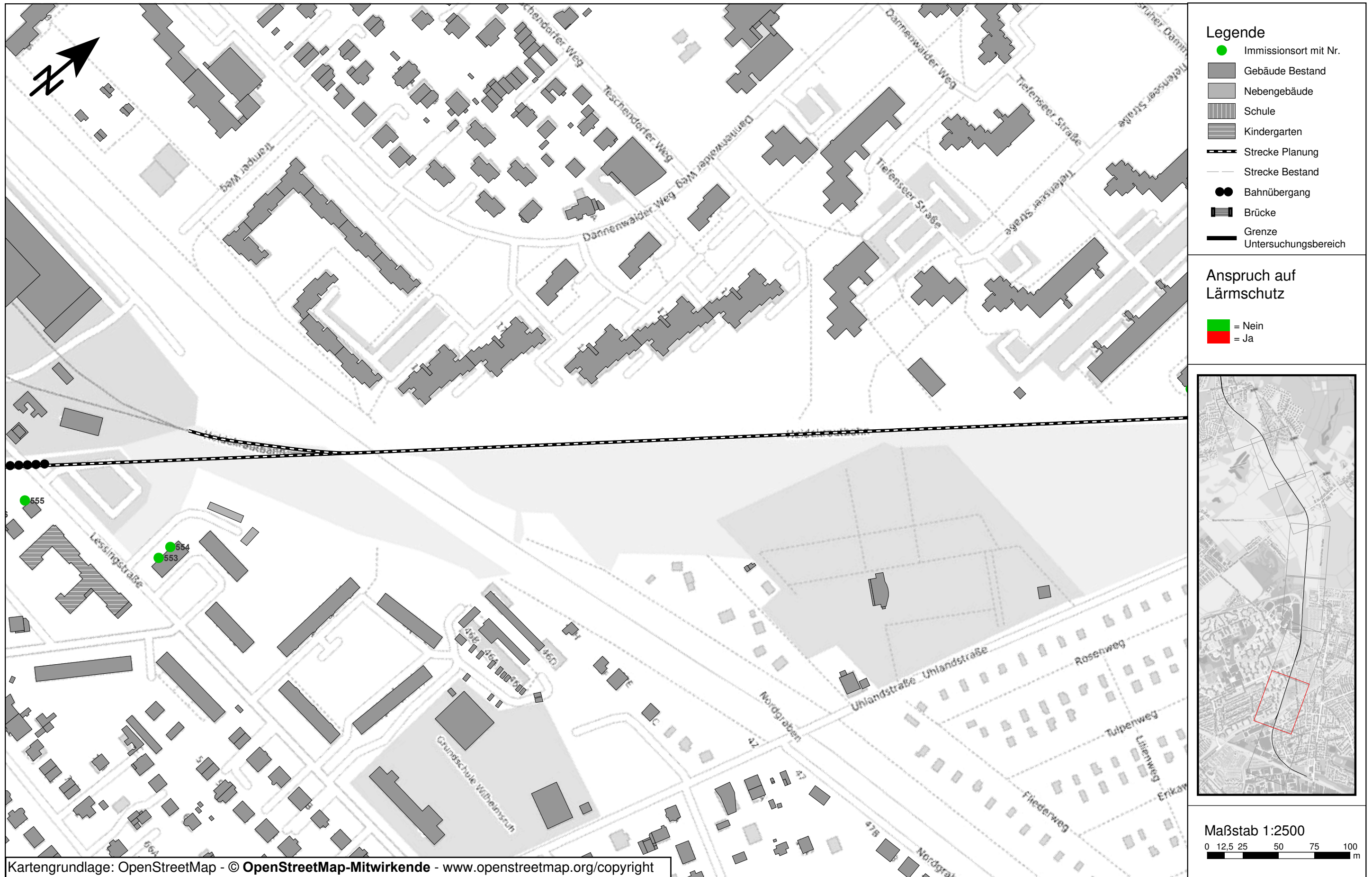


**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1**  
 Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2

Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3**

Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



**Legende**

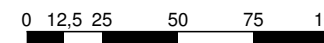
- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich

**Anspruch auf Lärmschutz**

- = Nein
- = Ja



Maßstab 1:2500



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4**

Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



**Legende**

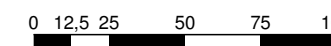
- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich

**Anspruch auf Lärmschutz**

- = Nein
- = Ja

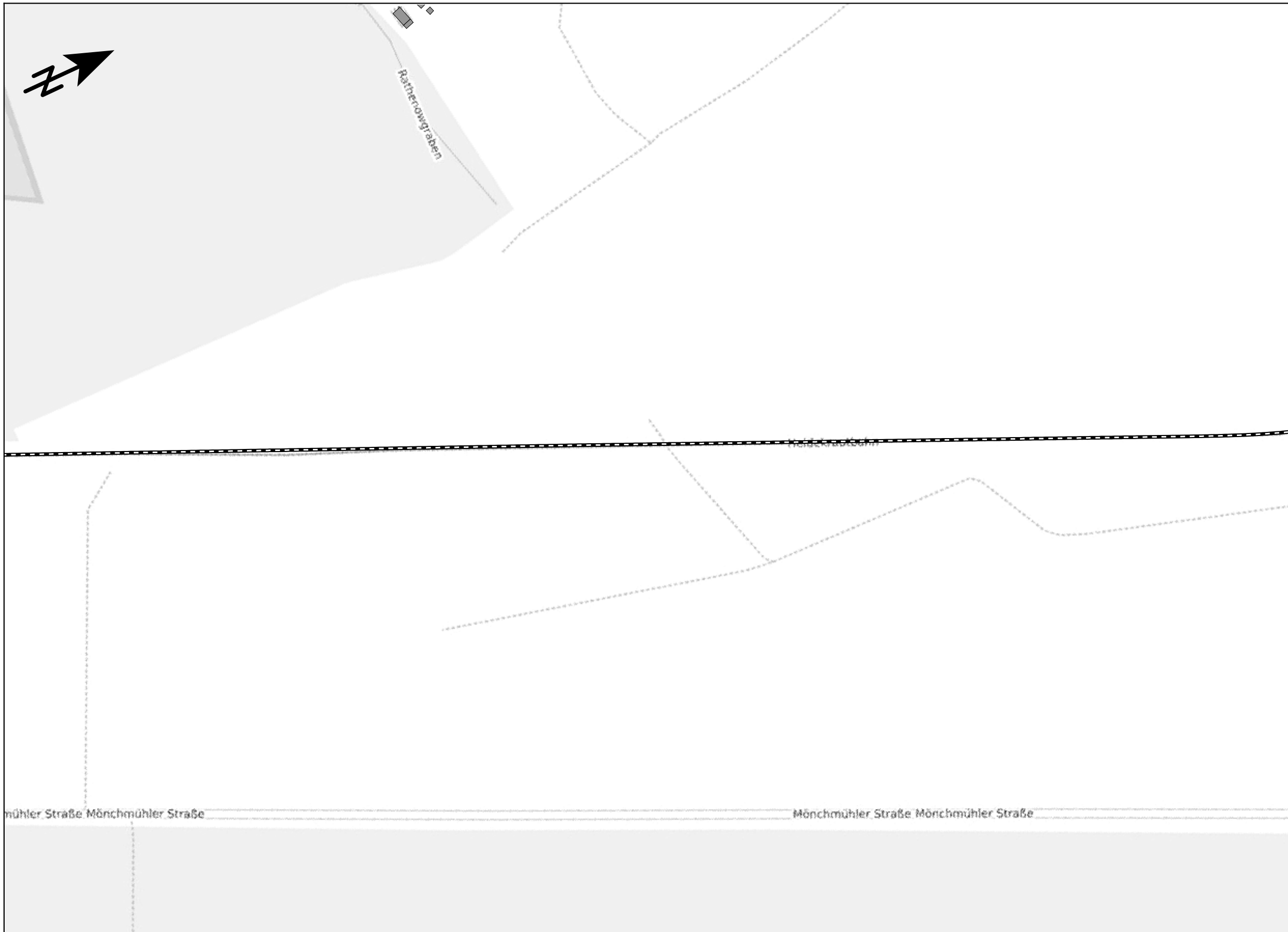


Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV

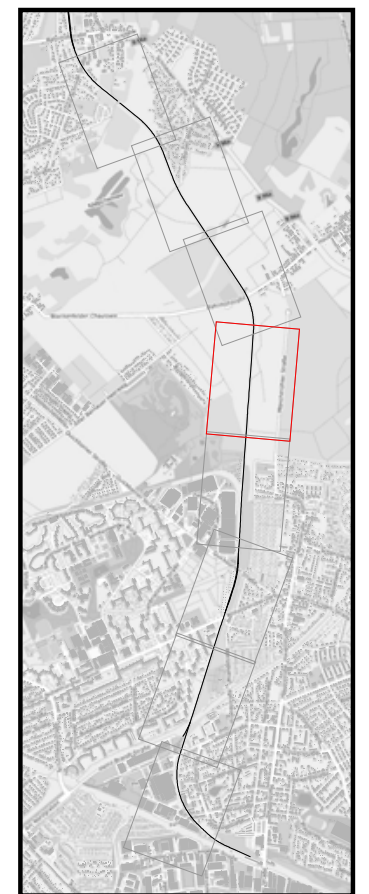


#### Legende

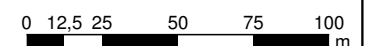
- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- ▨ Schule
- ▨ Kindergarten
- Strecke Planung
- Strecke Bestand
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich

#### Anspruch auf Lärmschutz

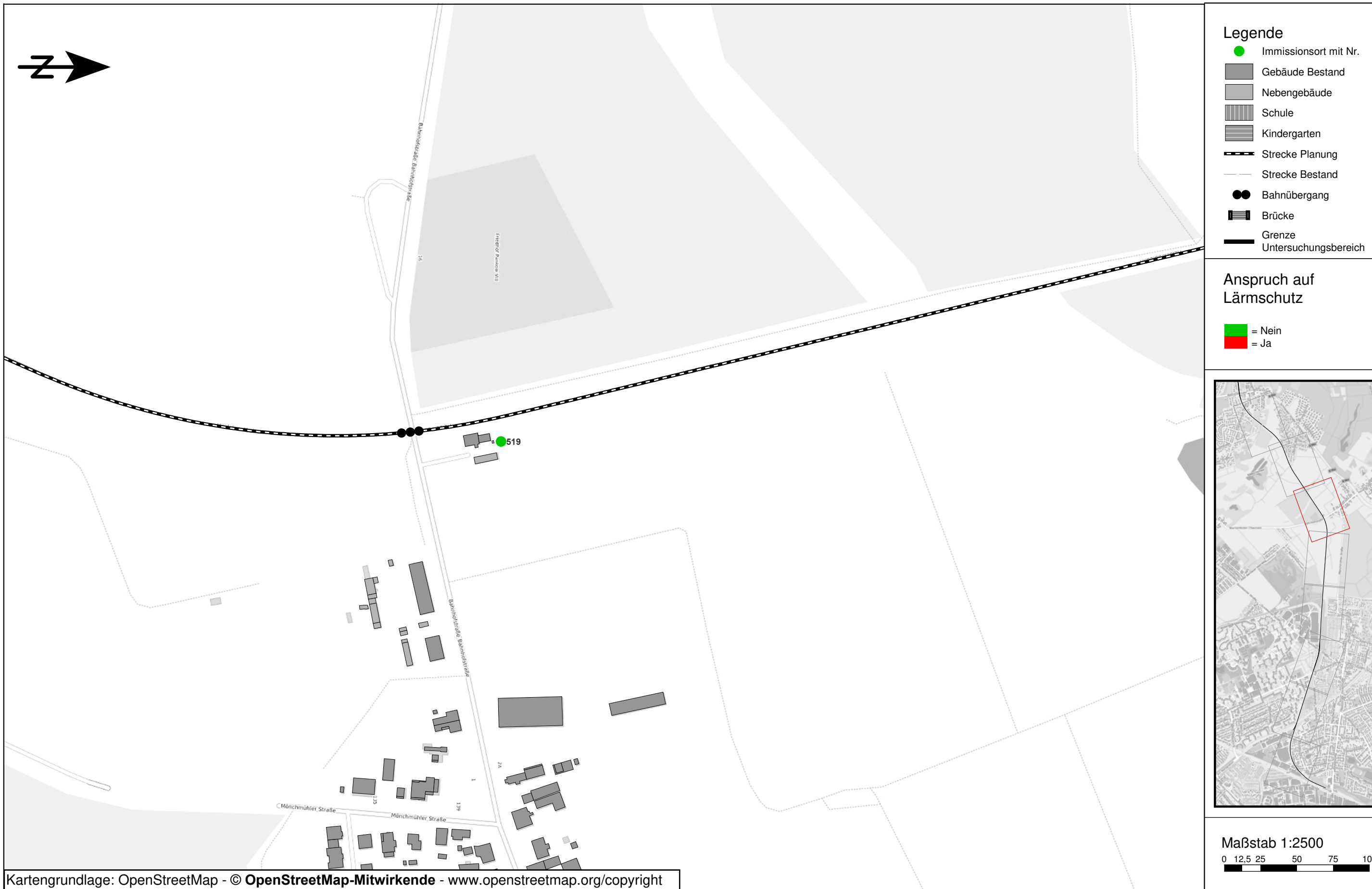
- = Nein
- = Ja



Maßstab 1:2500

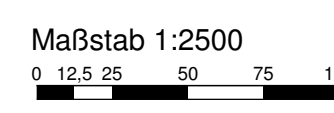


**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6**  
 Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV

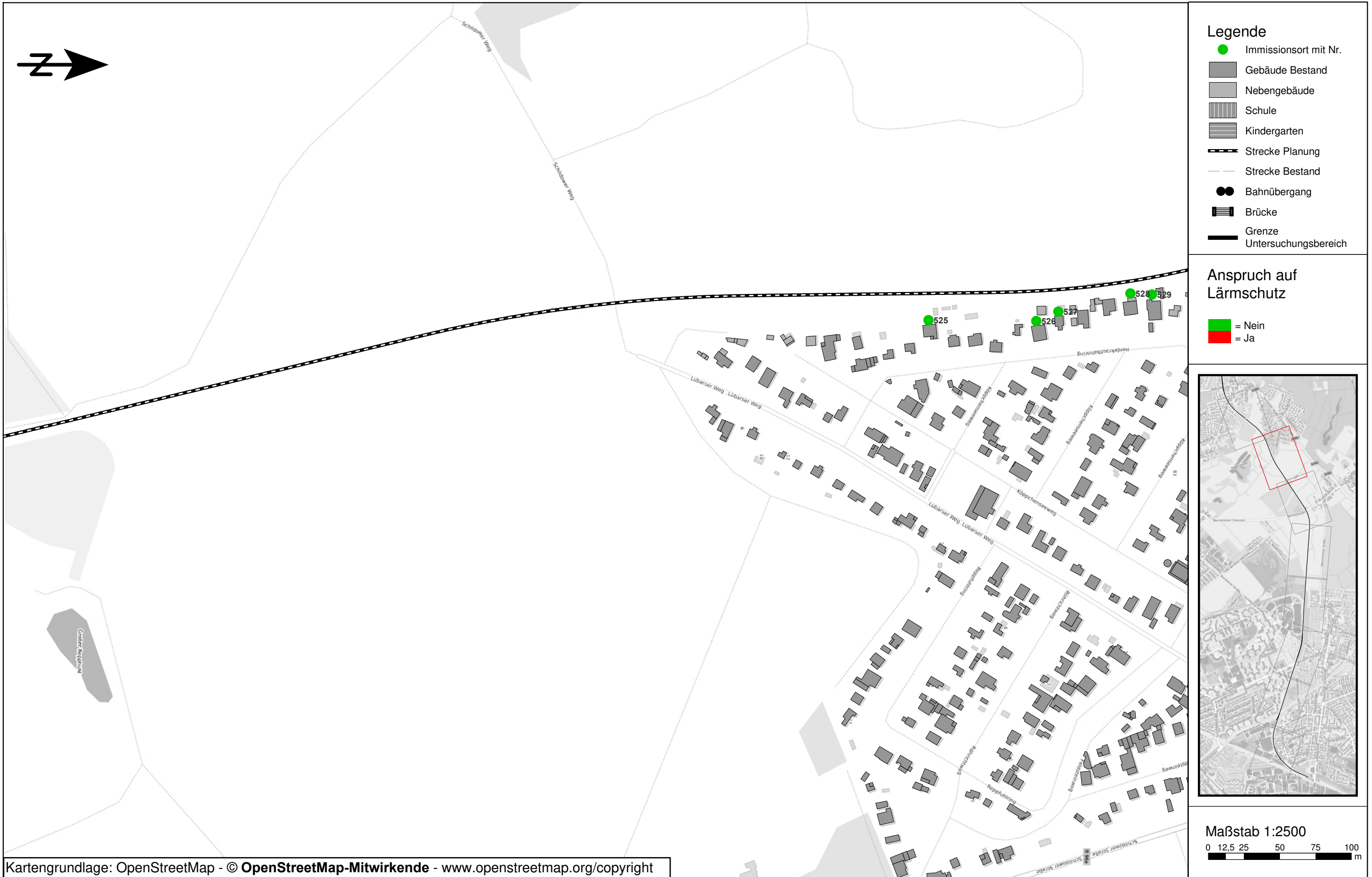


- Legende**
- Immissionsort mit Nr.
  - Gebäude Bestand
  - Nebengebäude
  - Schule
  - Kindergarten
  - Strecke Planung
  - Strecke Bestand
  - Bahnübergang
  - Brücke
  - Grenze
  - Untersuchungsbereich

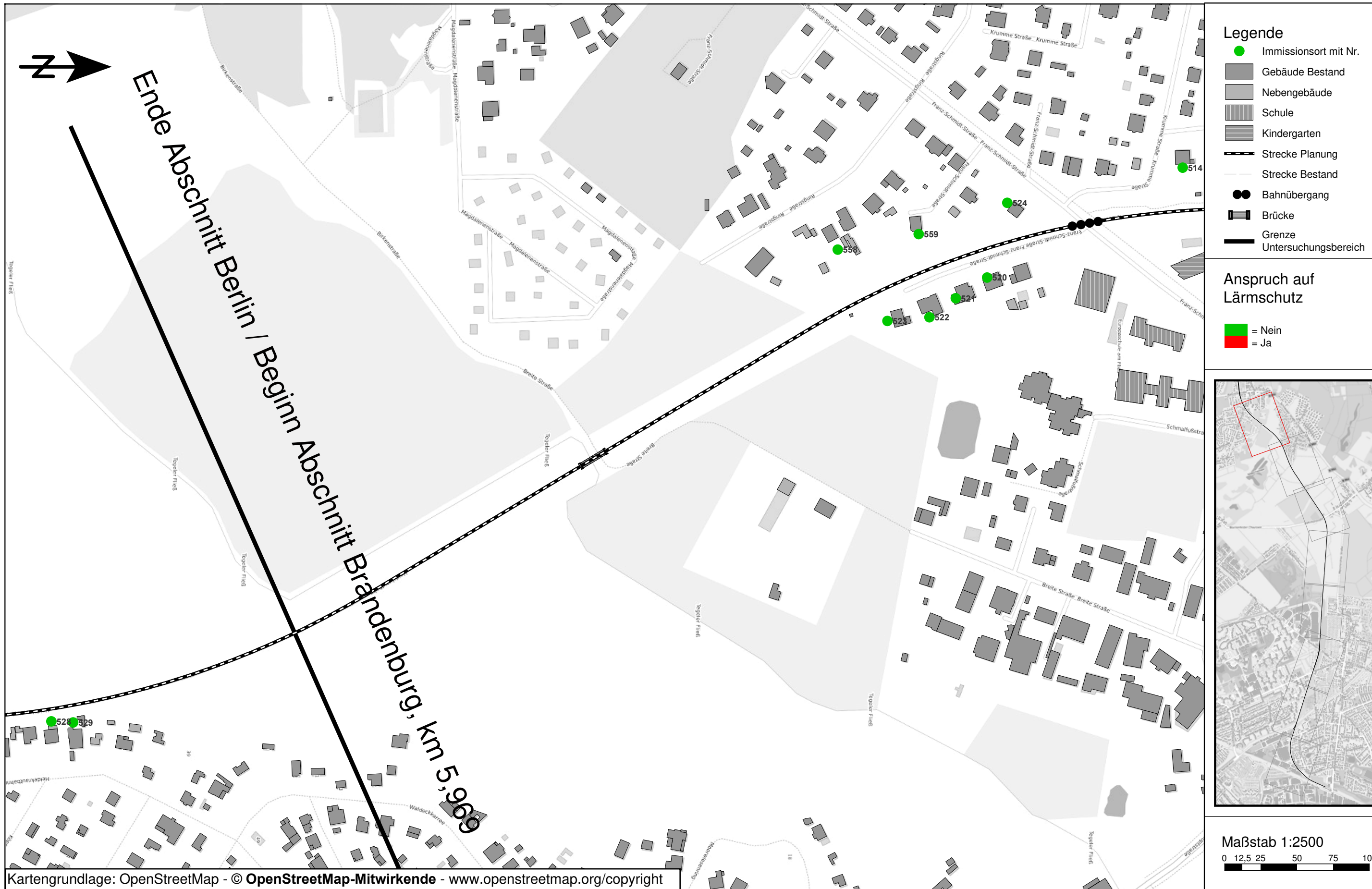
- Anspruch auf Lärmschutz**
- = Nein
  - = Ja



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7**  
 Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8**  
 Übersicht der betrachteten Immissionsorte - Außenwohnbereiche  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV





## **VL 8281-1.6**

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

### **Anlage 7 Ergebnisse der Einzelpunktberechnung**

<b>Anlage 7.1</b>	<b>Gebäude</b>
<b>Anlage 7.2</b>	<b>Außenwohnbereiche</b>

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Bahnhofstraße 3,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
149-1	W	EG	40	37	41	38	0,9	0,9	-	-							nein
149-1	W	1.OG	41	38	42	39	1,0	1,0	-	-							nein
149-2	S	EG	38	35	40	36	1,1	1,0	-	-							nein
149-2	S	1.OG	39	36	40	37	1,0	1,1	-	-							nein
149-3	N	EG	43	39	43	40	0,9	0,9	-	-							nein
149-3	N	1.OG	43	40	44	41	0,9	0,9	-	-							nein
<b>Bahnhofstraße 5,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
150-1	S	EG	41	38	42	39	1,0	1,1	-	-							nein
150-1	S	1.OG	42	38	43	39	1,1	1,0	-	-							nein
150-2	N	EG	46	43	47	44	0,9	0,9	-	-							nein
150-2	N	1.OG	47	44	48	45	1,0	1,0	-	-							nein
<b>Bahnhofstraße 10,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
154-1	W	EG	63	60	65	61	1,3	1,2	5,2	11,9						x	ja
154-1	W	1.OG	63	59	64	61	1,2	1,2	4,5	11,2						x	ja
154-2	O	EG	33	30	35	32	2,0	2,1	-	-				x			nein
154-2	O	1.OG	26	23	28	25	1,6	1,6	-	-							nein
155-1	W	EG	61	58	62	59	1,3	1,2	2,8	9,5							nein
155-2	O	EG	41	38	43	40	2,1	2,0	-	-	x						nein
<b>Centweg 15,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
163-1	NW	EG	47	43	48	44	1,0	1,0	-	-							nein
<b>Dannenwalder Weg 164,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
164-1	S	EG	45	41	46	42	0,6	1,1	-	-							nein
164-1	S	1.OG	46	41	46	42	0,5	1,1	-	-							nein
164-1	S	2.OG	47	42	47	43	0,4	1,0	-	-							nein
164-1	S	3.OG	47	42	47	44	0,4	1,1	-	-							nein
164-1	S	4.OG	48	43	48	44	0,4	1,0	-	-							nein
164-1	S	5.OG	48	43	48	44	0,5	1,0	-	-							nein
164-1	S	6.OG	48	44	49	45	0,5	1,1	-	-							nein
164-1	S	7.OG	49	44	49	45	0,5	1,1	-	-							nein
<b>Dannenwalder Weg 166,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
165-1	S	EG	48	44	49	45	0,7	1,0	-	-							nein
165-1	S	1.OG	49	45	49	46	0,6	1,0	-	-							nein
165-1	S	2.OG	50	45	50	46	0,5	1,1	-	-							nein
165-1	S	3.OG	50	46	51	47	0,6	1,1	-	-							nein
165-1	S	4.OG	51	47	51	48	0,6	1,0	-	-							nein
165-1	S	5.OG	51	47	52	48	0,6	1,1	-	-							nein
165-1	S	6.OG	51	47	52	48	0,7	1,0	-	-							nein
165-1	S	7.OG	51	47	52	48	0,7	1,0	-	-							nein
165-2	S	EG	49	45	50	46	1,0	1,2	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.1

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
165-2	S	1.OG	50	46	51	47	0,9	1,2	-	-							nein
165-2	S	2.OG	51	47	51	48	0,7	1,1	-	-							nein
165-2	S	3.OG	51	47	52	49	0,8	1,1	-	-							nein
165-2	S	4.OG	52	48	53	49	0,8	1,2	-	-							nein
165-2	S	5.OG	52	48	53	49	0,7	1,1	-	-							nein
165-2	S	6.OG	52	48	53	49	0,8	1,1	-	-							nein
165-2	S	7.OG	52	48	53	49	0,8	1,1	-	-							nein

**Dannenwalder Weg 168,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

166-1	S	EG	50	46	51	47	1,0	1,1	-	-							nein
166-1	S	1.OG	51	47	52	48	0,9	1,1	-	-							nein
166-1	S	2.OG	52	48	53	49	0,9	1,1	-	-							nein
166-1	S	3.OG	52	49	53	50	0,8	1,1	-	0,2							nein
166-1	S	4.OG	53	49	53	50	0,8	1,1	-	0,4							nein
166-1	S	5.OG	53	49	53	50	0,8	1,1	-	0,5							nein
166-1	S	6.OG	53	49	53	50	0,8	1,1	-	0,4							nein
166-1	S	7.OG	53	49	53	50	0,9	1,1	-	0,4							nein
166-2	O	EG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
166-2	O	1.OG	50	47	51	48	1,2	1,1	-	-							nein
166-2	O	2.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
166-2	O	3.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,5							nein
166-2	O	4.OG	52	49	54	50	1,2	1,1	-	0,8							nein
166-2	O	5.OG	52	49	54	50	1,2	1,1	-	0,8							nein
166-2	O	6.OG	52	49	54	50	1,2	1,1	-	0,8							nein
166-2	O	7.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,6							nein
166-3	N	EG	27	24	28	25	1,0	1,0	-	-							nein
166-3	N	1.OG	28	24	29	25	1,0	1,0	-	-							nein
166-3	N	2.OG	28	25	29	26	0,9	1,0	-	-							nein
166-3	N	3.OG	29	25	30	26	1,0	0,9	-	-							nein
166-3	N	4.OG	29	26	30	27	0,9	1,0	-	-							nein
166-3	N	5.OG	30	26	30	27	0,9	1,0	-	-							nein
166-3	N	6.OG	30	27	31	28	0,9	0,9	-	-							nein
166-3	N	7.OG	31	27	31	28	0,9	1,0	-	-							nein

**Dannenwalder Weg 170,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

167-1	W	EG	43	39	44	40	0,9	1,3	-	-							nein
167-1	W	1.OG	44	40	45	41	0,8	1,2	-	-							nein
167-1	W	2.OG	44	40	45	42	0,9	1,2	-	-							nein
167-1	W	3.OG	45	41	46	42	0,9	1,3	-	-							nein
167-1	W	4.OG	46	42	47	43	1,0	1,2	-	-							nein
167-1	W	5.OG	46	42	47	43	0,9	1,3	-	-							nein
167-1	W	6.OG	46	42	47	44	1,0	1,3	-	-							nein
167-1	W	7.OG	47	42	47	44	0,9	1,3	-	-							nein
167-1	W	8.OG	47	43	47	44	0,8	1,3	-	-							nein
167-1	W	9.OG	47	43	48	44	0,9	1,2	-	-							nein
167-1	W	10.OG	46	42	47	43	0,7	1,1	-	-							nein
167-1	W	11.OG	46	41	46	42	0,7	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.2

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
167-1	W	12.OG	45	41	46	42	0,6	1,1	-	-							nein
167-1	W	13.OG	45	41	46	42	0,5	1,0	-	-							nein
167-1	W	14.OG	45	41	46	42	0,6	1,1	-	-							nein
167-1	W	15.OG	45	41	46	42	0,6	1,0	-	-							nein
167-2	S	EG	52	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
167-2	S	1.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,5							nein
167-2	S	2.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	2,7							nein
167-2	S	3.OG	55	51	56	52	1,1	1,1	-	3,0							nein
167-2	S	4.OG	55	51	56	52	1,1	1,1	-	3,0							nein
167-2	S	5.OG	55	51	56	52	1,1	1,2	-	3,0							nein
167-2	S	6.OG	54	51	56	52	1,1	1,1	-	2,8							nein
167-2	S	7.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	2,7							nein
167-2	S	8.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	2,5							nein
167-2	S	9.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	2,3							nein
167-2	S	10.OG	54	50	55	52	1,0	1,1	-	2,1							nein
167-2	S	11.OG	54	50	55	51	1,0	1,1	-	1,9							nein
167-2	S	12.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,7							nein
167-2	S	13.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,4							nein
167-2	S	14.OG	53	50	54	51	1,0	1,1	-	1,2							nein
167-2	S	15.OG	53	49	54	50	1,0	1,1	-	1,0							nein
167-3	O	EG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
167-3	O	1.OG	51	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
167-3	O	2.OG	53	49	54	51	1,2	1,1	-	1,1							nein
167-3	O	3.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,5							nein
167-3	O	4.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,5							nein
167-3	O	5.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,5							nein
167-3	O	6.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,4							nein
167-3	O	7.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,3							nein
167-3	O	8.OG	53	49	54	51	1,2	1,1	-	1,1							nein
167-3	O	9.OG	53	49	54	50	1,1	1,2	-	1,0							nein
167-3	O	10.OG	52	49	54	50	1,2	1,1	-	0,8							nein
167-3	O	11.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,6							nein
167-3	O	12.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,4							nein
167-3	O	13.OG	52	49	53	50	1,1	1,2	-	0,3							nein
167-3	O	14.OG	52	48	53	50	1,1	1,2	-	0,1							nein
167-3	O	15.OG	51	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
167-4	O	EG	49	46	51	47	1,2	1,2	-	-							nein
167-4	O	1.OG	50	47	52	48	1,1	1,2	-	-							nein
167-4	O	2.OG	51	48	53	49	1,1	1,2	-	-							nein
167-4	O	3.OG	52	49	53	50	1,1	1,2	-	0,8							nein
167-4	O	4.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,4							nein
167-4	O	5.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,5							nein
167-4	O	6.OG	53	50	54	51	1,2	1,2	-	1,6							nein
167-4	O	7.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,5							nein
167-4	O	8.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,4							nein
167-4	O	9.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,3							nein
167-4	O	10.OG	53	49	54	51	1,2	1,1	-	1,1							nein
167-4	O	11.OG	53	49	54	51	1,2	1,2	-	1,1							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
167-4	O	12.OG	52	49	54	50	1,2	1,1	-	0,8							nein
167-4	O	13.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,7							nein
167-4	O	14.OG	52	49	53	50	1,1	1,2	-	0,6							nein
167-4	O	15.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,4							nein

**Dannenwalder Weg 172,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

168-1	S	EG	50	46	51	47	1,1	1,1	-	-							nein
168-1	S	1.OG	50	47	52	48	1,2	1,1	-	-							nein
168-1	S	2.OG	51	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-1	S	3.OG	52	49	54	50	1,2	1,1	-	0,8							nein
168-1	S	4.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,5							nein
168-1	S	5.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,7							nein
168-1	S	6.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,7							nein
168-1	S	7.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,7							nein
168-1	S	8.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,6							nein
168-1	S	9.OG	53	50	54	51	1,1	1,2	-	1,5							nein
168-1	S	10.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,3							nein
168-1	S	11.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,2							nein
168-1	S	12.OG	53	49	54	50	1,2	1,1	-	1,0							nein
168-1	S	13.OG	52	49	54	50	1,2	1,1	-	0,9							nein
168-1	S	14.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,7							nein
168-1	S	15.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,6							nein
168-2	O	EG	47	44	49	45	1,1	1,1	-	-							nein
168-2	O	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
168-2	O	2.OG	49	46	50	47	1,1	1,2	-	-							nein
168-2	O	3.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
168-2	O	4.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
168-2	O	5.OG	51	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-2	O	6.OG	51	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-2	O	7.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
168-2	O	8.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-2	O	9.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-2	O	10.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-2	O	11.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-2	O	12.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-2	O	13.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
168-2	O	14.OG	51	47	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
168-2	O	15.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
168-3	O	EG	47	44	49	45	1,1	1,2	-	-							nein
168-3	O	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,2	-	-							nein
168-3	O	2.OG	49	46	50	47	1,2	1,2	-	-							nein
168-3	O	3.OG	50	47	51	48	1,2	1,2	-	-							nein
168-3	O	4.OG	51	47	52	49	1,1	1,2	-	-							nein
168-3	O	5.OG	51	48	52	49	1,1	1,2	-	-							nein
168-3	O	6.OG	52	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
168-3	O	7.OG	52	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-3	O	8.OG	52	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-3	O	9.OG	52	48	53	49	1,1	1,2	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.4

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
168-3	O	10.OG	51	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
168-3	O	11.OG	51	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-3	O	12.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-3	O	13.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-3	O	14.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-3	O	15.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
168-4	N	EG	29	26	30	27	1,1	1,0	-	-							nein
168-4	N	1.OG	29	26	30	27	1,0	1,1	-	-							nein
168-4	N	2.OG	29	26	30	27	1,0	1,0	-	-							nein
168-4	N	3.OG	30	26	31	27	1,1	1,0	-	-							nein
168-4	N	4.OG	30	27	31	28	1,0	1,0	-	-							nein
168-4	N	5.OG	30	27	31	28	1,0	1,0	-	-							nein
168-4	N	6.OG	30	27	31	28	1,0	1,0	-	-							nein
168-4	N	7.OG	22	18	23	19	1,1	1,0	-	-							nein
168-4	N	8.OG	21	18	22	18	0,9	0,9	-	-							nein
168-4	N	9.OG	21	18	22	19	0,9	0,9	-	-							nein
168-4	N	10.OG	21	18	22	19	0,9	0,9	-	-							nein
168-4	N	11.OG	21	18	22	19	0,9	0,9	-	-							nein
168-4	N	12.OG	22	19	23	20	0,9	0,8	-	-							nein
168-4	N	13.OG	23	20	24	21	0,8	0,8	-	-							nein
168-4	N	14.OG	27	23	27	24	0,9	0,8	-	-							nein
168-4	N	15.OG	29	26	30	27	0,8	0,8	-	-							nein

**Dannenwalder Weg 174,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

169-1	W	EG	42	39	43	40	1,2	1,1	-	-							nein
169-1	W	1.OG	43	39	44	41	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	2.OG	43	40	44	41	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	3.OG	44	40	45	42	1,2	1,3	-	-							nein
169-1	W	4.OG	44	41	46	42	1,3	1,2	-	-							nein
169-1	W	5.OG	45	42	46	43	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	6.OG	46	42	47	43	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	7.OG	46	43	47	44	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	8.OG	46	43	48	44	1,2	1,3	-	-							nein
169-1	W	9.OG	47	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	10.OG	47	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	11.OG	47	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	12.OG	47	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
169-1	W	13.OG	47	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
169-2	S	EG	49	46	50	47	1,0	1,1	-	-							nein
169-2	S	1.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
169-2	S	2.OG	52	49	53	50	1,2	1,2	-	0,5							nein
169-2	S	3.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,7							nein
169-2	S	4.OG	54	50	55	51	1,1	1,1	-	2,0							nein
169-2	S	5.OG	54	50	55	52	1,1	1,1	-	2,1							nein
169-2	S	6.OG	54	50	55	51	1,1	1,1	-	2,0							nein
169-2	S	7.OG	54	50	55	51	1,1	1,1	-	2,0							nein
169-2	S	8.OG	53	50	55	51	1,1	1,1	-	1,9							nein
169-2	S	9.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,8							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.5

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
169-2	S	10.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,6							nein
169-2	S	11.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,5							nein
169-2	S	12.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,4							nein
169-2	S	13.OG	53	50	54	51	1,1	1,1	-	1,2							nein
169-3	O	EG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
169-3	O	1.OG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
169-3	O	2.OG	50	47	52	48	1,2	1,2	-	-							nein
169-3	O	3.OG	52	48	53	50	1,1	1,1	-	0,1							nein
169-3	O	4.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,5							nein
169-3	O	5.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,5							nein
169-3	O	6.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,5							nein
169-3	O	7.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,4							nein
169-3	O	8.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,3							nein
169-3	O	9.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,2							nein
169-3	O	10.OG	52	48	53	50	1,2	1,1	-	0,1							nein
169-3	O	11.OG	52	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
169-3	O	12.OG	51	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
169-3	O	13.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
169-4	O	EG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
169-4	O	1.OG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
169-4	O	2.OG	50	47	51	48	1,2	1,1	-	-							nein
169-4	O	3.OG	51	48	52	49	1,2	1,2	-	-							nein
169-4	O	4.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,2							nein
169-4	O	5.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,6							nein
169-4	O	6.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,7							nein
169-4	O	7.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,7							nein
169-4	O	8.OG	52	49	53	50	1,1	1,2	-	0,7							nein
169-4	O	9.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,6							nein
169-4	O	10.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,5							nein
169-4	O	11.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,4							nein
169-4	O	12.OG	52	49	53	50	1,2	1,2	-	0,4							nein
169-4	O	13.OG	52	49	53	50	1,2	1,1	-	0,2							nein

**Dannenwalder Weg 176,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

170-1	S	EG	49	45	50	46	1,2	1,1	-	-							nein
170-1	S	1.OG	49	46	51	47	1,2	1,1	-	-							nein
170-1	S	2.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
170-1	S	3.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
170-1	S	4.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,3							nein
170-1	S	5.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,8							nein
170-1	S	6.OG	53	49	54	50	1,1	1,2	-	1,0							nein
170-1	S	7.OG	53	49	54	50	1,1	1,1	-	1,0							nein
170-1	S	8.OG	53	49	54	50	1,1	1,1	-	0,9							nein
170-1	S	9.OG	52	49	54	50	1,1	1,1	-	0,9							nein
170-1	S	10.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,8							nein
170-1	S	11.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,7							nein
170-1	S	12.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,6							nein
170-1	S	13.OG	52	49	53	50	1,1	1,2	-	0,5							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.6

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
170-1	S	14.OG	52	49	53	50	1,1	1,2	-	0,4							nein
170-2	O	EG	47	44	48	45	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	1.OG	48	44	49	45	1,1	1,2	-	-							nein
170-2	O	2.OG	48	45	50	46	1,2	1,1	-	-							nein
170-2	O	3.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	4.OG	50	47	51	48	1,2	1,1	-	-							nein
170-2	O	5.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	6.OG	51	47	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
170-2	O	7.OG	51	47	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	8.OG	51	47	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
170-2	O	9.OG	51	47	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	10.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	11.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	12.OG	50	47	52	48	1,2	1,1	-	-							nein
170-2	O	13.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
170-2	O	14.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
170-3	O	EG	47	44	48	45	1,2	1,1	-	-							nein
170-3	O	1.OG	48	44	49	46	1,2	1,2	-	-							nein
170-3	O	2.OG	48	45	50	46	1,2	1,2	-	-							nein
170-3	O	3.OG	49	46	50	47	1,2	1,2	-	-							nein
170-3	O	4.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
170-3	O	5.OG	50	47	52	48	1,2	1,1	-	-							nein
170-3	O	6.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
170-3	O	7.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
170-3	O	8.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
170-3	O	9.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
170-3	O	10.OG	51	48	52	49	1,1	1,2	-	-							nein
170-3	O	11.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
170-3	O	12.OG	51	48	52	49	1,1	1,2	-	-							nein
170-3	O	13.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
170-3	O	14.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein

**Dannenwalder Weg 178,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

171-1	S	EG	47	44	48	45	1,1	1,2	-	-							nein
171-1	S	1.OG	48	44	49	46	1,2	1,1	-	-							nein
171-1	S	2.OG	48	45	50	46	1,2	1,1	-	-							nein
171-1	S	3.OG	49	46	50	47	1,1	1,2	-	-							nein
171-1	S	4.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	5.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	6.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
171-1	S	7.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	8.OG	51	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	9.OG	51	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	10.OG	51	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	11.OG	51	48	53	49	1,2	1,1	-	-							nein
171-1	S	12.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	13.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
171-1	S	14.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.7



# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
171-1	S	15.OG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
171-2	O	EG	47	43	48	44	1,0	1,1	-	-							nein
171-2	O	1.OG	47	44	48	45	1,1	1,2	-	-							nein
171-2	O	2.OG	48	45	49	46	1,1	1,2	-	-							nein
171-2	O	3.OG	49	45	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
171-2	O	4.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	5.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	6.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	7.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	8.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	9.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	10.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	11.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	12.OG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	13.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	14.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
171-2	O	15.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
<b>Dannenwalder Weg 182,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
172-1	O	EG	40	36	41	38	1,1	1,1	-	-							nein
172-1	O	1.OG	40	37	41	38	1,1	1,1	-	-							nein
172-1	O	2.OG	41	37	42	39	1,1	1,2	-	-							nein
172-1	O	3.OG	42	38	43	39	1,1	1,2	-	-							nein
<b>Fontanestraße 83,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 57 dB(A) / Nacht: - dB(A)      Gebietseinstufung: SOS																	
185-1	W	EG	51	49	52	49	0,8	0,8	-	-							nein
185-2	W	EG	46	44	47	45	1,0	1,0	-	-							nein
185-3	S	EG	37	35	39	36	1,5	1,5	-	-							nein
185-4	O	EG	34	31	35	32	1,3	1,3	-	-							nein
185-5	S	EG	33	30	34	31	1,3	1,2	-	-							nein
185-6	W	EG	36	33	37	34	1,0	0,9	-	-							nein
185-7	N	EG	48	45	49	46	1,0	0,9	-	-							nein
185-8	N	EG	50	47	51	48	1,0	0,9	-	-							nein
<b>Wohnanlage Hörstegraben,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 64 dB(A) / Nacht: - dB(A)      Gebietseinstufung: EG																	
201-1	O	EG	56	-	57	-	1,1	0,0	-	-							nein
201-1	O	1.OG	57	-	58	-	1,1	0,0	-	-							nein
201-2	N	EG	42	-	43	-	0,6	0,0	-	-							nein
201-2	N	1.OG	49	-	50	-	1,1	0,0	-	-							nein
201-3	W	EG	35	-	36	-	0,7	0,0	-	-							nein
201-3	W	1.OG	39	-	39	-	0,8	0,0	-	-							nein
201-4	S	EG	52	-	53	-	1,2	0,0	-	-							nein
201-4	S	1.OG	55	-	56	-	1,2	0,0	-	-							nein
202-1	O	EG	54	-	55	-	1,3	0,0	-	-							nein
202-1	O	1.OG	57	-	58	-	1,2	0,0	-	-							nein
202-2	N	EG	44	-	45	-	0,7	0,0	-	-							nein
202-2	N	1.OG	50	-	51	-	1,1	0,0	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
202-3	W	EG	35	-	36	-	0,9	0,0	-	-							nein
202-3	W	1.OG	37	-	38	-	0,7	0,0	-	-							nein
202-4	S	EG	48	-	49	-	0,9	0,0	-	-							nein
202-4	S	1.OG	53	-	54	-	1,2	0,0	-	-							nein
203-1	O	EG	50	-	51	-	0,8	0,0	-	-							nein
203-1	O	1.OG	55	-	57	-	1,2	0,0	-	-							nein
203-2	N	EG	39	-	40	-	0,6	0,0	-	-							nein
203-2	N	1.OG	46	-	47	-	0,9	0,0	-	-							nein
203-3	W	EG	31	-	32	-	0,6	0,0	-	-							nein
203-3	W	1.OG	34	-	34	-	0,5	0,0	-	-							nein
203-4	S	EG	48	-	48	-	0,8	0,0	-	-							nein
203-4	S	1.OG	53	-	55	-	1,2	0,0	-	-							nein
204-1	O	EG	56	-	57	-	1,2	0,0	-	-							nein
204-1	O	1.OG	57	-	58	-	1,1	0,0	-	-							nein
204-2	N	EG	43	-	44	-	0,6	0,0	-	-							nein
204-2	N	1.OG	49	-	50	-	1,0	0,0	-	-							nein
204-3	W	EG	38	-	39	-	0,9	0,0	-	-							nein
204-3	W	1.OG	41	-	42	-	0,8	0,0	-	-							nein
204-4	S	EG	53	-	54	-	1,1	0,0	-	-							nein
204-4	S	1.OG	55	-	56	-	1,2	0,0	-	-							nein
205-1	O	EG	57	-	59	-	1,1	0,0	-	-							nein
205-1	O	1.OG	57	-	59	-	1,2	0,0	-	-							nein
205-2	N	EG	47	-	48	-	1,0	0,0	-	-							nein
205-2	N	1.OG	52	-	53	-	1,1	0,0	-	-							nein
205-3	W	EG	34	-	35	-	1,2	0,0	-	-							nein
205-3	W	1.OG	35	-	36	-	0,9	0,0	-	-							nein
205-4	S	EG	50	-	51	-	1,0	0,0	-	-							nein
205-4	S	1.OG	54	-	55	-	1,2	0,0	-	-							nein
206-1	O	EG	50	-	51	-	0,9	0,0	-	-							nein
206-1	O	1.OG	55	-	56	-	1,2	0,0	-	-							nein
206-2	N	EG	39	-	39	-	0,6	0,0	-	-							nein
206-2	N	1.OG	45	-	46	-	0,9	0,0	-	-							nein
206-3	W	EG	31	-	32	-	0,8	0,0	-	-							nein
206-3	W	1.OG	34	-	34	-	0,7	0,0	-	-							nein
206-4	S	EG	48	-	49	-	0,9	0,0	-	-							nein
206-4	S	1.OG	54	-	55	-	1,2	0,0	-	-							nein
207-1	O	EG	53	-	54	-	1,1	0,0	-	-							nein
207-1	O	1.OG	56	-	58	-	1,1	0,0	-	-							nein
207-2	N	EG	42	-	43	-	0,7	0,0	-	-							nein
207-2	N	1.OG	49	-	51	-	1,2	0,0	-	-							nein
207-3	W	EG	36	-	38	-	1,2	0,0	-	-							nein
207-3	W	1.OG	37	-	38	-	1,2	0,0	-	-							nein
207-4	S	EG	49	46	50	47	0,9	0,9	-	-							nein
207-4	S	1.OG	54	50	55	51	1,1	1,2	-	2,0							nein
208-1	O	EG	50	-	51	-	0,9	0,0	-	-							nein
208-1	O	1.OG	55	-	57	-	1,1	0,0	-	-							nein
208-2	N	EG	48	-	49	-	1,1	0,0	-	-							nein
208-2	N	1.OG	51	-	52	-	1,2	0,0	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
208-3	W	EG	32	-	33	-	0,7	0,0	-	-							nein
208-3	W	1.OG	37	-	38	-	0,9	0,0	-	-							nein
208-4	S	EG	43	-	44	-	0,6	0,0	-	-							nein
208-4	S	1.OG	51	-	52	-	1,1	0,0	-	-							nein
209-1	O	EG	51	48	52	49	1,0	1,0	-	-							nein
209-1	O	1.OG	56	52	57	53	1,1	1,1	-	3,9							nein
209-2	N	EG	42	-	43	-	0,7	0,0	-	-							nein
209-2	N	1.OG	48	-	49	-	1,1	0,0	-	-							nein
209-3	W	EG	34	-	34	-	0,8	0,0	-	-							nein
209-3	W	1.OG	37	-	38	-	0,8	0,0	-	-							nein
209-4	S	EG	48	45	49	46	0,8	0,8	-	-							nein
209-4	S	1.OG	53	50	55	51	1,2	1,1	-	1,9							nein
210-1	O	EG	46	-	47	-	0,6	0,0	-	-							nein
210-1	O	1.OG	53	-	54	-	1,2	0,0	-	-							nein
210-2	N	EG	36	-	36	-	0,5	0,0	-	-							nein
210-2	N	1.OG	42	-	43	-	0,8	0,0	-	-							nein
210-3	W	EG	29	-	30	-	1,0	0,0	-	-							nein
210-3	W	1.OG	33	-	34	-	0,9	0,0	-	-							nein
210-4	S	EG	42	-	42	-	0,6	0,0	-	-							nein
210-4	S	1.OG	49	-	50	-	1,1	0,0	-	-							nein

**Goethestraße 61,**

Immissionsgrenzwert Tag: 57 dB(A) / Nacht: - dB(A)

Gebietseinstufung: SOS

211-1	W	EG	49	47	51	49	1,8	1,8	-	-							nein
211-2	W	EG	49	47	51	48	1,5	1,5	-	-							nein
211-3	W	EG	49	47	51	48	1,2	1,2	-	-							nein
211-3	S	EG	46	43	47	44	1,0	1,0	-	-							nein
211-5	N	EG	45	43	47	45	2,0	1,9	-	-							nein

**Heidekrautbahnring 5,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

218-1	W	EG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
218-2	S	EG	46	43	48	44	1,2	1,1	-	-							nein
218-3	O	EG	22	18	24	21	2,1	2,2	-	-	x				x		nein
218-4	N	EG	48	45	49	46	1,2	1,2	-	-							nein

**Heidekrautbahnring 6,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

219-1	W	EG	45	42	46	43	1,1	1,1	-	-							nein
-------	---	----	----	----	----	----	-----	-----	---	---	--	--	--	--	--	--	------

**Heidekrautbahnring 7,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

220-1	W	EG	51	48	52	49	1,2	1,1	-	-							nein
220-2	S	EG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
220-3	O	EG	20	16	21	18	1,1	1,2	-	-							nein
220-4	N	EG	46	43	47	44	1,3	1,3	-	-							nein

**Heidekrautbahnring 9,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

221-1	W	EG	54	51	56	52	1,2	1,2	-	2,8							nein
221-2	S	EG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
221-3	O	EG	25	22	27	23	1,6	1,7	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.10

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
221-4	N	EG	50	47	51	48	1,2	1,1	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 11,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
222-1	W	EG	53	49	54	50	1,2	1,2	-	1,0							nein
222-2	S	EG	47	44	48	45	1,2	1,2	-	-							nein
222-3	O	EG	23	20	25	22	1,6	1,5	-	-							nein
222-4	N	EG	48	45	50	46	1,2	1,1	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 13,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
223-1	W	EG	52	49	53	50	1,3	1,3	-	0,7							nein
223-2	S	EG	48	44	49	45	1,1	1,2	-	-							nein
223-3	O	EG	26	22	27	24	1,5	1,5	-	-							nein
223-4	N	EG	47	44	49	45	1,2	1,2	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 15,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
224-1	W	EG	50	46	51	48	1,2	1,2	-	-							nein
224-2	S	EG	47	44	48	45	1,1	1,2	-	-							nein
224-3	O	EG	27	24	28	25	1,3	1,3	-	-							nein
224-4	N	EG	41	37	42	38	1,2	1,2	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 17,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
225-1	W	EG	51	47	52	48	1,2	1,2	-	-							nein
225-2	S	EG	50	46	51	48	1,4	1,4	-	-							nein
225-3	O	EG	22	19	23	20	1,1	1,1	-	-							nein
225-4	N	EG	37	33	38	34	0,9	0,9	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 19,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
226-1	W	EG	49	45	50	47	1,2	1,2	-	-							nein
226-2	S	EG	45	42	46	43	1,2	1,2	-	-							nein
226-3	O	EG	21	18	23	19	1,3	1,4	-	-							nein
226-4	N	EG	43	39	44	41	1,3	1,2	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 21,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
227-1	W	EG	52	49	54	50	1,3	1,3	-	0,8							nein
227-2	S	EG	45	42	46	43	1,3	1,2	-	-							nein
227-3	O	EG	22	18	23	20	1,3	1,3	-	-							nein
227-4	N	EG	47	43	48	45	1,6	1,6	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 23,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
228-1	W	EG	54	51	56	52	1,7	1,7	-	2,9							nein
228-2	S	EG	43	40	45	41	1,4	1,3	-	-							nein
228-3	O	EG	20	17	21	18	0,9	0,9	-	-							nein
228-4	N	EG	41	38	43	39	1,3	1,3	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 25,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
229-1	W	EG	60	57	61	58	1,0	0,9	1,7	8,4							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
229-2	S	EG	40	37	41	37	0,7	0,8	-	-							nein
229-3	O	EG	20	17	22	18	1,5	1,6	-	-							nein
229-4	N	EG	52	49	55	51	2,5	2,5	-	2,0	x			x			ja
<b>Heidekrautbahnring 27,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
230-1	W	EG	54	51	56	52	1,4	1,4	-	2,8							nein
230-2	S	EG	47	44	49	45	1,4	1,4	-	-							nein
230-3	O	EG	20	17	21	18	0,9	0,9	-	-							nein
230-4	N	EG	52	48	53	50	1,3	1,2	-	0,1							nein
<b>Heidekrautbahnring 29,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
231-1	W	EG	58	54	59	55	1,0	1,1	-	6,0							nein
231-2	S	EG	50	47	51	48	1,2	1,3	-	-							nein
231-3	O	EG	27	24	29	26	1,6	1,6	-	-							nein
231-4	N	EG	50	46	51	47	0,9	0,9	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 33,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
232-1	W	EG	55	51	56	52	1,0	1,0	-	2,9							nein
232-1	W	1.OG	55	52	56	52	1,0	0,9	-	3,0							nein
232-2	S	EG	50	47	51	48	1,0	0,9	-	-							nein
232-2	S	1.OG	52	49	53	50	1,0	1,0	-	0,2							nein
232-3	O	EG	29	26	30	27	1,0	1,0	-	-							nein
232-3	O	1.OG	33	30	34	31	1,2	1,2	-	-							nein
232-4	N	EG	45	42	46	43	0,8	0,9	-	-							nein
232-4	N	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 35,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
233-1	W	EG	47	44	48	45	1,0	0,9	-	-							nein
233-2	S	EG	45	42	46	43	1,0	0,9	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 37,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
234-1	W	EG	55	52	56	53	1,0	0,9	-	3,2							nein
234-2	S	EG	52	49	53	50	0,9	0,9	-	0,1							nein
234-3	O	EG	31	27	32	28	1,1	1,1	-	-							nein
234-4	N	EG	49	46	50	46	0,9	0,8	-	-							nein
<b>Heidekrautbahnring 43,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
235-1	NW	EG	49	45	50	46	1,0	0,9	-	-							nein
235-2	SW	EG	47	44	48	45	0,9	0,9	-	-							nein
<b>Hertzstraße 51,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
247-1	N	EG	47	45	48	46	0,8	0,8	-	-							nein
247-1	N	1.OG	48	46	49	47	0,8	0,8	-	-							nein
247-1	N	2.OG	49	47	50	48	0,8	0,8	-	-							nein
247-1	N	3.OG	50	48	51	49	0,7	0,7	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Hertzstraße 56,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
248-1	S	EG	50	48	50	48	0,1	0,1	-	-							nein
248-1	S	1.OG	52	49	52	49	0,2	0,2	-	-							nein
248-1	S	2.OG	53	51	53	51	0,1	0,1	-	1,4							nein
<b>Hertzstraße 57,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
249-1	W	EG	34	31	35	32	1,0	1,0	-	-							nein
249-1	W	1.OG	37	35	38	36	0,8	0,9	-	-							nein
249-1	W	2.OG	40	38	41	39	0,9	0,9	-	-							nein
249-2	N	EG	28	26	29	27	0,8	0,8	-	-							nein
249-2	N	1.OG	31	28	32	29	0,8	0,8	-	-							nein
249-2	N	2.OG	32	29	33	30	0,9	0,9	-	-							nein
250-1	W	EG	47	45	48	45	0,8	0,8	-	-							nein
250-1	W	1.OG	50	47	50	48	0,7	0,7	-	-							nein
250-1	W	2.OG	53	50	54	51	0,8	0,8	-	1,7							nein
250-2	N	EG	50	47	50	48	0,7	0,7	-	-							nein
250-2	N	1.OG	51	49	52	50	0,8	0,8	-	0,1							nein
250-2	N	2.OG	52	50	53	51	0,8	0,8	-	1,3							nein
250-3	S	EG	32	29	33	31	1,2	1,2	-	-							nein
250-3	S	1.OG	34	32	35	33	1,0	1,0	-	-							nein
250-3	S	2.OG	31	28	32	29	1,2	1,2	-	-							nein
<b>Hertzstraße 58,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
251-1	S	EG	55	52	55	52	0,2	0,2	-	2,9							nein
251-1	S	1.OG	57	54	57	55	0,3	0,3	-	5,3							nein
251-1	S	2.OG	57	54	57	55	0,2	0,2	-	5,2							nein
251-2	O	EG	44	42	45	42	0,4	0,4	-	-							nein
251-2	O	1.OG	46	43	46	43	0,5	0,4	-	-							nein
251-2	O	2.OG	47	44	47	45	0,4	0,4	-	-							nein
251-3	N	EG	30	28	31	29	0,7	0,7	-	-							nein
251-3	N	1.OG	31	28	31	29	0,7	0,6	-	-							nein
251-3	N	2.OG	31	29	32	30	0,6	0,7	-	-							nein
252-1	N	EG	44	42	45	43	1,0	1,0	-	-							nein
252-1	N	1.OG	46	43	47	45	1,1	1,1	-	-							nein
252-1	N	2.OG	47	45	48	46	1,1	1,1	-	-							nein
252-1	N	3.OG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
<b>Hertzstraße 59,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
253-1	W	EG	56	53	57	54	0,9	0,9	-	4,7							nein
253-1	W	1.OG	56	54	57	55	0,8	0,8	-	5,2							nein
253-2	N	EG	56	53	57	54	0,8	0,8	-	4,6							nein
253-2	N	1.OG	56	54	57	55	0,8	0,8	-	5,2							nein
253-3	O	EG	45	43	46	44	0,7	0,7	-	-							nein
253-3	O	1.OG	47	44	47	45	0,7	0,7	-	-							nein
253-4	S	EG	42	39	43	40	0,8	0,8	-	-							nein
253-4	S	1.OG	43	41	44	42	0,8	0,8	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Hertzstraße 60,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
254-1	S	EG	61	59	62	59	0,6	0,6	2,2	9,7							nein
254-1	S	1.OG	61	58	61	59	0,5	0,5	1,8	9,3							nein
254-1	S	2.OG	60	58	61	58	0,4	0,4	1,2	8,7							nein
254-2	W	EG	62	59	63	60	0,9	0,9	3,3	10,8					x		ja
254-2	W	1.OG	62	59	62	60	0,8	0,8	2,9	10,4					x		ja
254-2	W	2.OG	61	58	62	59	0,8	0,8	2,3	9,8							nein
254-3	W	EG	60	58	61	59	1,1	1,1	1,7	9,2							nein
254-3	W	1.OG	60	57	61	58	1,1	1,1	1,3	8,8							nein
254-3	W	2.OG	59	57	60	58	1,1	1,1	0,7	8,2							nein
254-4	N	EG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
254-4	N	1.OG	52	49	53	51	1,1	1,1	-	1,1							nein
254-4	N	2.OG	52	50	53	51	1,1	1,1	-	1,2							nein
<b>Hertzstraße 62,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A)      Gebietseinstufung: G																	
255-1	O	EG	60	57	61	58	0,8	0,8	-	-							nein
255-2	S	EG	57	54	58	55	0,6	0,6	-	-							nein
256-1	O	EG	58	56	59	57	0,9	0,9	-	-							nein
256-1	O	1.OG	59	57	60	57	0,9	0,9	-	-							nein
256-2	N	EG	52	50	53	51	1,0	1,0	-	-							nein
256-2	N	1.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	-							nein
<b>Hertzstraße 63A,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A)      Gebietseinstufung: G																	
257-1	NO	EG	30	27	31	28	0,9	0,9	-	-							nein
257-1	NO	1.OG	33	31	34	32	0,9	0,8	-	-							nein
257-1	NO	2.OG	38	36	39	37	0,9	1,0	-	-							nein
<b>Hertzstraße 63B,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A)      Gebietseinstufung: G																	
258-1	NO	EG	46	43	47	44	0,7	0,7	-	-							nein
258-1	NO	1.OG	48	45	48	46	0,7	0,7	-	-							nein
<b>Hertzstraße 67,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A)      Gebietseinstufung: G																	
259-1	NO	EG	49	47	50	48	1,0	1,0	-	-							nein
259-1	NO	1.OG	50	48	51	49	1,0	1,0	-	-							nein
259-1	NO	2.OG	51	49	52	50	1,0	1,0	-	-							nein
259-1	NO	3.OG	52	50	53	51	1,1	1,1	-	-							nein
<b>Hertzstraße 68,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A)      Gebietseinstufung: G																	
260-1	O	EG	55	52	56	53	1,1	1,1	-	-							nein
260-1	O	1.OG	56	54	57	55	1,1	1,1	-	-							nein
260-1	O	2.OG	56	54	57	55	1,2	1,2	-	-							nein
260-2	S	EG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	-							nein
260-2	S	1.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	-							nein
260-2	S	2.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>KGA Fechner,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 64 dB(A) / Nacht: - dB(A)      Gebieteinstufung: EG																	
291-1	SO	EG	57	-	58	-	1,1	0,0	-	-						nein	
292-1	SO	EG	57	-	58	-	1,0	0,0	-	-						nein	
293-1	SO	EG	57	-	58	-	0,9	0,0	-	-						nein	
294-1	SO	EG	60	-	62	-	1,6	0,0	-	-						nein	
294-2	NO	EG	54	-	56	-	1,7	0,0	-	-						nein	
294-3	SW	EG	58	-	60	-	1,3	0,0	-	-						nein	
295-1	SO	EG	57	-	58	-	1,2	0,0	-	-						nein	
296-1	SO	EG	57	-	58	-	1,1	0,0	-	-						nein	
297-1	SO	EG	57	-	58	-	1,1	0,0	-	-						nein	
298-1	O	EG	59	-	60	-	1,6	0,0	-	-						nein	
299-1	SO	EG	57	-	58	-	0,9	0,0	-	-						nein	
300-1	SO	EG	53	-	54	-	1,0	0,0	-	-						nein	
301-1	SO	EG	55	-	56	-	1,0	0,0	-	-						nein	
302-1	SO	EG	56	-	57	-	1,0	0,0	-	-						nein	
303-1	O	EG	57	-	58	-	1,1	0,0	-	-						nein	
304-1	SO	EG	57	-	59	-	1,6	0,0	-	-						nein	
305-1	SO	EG	58	-	59	-	1,0	0,0	-	-						nein	
306-1	SO	EG	58	-	60	-	1,4	0,0	-	-						nein	
307-1	SO	EG	56	-	57	-	1,0	0,0	-	-						nein	
308-1	SO	EG	57	-	59	-	1,1	0,0	-	-						nein	
<b>Köpphenseweg 3,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebieteinstufung: W																	
317-1	W	EG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,3						nein	
317-1	W	1.OG	55	52	56	53	1,2	1,1	-	3,5						nein	
317-2	S	EG	45	42	46	43	1,1	1,2	-	-						nein	
317-2	S	1.OG	48	45	49	46	1,2	1,1	-	-						nein	
317-3	O	EG	26	23	28	24	1,4	1,4	-	-						nein	
317-3	O	1.OG	32	29	34	31	1,7	1,6	-	-						nein	
317-4	N	EG	44	41	45	42	1,0	1,0	-	-						nein	
317-4	N	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-						nein	
<b>Köpphenseweg 5,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebieteinstufung: W																	
318-1	S	EG	48	44	49	46	1,2	1,2	-	-						nein	
318-2	O	EG	43	40	44	41	1,4	1,4	-	-						nein	
318-3	N	EG	50	47	52	48	1,2	1,1	-	-						nein	
<b>Köpphenseweg 7,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebieteinstufung: W																	
319-1	W	EG	48	45	49	46	1,1	1,2	-	-						nein	
319-2	S	EG	46	43	47	44	1,2	1,1	-	-						nein	
<b>Kurze Straße 4,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebieteinstufung: W																	
324-1	W	EG	46	44	48	45	1,1	1,1	-	-						nein	
324-1	W	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-						nein	

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht



# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Kurze Straße 5,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
325-1	S	EG	55	53	56	54	1,1	1,1	-	4,5							nein
325-1	S	1.OG	55	53	56	54	1,2	1,2	-	4,5							nein
325-2	W	EG	57	55	58	56	1,2	1,2	-	6,3							nein
325-2	W	1.OG	59	57	60	58	1,2	1,2	0,8	8,3							nein
<b>Lessingstraße 54,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
347-1	W	EG	46	43	47	44	0,9	1,1	-	-							nein
347-1	W	1.OG	47	43	48	45	1,0	1,1	-	-							nein
347-1	W	2.OG	48	44	49	45	1,0	1,1	-	-							nein
347-1	W	3.OG	48	45	49	46	1,0	1,0	-	-							nein
347-2	N	EG	46	43	47	44	0,7	1,1	-	-							nein
347-2	N	1.OG	47	43	48	44	0,8	1,1	-	-							nein
347-2	N	2.OG	48	44	48	45	0,7	1,1	-	-							nein
347-2	N	3.OG	48	44	49	46	0,8	1,1	-	-							nein
<b>Lessingstraße 58,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
348-1	W	EG	37	35	39	36	1,4	1,3	-	-							nein
348-1	W	1.OG	38	36	40	37	1,4	1,3	-	-							nein
348-1	W	2.OG	39	37	40	38	1,2	1,1	-	-							nein
<b>Lessingstraße 62,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
349-1	W	EG	47	44	48	45	1,3	1,1	-	-							nein
349-1	W	1.OG	50	47	51	48	1,0	1,1	-	-							nein
349-1	W	2.OG	52	48	53	49	1,0	1,1	-	-							nein
349-2	S	EG	39	36	40	37	0,8	1,1	-	-							nein
349-2	S	1.OG	41	38	41	39	0,9	1,1	-	-							nein
349-2	S	2.OG	41	38	42	39	0,9	1,0	-	-							nein
349-3	O	EG	42	39	43	40	0,6	1,0	-	-							nein
349-3	O	1.OG	43	39	44	40	0,7	1,0	-	-							nein
349-3	O	2.OG	43	40	44	41	0,7	1,0	-	-							nein
349-4	N	EG	45	41	45	42	0,5	1,0	-	-							nein
349-4	N	1.OG	49	44	49	46	0,7	1,1	-	-							nein
349-4	N	2.OG	50	46	51	47	0,7	1,1	-	-							nein
<b>Lessingstraße 66,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
350-1	W	EG	47	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
350-1	W	1.OG	49	46	50	47	1,3	1,1	-	-							nein
350-1	W	2.OG	50	47	51	48	1,2	1,1	-	-							nein
350-2	S	EG	42	39	43	40	1,3	1,2	-	-							nein
350-2	S	1.OG	43	40	44	41	1,4	1,2	-	-							nein
350-2	S	2.OG	42	39	43	40	1,0	1,0	-	-							nein
350-3	O	EG	37	32	37	33	0,1	1,1	-	-							nein
350-3	O	1.OG	37	33	38	34	0,3	1,1	-	-							nein
350-3	O	2.OG	38	34	39	35	0,4	1,0	-	-							nein
350-4	N	EG	46	43	47	44	1,2	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
350-4	N	1.OG	49	45	50	46	1,0	1,1	-	-							nein
350-4	N	2.OG	50	47	51	48	1,0	1,2	-	-							nein
<b>Lessingstraße 69,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
351-1	W	EG	52	50	53	51	0,9	0,9	-	1,2							nein
351-1	W	1.OG	54	51	55	52	0,8	0,8	-	2,7							nein
351-2	S	EG	43	41	45	42	1,6	1,6	-	-							nein
351-2	S	1.OG	44	42	46	43	1,4	1,3	-	-							nein
351-3	O	EG	45	42	46	43	1,2	1,1	-	-							nein
351-3	O	1.OG	45	42	46	43	1,0	1,0	-	-							nein
351-4	N	EG	52	49	53	50	0,9	0,9	-	0,9							nein
351-4	N	1.OG	53	51	54	52	0,9	0,8	-	2,2							nein
<b>Lessingstraße 71,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
352-1	W	EG	57	55	58	56	0,8	0,8	-	6,2							nein
352-1	W	1.OG	59	57	60	57	0,8	0,8	0,5	8,0							nein
352-2	S	EG	46	44	48	45	1,3	1,3	-	-							nein
352-2	S	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,2	-	-							nein
352-3	O	EG	45	42	46	43	1,2	1,0	-	-							nein
352-3	O	1.OG	46	43	46	43	0,6	0,4	-	-							nein
352-4	N	EG	57	54	57	55	0,8	0,7	-	5,4							nein
352-4	N	1.OG	58	56	59	57	0,9	0,8	-	7,3							nein
<b>Lessingstraße 73,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
353-1	W	EG	55	53	56	54	1,2	1,2	-	4,3							nein
353-1	W	1.OG	57	55	58	56	1,0	1,0	-	6,1							nein
353-2	S	EG	47	44	48	46	1,4	1,4	-	-							nein
353-2	S	1.OG	48	46	50	47	1,3	1,3	-	-							nein
353-3	O	EG	46	43	47	44	1,3	1,2	-	-							nein
353-3	O	1.OG	47	44	48	45	1,2	1,2	-	-							nein
353-4	N	EG	56	53	57	54	1,0	1,0	-	4,9							nein
353-4	N	1.OG	58	55	59	56	0,9	0,9	-	6,8							nein
<b>Lessingstraße 76,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A) Gebietseinstufung: G																	
354-1	SW	EG	51	49	52	50	0,8	0,8	-	-							nein
354-2	SO	EG	55	53	56	54	1,0	1,0	-	-							nein
354-3	NO	EG	52	49	53	50	1,2	1,2	-	-							nein
354-4	NW	EG	39	35	40	36	1,4	1,2	-	-							nein
<b>Lessingstraße 79,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A) Gebietseinstufung: G																	
355-1	O	EG	50	48	52	50	1,8	1,8	-	-							nein
355-1	O	1.OG	52	49	54	51	1,7	1,7	-	-							nein
355-1	O	2.OG	53	51	54	52	1,2	1,2	-	-							nein
355-1	O	3.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	-							nein
355-1	O	4.OG	54	51	55	52	1,1	1,1	-	-							nein
355-1	O	5.OG	54	51	55	52	1,2	1,2	-	-							nein
355-2	O	EG	50	47	51	49	1,4	1,5	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
355-2	O	1.OG	51	49	53	50	1,5	1,5	-	-							nein
355-2	O	2.OG	53	50	54	51	1,3	1,3	-	-							nein
355-2	O	3.OG	53	51	54	52	1,1	1,2	-	-							nein
355-2	O	4.OG	53	51	54	52	1,1	1,1	-	-							nein
355-2	O	5.OG	53	51	54	52	1,1	1,1	-	-							nein
355-3	O	EG	46	43	47	45	1,2	1,3	-	-							nein
355-3	O	1.OG	47	44	48	45	1,3	1,4	-	-							nein
355-3	O	2.OG	48	45	49	46	1,2	1,2	-	-							nein
355-3	O	3.OG	48	46	50	47	1,2	1,2	-	-							nein
355-3	O	4.OG	49	47	50	48	1,2	1,1	-	-							nein
355-3	O	5.OG	50	47	51	48	1,0	1,1	-	-							nein
<b>Lübarser Weg 1,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
356-1	SW	EG	51	47	52	48	1,2	1,2	-	-							nein
356-2	SO	EG	31	28	32	28	0,6	0,6	-	-							nein
356-3	NW	EG	48	45	50	46	1,1	1,0	-	-							nein
<b>Lübarser Weg 2,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
357-1	NW	EG	45	42	46	43	1,0	1,0	-	-							nein
<b>Lübarser Weg 3,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
358-1	NW	EG	50	46	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
358-1	NW	1.OG	52	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
358-2	SW	EG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
358-2	SW	1.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
358-3	SO	EG	29	26	29	26	0,5	0,5	-	-							nein
358-3	SO	1.OG	34	31	35	32	0,8	0,8	-	-							nein
358-4	NO	EG	40	37	41	38	1,0	1,0	-	-							nein
358-4	NO	1.OG	43	40	44	41	1,1	1,0	-	-							nein
<b>Lübarser Weg 5,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
359-1	NW	EG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-							nein
359-1	NW	1.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
359-2	SW	EG	45	41	46	42	1,0	1,0	-	-							nein
359-2	SW	1.OG	48	44	49	45	1,1	1,0	-	-							nein
359-3	SO	EG	28	25	29	26	0,6	0,6	-	-							nein
359-3	SO	1.OG	32	28	32	29	0,8	0,8	-	-							nein
359-4	NO	EG	39	36	40	37	1,0	1,1	-	-							nein
359-4	NO	1.OG	41	38	42	39	1,1	1,1	-	-							nein
<b>Lübarser Weg 7,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
360-1	NW	EG	46	43	47	44	1,0	1,0	-	-							nein
360-2	SW	EG	44	41	45	42	0,9	1,0	-	-							nein
360-3	NO	EG	41	38	42	39	1,0	1,1	-	-							nein
<b>Quickborner Straße 19,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
415-1	SW	EG	45	42	47	43	1,2	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
415-2	NO	EG	42	38	44	40	1,9	2,1	-	-				x			nein
<b>Quickborner Straße 22,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
416-1	NW	EG	46	43	47	44	1,4	1,4	-	-							nein
416-1	NW	1.OG	46	43	48	44	1,3	1,4	-	-							nein
416-2	SW	EG	47	44	49	46	1,6	1,7	-	-							nein
416-2	SW	1.OG	48	45	50	46	1,6	1,8	-	-							nein
416-3	SO	EG	34	31	36	32	1,4	1,4	-	-							nein
416-3	SO	1.OG	35	32	37	34	1,5	1,5	-	-							nein
416-4	NO	EG	40	36	41	38	1,4	1,4	-	-							nein
416-4	NO	1.OG	41	37	42	39	1,3	1,3	-	-							nein
<b>Quickborner Straße 22A,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
417-1	NW	EG	42	39	44	40	1,3	1,4	-	-							nein
417-1	NW	1.OG	45	41	46	43	1,4	1,5	-	-							nein
417-2	SW	EG	42	38	43	40	1,5	1,7	-	-							nein
417-2	SW	1.OG	44	41	46	43	1,8	2,1	-	-				x			nein
417-3	SO	EG	28	25	29	26	1,5	1,5	-	-							nein
417-3	SO	1.OG	30	26	31	28	1,6	1,5	-	-							nein
417-4	NO	EG	43	39	44	41	1,3	1,3	-	-							nein
417-4	NO	1.OG	43	40	44	41	1,3	1,3	-	-							nein
<b>Quickborner Straße 22B,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
418-1	NW	EG	49	45	51	47	1,7	1,9	-	-							nein
418-1	NW	1.OG	50	46	52	48	1,8	1,9	-	-							nein
418-2	SW	EG	49	46	51	48	1,8	2,0	-	-							nein
418-2	SW	1.OG	48	44	50	46	1,8	2,0	-	-							nein
418-3	SO	EG	39	35	40	37	1,5	1,7	-	-							nein
418-3	SO	1.OG	41	38	43	39	1,7	1,8	-	-							nein
418-4	NO	EG	44	40	45	42	1,3	1,4	-	-							nein
418-4	NO	1.OG	44	41	46	43	1,4	1,5	-	-							nein
<b>Quickborner Straße 22C,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
419-1	NW	EG	50	46	51	48	1,7	1,8	-	-							nein
419-1	NW	1.OG	52	48	53	50	1,8	2,0	-	0,6							nein
419-2	SW	EG	49	46	51	47	1,7	1,8	-	-							nein
419-2	SW	1.OG	51	47	53	49	1,8	2,0	-	-							nein
419-3	SO	EG	42	38	44	40	1,8	2,0	-	-							nein
419-3	SO	1.OG	43	40	45	42	1,8	2,0	-	-							nein
419-4	NO	EG	42	39	43	40	1,2	1,3	-	-							nein
419-4	NO	1.OG	43	39	44	41	1,4	1,4	-	-							nein
<b>Quickborner Straße 40,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A) Gebietseinstufung: G																	
420-1	SW	EG	55	52	55	52	0,3	0,2	-	-							nein
420-1	SW	1.OG	55	52	56	53	1,1	1,2	-	-							nein
420-1	SW	2.OG	55	52	56	53	1,3	1,4	-	-							nein
420-2	SO	EG	58	55	57	53	-1,8	-2,2	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
420-2	SO	1.OG	59	56	59	56	0,3	0,2	-	-							nein
420-2	SO	2.OG	58	55	59	56	0,8	0,7	-	-							nein
420-3	NO	EG	53	50	50	47	-2,4	-2,9	-	-							nein
420-3	NO	1.OG	54	51	54	50	-0,8	-1,1	-	-							nein
420-3	NO	2.OG	54	51	55	51	0,8	0,7	-	-							nein
420-4	NW	EG	40	36	41	38	1,3	1,5	-	-							nein
420-4	NW	1.OG	26	22	26	23	0,9	0,8	-	-							nein
420-4	NW	2.OG	26	23	27	24	1,3	1,3	-	-							nein

**Schillerstraße 92,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

434-1	W	EG	45	43	46	44	1,0	1,0	-	-							nein
434-1	W	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
434-2	S	EG	40	38	42	40	1,6	1,6	-	-							nein
434-2	S	1.OG	42	39	43	41	1,5	1,5	-	-							nein
434-3	O	EG	40	37	41	38	1,5	1,3	-	-							nein
434-3	O	1.OG	41	38	43	39	1,3	1,1	-	-							nein
434-4	N	EG	47	45	48	46	1,1	1,1	-	-							nein
434-4	N	1.OG	49	46	50	47	1,0	1,0	-	-							nein

**Schillerstraße 93,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

435-1	W	EG	42	39	43	41	1,6	1,6	-	-							nein
435-1	W	1.OG	44	42	46	44	2,0	2,0	-	-							nein

**Schillerstraße 94,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

436-1	W	EG	50	47	51	48	1,3	1,3	-	-							nein
436-1	W	1.OG	51	49	52	50	1,2	1,2	-	0,4							nein
436-2	S	EG	43	41	45	43	2,0	2,0	-	-							nein
436-2	S	1.OG	45	42	46	44	1,6	1,5	-	-							nein
436-3	O	1.OG	43	40	44	42	1,4	1,4	-	-							nein
436-4	N	EG	50	48	52	49	1,3	1,3	-	-							nein
436-4	N	1.OG	52	49	53	51	1,2	1,3	-	1,2							nein

**Schillerstraße 96,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

437-1	W	EG	41	38	43	41	2,3	2,3	-	-	x				x		nein
437-1	W	1.OG	45	42	46	43	1,1	1,1	-	-							nein
437-2	N	1.OG	46	44	48	45	1,6	1,5	-	-							nein

**Schillerstraße 97,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

438-1	W	EG	54	51	56	54	2,9	2,9	-	4,5	x				x		ja
438-1	W	1.OG	57	55	59	56	1,3	1,3	-	6,8							nein
438-2	S	EG	47	44	49	46	1,8	1,8	-	-							nein
438-2	S	1.OG	51	48	53	51	2,7	2,7	-	1,3	x				x		ja
438-3	O	EG	38	35	41	38	2,6	2,7	-	-	x				x		nein
438-3	O	1.OG	38	35	40	37	1,6	1,6	-	-							nein
438-4	N	EG	50	47	52	50	2,4	2,4	-	0,3	x				x		ja
438-4	N	1.OG	55	52	57	54	2,0	2,0	-	4,6							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Schillerstraße 102,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
439-1	W	EG	48	46	50	48	1,8	1,8	-	-						nein	
439-1	W	1.OG	50	48	52	49	1,5	1,5	-	-						nein	
439-2	S	EG	38	35	41	38	2,6	2,7	-	-	x				x	nein	
439-2	S	1.OG	40	37	42	40	2,4	2,5	-	-	x				x	nein	
439-3	O	EG	41	38	42	39	1,2	1,1	-	-						nein	
439-3	O	1.OG	42	39	43	41	1,3	1,3	-	-						nein	
439-4	N	EG	49	46	51	48	1,8	1,7	-	-						nein	
439-4	N	1.OG	51	48	52	50	1,4	1,4	-	0,1						nein	
<b>Schillerstraße 104,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
440-1	W	EG	54	51	55	53	1,7	1,7	-	3,4						nein	
440-1	W	1.OG	56	53	57	55	1,3	1,3	-	5,1						nein	
440-2	S	EG	46	44	48	46	1,9	1,9	-	-						nein	
440-2	S	1.OG	48	46	50	47	1,6	1,6	-	-						nein	
440-3	O	EG	47	45	49	46	1,2	1,3	-	-						nein	
440-3	O	1.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-						nein	
440-4	N	EG	53	51	55	52	1,5	1,4	-	2,9						nein	
440-4	N	1.OG	55	53	57	54	1,2	1,2	-	4,7						nein	
<b>Schillerstraße 106,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
441-1	W	EG	53	51	55	53	2,3	2,3	-	3,5	x				x	ja	
441-1	W	1.OG	55	53	57	54	1,4	1,4	-	4,9						nein	
441-2	S	EG	42	39	44	42	2,7	2,7	-	-	x				x	nein	
441-2	S	1.OG	44	42	47	45	3,0	3,0	-	-	x				x	nein	
441-3	O	EG	44	42	46	43	1,5	1,5	-	-						nein	
441-3	O	1.OG	46	43	47	44	1,3	1,3	-	-						nein	
441-4	N	EG	53	50	54	52	1,9	1,9	-	2,5						nein	
441-4	N	1.OG	55	52	56	53	1,4	1,4	-	4,0						nein	
<b>Schillerstraße 108A,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
442-1	W	EG	45	43	47	45	1,9	1,9	-	-						nein	
442-1	W	1.OG	47	44	49	46	1,9	1,9	-	-						nein	
442-2	S	EG	40	38	43	40	2,4	2,5	-	-	x				x	nein	
442-2	S	1.OG	42	40	45	42	2,2	2,2	-	-	x				x	nein	
442-3	O	EG	36	33	37	35	1,7	1,7	-	-						nein	
442-3	O	1.OG	37	34	38	36	1,6	1,7	-	-						nein	
<b>Schillerstraße 108B,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
443-1	W	EG	46	43	48	45	1,9	1,9	-	-						nein	
443-1	W	1.OG	48	45	49	47	1,9	1,9	-	-						nein	
443-2	N	EG	46	44	48	46	1,9	1,9	-	-						nein	
443-2	N	1.OG	48	45	50	47	2,0	2,0	-	-						nein	
443-3	O	EG	36	33	37	34	1,3	1,3	-	-						nein	
443-3	O	1.OG	37	34	38	36	1,4	1,5	-	-						nein	

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Schillerstraße 110,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
444-1	W	EG	47	45	49	47	2,0	2,0	-	-							nein
444-1	W	1.OG	52	50	54	52	1,9	1,9	-	2,1							nein
444-2	S	EG	43	41	46	43	2,2	2,2	-	-	x				x		nein
444-2	S	1.OG	47	44	49	46	2,1	2,1	-	-	x				x		nein
444-3	O	EG	42	39	43	41	1,6	1,6	-	-							nein
444-3	O	1.OG	43	40	45	42	1,9	2,0	-	-							nein
444-4	N	EG	48	46	50	48	2,0	2,0	-	-							nein
444-4	N	1.OG	51	49	53	51	2,2	2,2	-	1,3	x				x		ja
<b>Straße 126 14,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
451-1	NW	EG	47	43	48	44	1,1	1,0	-	-							nein
451-2	SW	EG	46	42	47	43	1,1	1,1	-	-							nein
451-3	NO	EG	43	39	44	41	1,0	1,1	-	-							nein
<b>Straße 126 15,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
452-1	NW	EG	47	43	48	44	1,1	1,0	-	-							nein
452-1	NW	1.OG	47	44	48	45	1,1	1,0	-	-							nein
452-2	SW	EG	44	41	45	42	1,1	1,0	-	-							nein
452-2	SW	1.OG	45	42	46	43	1,0	1,1	-	-							nein
452-3	SO	EG	37	34	38	35	1,0	0,9	-	-							nein
452-3	SO	1.OG	38	35	39	36	1,1	1,1	-	-							nein
452-4	NO	EG	42	39	44	40	1,1	1,1	-	-							nein
452-4	NO	1.OG	43	40	44	41	1,1	1,1	-	-							nein
<b>Straße 127 11,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
453-1	W	EG	46	43	47	44	1,1	1,1	-	-							nein
453-1	W	1.OG	47	44	48	45	1,0	1,0	-	-							nein
453-2	S	EG	42	39	43	40	1,1	1,0	-	-							nein
453-2	S	1.OG	44	41	45	42	1,1	1,0	-	-							nein
453-3	N	EG	44	40	45	41	1,0	1,1	-	-							nein
453-3	N	1.OG	44	41	45	42	1,1	1,0	-	-							nein
<b>Straße 127 13,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
454-1	W	EG	46	43	48	44	1,1	1,0	-	-							nein
454-1	W	1.OG	47	44	48	45	1,0	1,1	-	-							nein
454-2	S	EG	43	40	44	41	1,0	1,1	-	-							nein
454-2	S	1.OG	44	41	45	42	1,1	1,0	-	-							nein
454-3	N	EG	38	35	39	36	1,0	1,0	-	-							nein
454-3	N	1.OG	44	41	45	42	1,1	1,1	-	-							nein
<b>Straße 127 14,</b> Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
455-1	W	EG	46	43	48	44	1,1	1,0	-	-							nein
455-1	W	1.OG	47	44	48	45	1,1	1,0	-	-							nein
455-2	S	EG	43	40	44	41	1,1	1,1	-	-							nein
455-2	S	1.OG	44	41	45	42	1,1	1,0	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
455-3	N	EG	43	40	45	41	1,1	1,0	-	-							nein
455-3	N	1.OG	44	41	45	42	1,0	1,1	-	-							nein
<b>Straße 129 4,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
456-1	NW	EG	49	45	50	46	1,1	1,1	-	-							nein
456-1	NW	1.OG	49	46	51	47	1,1	1,0	-	-							nein
456-2	SW	EG	45	41	46	43	1,1	1,2	-	-							nein
456-2	SW	1.OG	45	42	47	43	1,2	1,2	-	-							nein
456-3	SO	EG	37	34	39	36	1,7	1,6	-	-							nein
456-3	SO	1.OG	39	36	40	37	1,5	1,5	-	-							nein
456-4	NO	EG	45	42	46	43	1,0	1,0	-	-							nein
456-4	NO	1.OG	46	43	47	44	1,0	0,9	-	-							nein
<b>Tiefenseer Straße 5,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
457-1	S	EG	45	42	46	43	1,0	1,0	-	-							nein
457-1	S	1.OG	47	44	48	45	1,1	1,0	-	-							nein
457-1	S	2.OG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-							nein
457-1	S	3.OG	49	45	50	46	1,0	1,1	-	-							nein
457-1	S	4.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
457-1	S	5.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-1	S	6.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-1	S	7.OG	51	47	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-1	S	8.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-1	S	9.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-1	S	10.OG	51	48	52	49	1,1	1,0	-	-							nein
457-1	S	11.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-1	S	12.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	EG	47	44	48	45	1,1	1,0	-	-							nein
457-2	S	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	2.OG	49	45	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	3.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	4.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	5.OG	51	48	52	49	1,1	1,0	-	-							nein
457-2	S	6.OG	51	48	52	49	1,1	1,0	-	-							nein
457-2	S	7.OG	52	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	8.OG	52	48	53	49	1,1	1,0	-	-							nein
457-2	S	9.OG	52	48	53	49	1,1	1,0	-	-							nein
457-2	S	10.OG	52	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	11.OG	52	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
457-2	S	12.OG	52	48	53	49	1,0	1,1	-	-							nein
457-3	O	EG	46	43	47	44	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	1.OG	47	44	48	45	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	2.OG	48	44	49	46	1,2	1,1	-	-							nein
457-3	O	3.OG	48	45	50	46	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	4.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	5.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	6.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht



# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV 18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
457-3	O	7.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	8.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	9.OG	50	47	52	48	1,1	1,0	-	-							nein
457-3	O	10.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	11.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
457-3	O	12.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein

**Tiefenseer Straße 9,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

458-1	S	EG	42	39	43	40	1,0	0,9	-	-							nein
458-1	S	1.OG	45	42	46	43	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	2.OG	46	43	47	44	1,0	1,1	-	-							nein
458-1	S	3.OG	47	44	48	45	1,1	1,0	-	-							nein
458-1	S	4.OG	48	44	49	45	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	5.OG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	6.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	7.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	8.OG	50	46	51	47	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	9.OG	50	47	51	48	1,1	1,0	-	-							nein
458-1	S	10.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	11.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
458-1	S	12.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
458-2	O	EG	43	40	44	41	0,9	0,9	-	-							nein
458-2	O	1.OG	46	43	47	44	1,1	1,0	-	-							nein
458-2	O	2.OG	47	44	48	45	1,1	1,0	-	-							nein
458-2	O	3.OG	48	45	49	46	1,0	1,1	-	-							nein
458-2	O	4.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
458-2	O	5.OG	50	46	51	47	1,1	1,0	-	-							nein
458-2	O	6.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
458-2	O	7.OG	51	47	52	48	1,1	1,0	-	-							nein
458-2	O	8.OG	51	48	52	49	1,0	1,1	-	-							nein
458-2	O	9.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
458-2	O	10.OG	51	48	52	49	1,0	1,1	-	-							nein
458-2	O	11.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
458-2	O	12.OG	51	48	52	49	1,1	1,0	-	-							nein

**Tiefenseer Straße 11,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

459-1	S	EG	47	44	48	45	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,2	-	-							nein
459-1	S	2.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	3.OG	50	47	51	48	1,2	1,1	-	-							nein
459-1	S	4.OG	50	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	5.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	6.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	7.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	8.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	9.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	10.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
459-1	S	11.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	12.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	13.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	14.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-1	S	15.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-2	O	EG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-							nein
459-2	O	1.OG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
459-2	O	2.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-2	O	3.OG	51	48	52	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-2	O	4.OG	51	48	53	49	1,1	1,1	-	-							nein
459-2	O	5.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,5							nein
459-2	O	6.OG	52	49	54	50	1,1	1,1	-	0,8							nein
459-2	O	7.OG	52	49	54	50	1,1	1,1	-	0,9							nein
459-2	O	8.OG	52	49	54	50	1,1	1,1	-	0,9							nein
459-2	O	9.OG	52	49	54	50	1,1	1,0	-	0,8							nein
459-2	O	10.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,8							nein
459-2	O	11.OG	52	49	53	50	1,0	1,1	-	0,7							nein
459-2	O	12.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,6							nein
459-2	O	13.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,5							nein
459-2	O	14.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,4							nein
459-2	O	15.OG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,3							nein
459-3	O	EG	45	42	46	43	1,0	1,1	-	-							nein
459-3	O	1.OG	46	43	47	44	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	2.OG	47	44	48	45	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	3.OG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-							nein
459-3	O	4.OG	49	45	50	46	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	5.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	6.OG	50	46	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	7.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	8.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	9.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	10.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	11.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	12.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	13.OG	50	47	51	48	1,0	1,1	-	-							nein
459-3	O	14.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein
459-3	O	15.OG	50	47	51	48	1,1	1,1	-	-							nein

**Uhlandstraße 83,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

466-1	W	EG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-							nein
466-1	W	1.OG	48	45	49	46	1,1	1,0	-	-							nein
466-2	S	EG	42	39	43	40	1,1	1,0	-	-							nein
466-2	S	1.OG	42	39	44	40	1,1	1,1	-	-							nein
466-3	O	EG	37	33	38	35	1,2	1,2	-	-							nein
466-3	O	1.OG	37	34	39	35	1,3	1,2	-	-							nein
466-4	N	EG	46	42	47	43	1,1	1,1	-	-							nein
466-4	N	1.OG	47	43	48	44	1,1	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.25

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Umlandstraße 85,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
467-1	W	EG	48	45	50	46	1,1	1,0	-	-							nein
467-2	O	EG	36	33	38	34	1,2	1,2	-	-							nein
467-3	N	EG	47	44	48	45	1,0	1,1	-	-							nein
<b>Umlandstraße 109,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
468-1	NW	EG	48	44	49	45	1,2	1,2	-	-							nein
468-1	NW	1.OG	48	45	49	46	1,3	1,2	-	-							nein
468-2	SW	EG	44	41	45	42	1,2	1,1	-	-							nein
468-2	SW	1.OG	45	41	46	42	1,2	1,2	-	-							nein
468-3	SO	EG	35	32	36	33	1,3	1,3	-	-							nein
468-3	SO	1.OG	36	33	37	34	1,3	1,3	-	-							nein
468-4	NO	EG	45	41	46	43	1,3	1,3	-	-							nein
468-4	NO	1.OG	45	42	47	43	1,2	1,2	-	-							nein
<b>Umlandstraße 111,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
469-1	NW	EG	47	44	48	45	1,3	1,2	-	-							nein
469-1	NW	1.OG	48	44	49	46	1,2	1,3	-	-							nein
469-2	SW	EG	42	39	43	40	1,3	1,2	-	-							nein
469-2	SW	1.OG	43	40	44	41	1,3	1,2	-	-							nein
469-3	SO	EG	25	22	27	24	2,3	2,3	-	-	x			x			nein
469-3	SO	1.OG	27	24	30	26	2,3	2,4	-	-	x			x			nein
469-4	NO	EG	46	43	47	44	1,3	1,2	-	-							nein
469-4	NO	1.OG	45	42	46	43	1,3	1,2	-	-							nein
<b>Umlandstraße 113,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
470-1	NW	EG	48	44	49	46	1,3	1,3	-	-							nein
470-1	NW	1.OG	48	45	50	46	1,3	1,3	-	-							nein
470-2	SW	EG	44	41	45	42	1,2	1,2	-	-							nein
470-2	SW	1.OG	44	41	45	42	1,2	1,2	-	-							nein
470-3	SO	EG	34	30	35	32	1,4	1,4	-	-							nein
470-3	SO	1.OG	34	30	35	32	1,4	1,3	-	-							nein
470-4	NO	EG	43	39	44	41	1,4	1,5	-	-							nein
470-4	NO	1.OG	43	40	45	41	1,4	1,5	-	-							nein
<b>Waldeckkarree 25,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
471-1	SW	EG	49	46	50	47	1,0	0,9	-	-							nein
471-2	NW	EG	48	44	49	45	1,0	0,9	-	-							nein
<b>Waldeckkarree 27,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
472-1	W	EG	50	47	51	48	0,9	1,0	-	-							nein
472-2	S	EG	49	46	50	46	0,8	0,8	-	-							nein
<b>Wilhelmsruher Damm 8D,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A) Gebietseinstufung: W																	
473-1	W	EG	47	44	48	45	1,2	1,2	-	-							nein
473-2	N	EG	45	42	46	43	1,2	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>Wilhelmsruher Damm 10B,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
474-1	W	EG	47	44	48	45	1,1	1,1	-	-							nein
474-2	S	EG	43	39	44	40	1,1	1,2	-	-							nein
474-3	O	EG	36	33	37	34	1,3	1,2	-	-							nein
474-4	N	EG	45	42	46	43	1,1	1,2	-	-							nein
<b>Wilhelmsruher Damm 16,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
475-1	NW	EG	48	45	49	46	1,0	1,0	-	-							nein
475-1	NW	1.OG	49	45	50	46	1,1	1,0	-	-							nein
475-1	NW	2.OG	49	46	50	47	1,1	1,0	-	-							nein
475-1	NW	3.OG	50	47	51	48	1,1	1,0	-	-							nein
475-2	SW	EG	45	42	46	42	1,0	0,9	-	-							nein
475-2	SW	1.OG	45	42	46	43	0,9	0,9	-	-							nein
475-2	SW	2.OG	46	43	47	44	0,9	0,9	-	-							nein
475-2	SW	3.OG	47	43	48	44	0,9	0,9	-	-							nein
475-3	SO	EG	28	24	29	26	1,3	1,3	-	-							nein
475-3	SO	1.OG	28	25	29	26	1,2	1,2	-	-							nein
475-3	SO	2.OG	30	27	31	28	1,2	1,1	-	-							nein
475-3	SO	3.OG	31	28	32	29	1,1	1,0	-	-							nein
475-4	NO	EG	44	41	45	42	1,1	1,1	-	-							nein
475-4	NO	1.OG	45	41	46	43	1,2	1,1	-	-							nein
475-4	NO	2.OG	45	42	46	43	1,1	1,1	-	-							nein
475-4	NO	3.OG	46	43	47	44	1,2	1,1	-	-							nein
<b>Wilhelmsruher Damm 18,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
476-1	NW	EG	48	45	49	46	1,1	1,1	-	-							nein
476-1	NW	1.OG	48	45	50	46	1,1	1,1	-	-							nein
476-1	NW	2.OG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
476-1	NW	3.OG	50	46	51	47	1,1	1,2	-	-							nein
476-2	SW	EG	45	41	46	42	1,1	1,0	-	-							nein
476-2	SW	1.OG	45	42	46	43	1,1	1,0	-	-							nein
476-2	SW	2.OG	46	42	47	43	1,1	1,0	-	-							nein
476-2	SW	3.OG	46	43	47	44	1,1	1,0	-	-							nein
476-3	SO	EG	33	30	35	31	1,5	1,6	-	-							nein
476-3	SO	1.OG	34	30	35	32	1,5	1,6	-	-							nein
476-3	SO	2.OG	31	28	32	29	1,4	1,5	-	-							nein
476-3	SO	3.OG	32	29	33	30	1,2	1,3	-	-							nein
476-4	NO	EG	44	41	45	42	1,1	1,2	-	-							nein
476-4	NO	1.OG	45	42	46	43	1,2	1,1	-	-							nein
476-4	NO	2.OG	45	42	46	43	1,2	1,1	-	-							nein
476-4	NO	3.OG	45	42	47	43	1,2	1,1	-	-							nein
<b>Wilhelmsruher Damm 65,</b>																	
Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)      Gebietseinstufung: W																	
477-1	W	EG	44	41	45	42	1,1	1,0	-	-							nein
477-1	W	1.OG	45	41	46	43	1,1	1,2	-	-							nein
477-1	W	2.OG	46	42	47	43	1,1	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
477-1	W	3.OG	46	43	48	44	1,2	1,1	-	-							nein
477-1	W	4.OG	47	44	48	45	1,2	1,2	-	-							nein
477-1	W	5.OG	48	45	49	46	1,1	1,2	-	-							nein
477-1	W	6.OG	48	45	50	46	1,1	1,1	-	-							nein
477-2	W	EG	45	41	46	43	1,1	1,2	-	-							nein
477-2	W	1.OG	46	42	47	44	1,2	1,2	-	-							nein
477-2	W	2.OG	46	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
477-2	W	3.OG	47	44	48	45	1,2	1,2	-	-							nein
477-2	W	4.OG	48	45	49	46	1,3	1,2	-	-							nein
477-2	W	5.OG	49	45	50	47	1,2	1,2	-	-							nein
477-2	W	6.OG	49	46	50	47	1,1	1,2	-	-							nein
477-3	S	EG	52	49	53	50	1,1	1,1	-	0,3							nein
477-3	S	1.OG	55	52	56	53	1,4	1,4	-	3,8							nein
477-3	S	2.OG	56	53	57	54	1,1	1,2	-	4,7							nein
477-3	S	3.OG	56	53	57	54	1,2	1,1	-	4,5							nein
477-3	S	4.OG	56	53	57	54	1,2	1,1	-	4,3							nein
477-3	S	5.OG	56	52	57	54	1,2	1,1	-	4,1							nein
477-3	S	6.OG	55	52	57	53	1,1	1,1	-	3,9							nein
477-4	O	EG	52	49	53	50	1,0	1,1	-	0,3							nein
477-4	O	1.OG	55	52	57	54	1,4	1,4	-	4,1							nein
477-4	O	2.OG	56	53	58	54	1,2	1,1	-	4,8							nein
477-4	O	3.OG	56	53	57	54	1,1	1,1	-	4,7							nein
477-4	O	4.OG	56	53	57	54	1,2	1,1	-	4,5							nein
477-4	O	5.OG	56	53	57	54	1,2	1,1	-	4,2							nein
477-4	O	6.OG	55	52	57	53	1,2	1,1	-	3,9							nein
477-5	O	EG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
477-5	O	1.OG	53	49	54	51	1,4	1,3	-	1,2							nein
477-5	O	2.OG	55	52	56	53	1,1	1,2	-	3,6							nein
477-5	O	3.OG	55	52	56	53	1,1	1,2	-	3,6							nein
477-5	O	4.OG	55	52	56	53	1,1	1,2	-	3,5							nein
477-5	O	5.OG	55	52	56	53	1,2	1,1	-	3,3							nein
477-5	O	6.OG	55	51	56	53	1,2	1,1	-	3,1							nein
477-6	O	EG	48	45	50	46	1,2	1,1	-	-							nein
477-6	O	1.OG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
477-6	O	2.OG	51	47	52	49	1,4	1,3	-	-							nein
477-6	O	3.OG	52	49	54	50	1,2	1,2	-	0,9							nein
477-6	O	4.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,5							nein
477-6	O	5.OG	53	50	54	51	1,2	1,2	-	1,6							nein
477-6	O	6.OG	53	50	54	51	1,2	1,1	-	1,5							nein
477-7	S	EG	50	47	51	48	1,2	1,1	-	-							nein
477-7	S	1.OG	51	48	53	49	1,4	1,3	-	-							nein
477-7	S	2.OG	54	51	55	52	1,1	1,2	-	2,5							nein
477-7	S	3.OG	54	51	55	52	1,1	1,2	-	2,7							nein
477-7	S	4.OG	54	51	55	52	1,2	1,1	-	2,6							nein
477-7	S	5.OG	54	51	55	52	1,1	1,2	-	2,5							nein
477-7	S	6.OG	54	51	55	52	1,2	1,1	-	2,3							nein
477-8	O	EG	52	49	54	50	1,1	1,1	-	0,9							nein
477-8	O	1.OG	56	53	57	54	1,2	1,3	-	4,6							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV  18
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
477-8	O	2.OG	56	53	58	54	1,2	1,1	-	4,8							nein
477-8	O	3.OG	56	53	57	54	1,2	1,1	-	4,6							nein
477-8	O	4.OG	56	53	57	54	1,2	1,1	-	4,3							nein
477-8	O	5.OG	56	52	57	53	1,2	1,1	-	4,0							nein
477-8	O	6.OG	55	52	56	53	1,2	1,1	-	3,7							nein
477-9	N	EG	44	41	45	42	1,2	1,2	-	-							nein
477-9	N	1.OG	45	42	46	43	1,1	1,2	-	-							nein
477-9	N	2.OG	46	43	47	44	1,2	1,2	-	-							nein
477-9	N	3.OG	46	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
477-9	N	4.OG	46	43	47	44	1,3	1,2	-	-							nein
477-9	N	5.OG	46	43	47	44	1,2	1,2	-	-							nein
477-9	N	6.OG	46	43	48	44	1,2	1,2	-	-							nein
477-10	N	EG	44	41	45	42	1,2	1,2	-	-							nein
477-10	N	1.OG	45	41	46	43	1,2	1,1	-	-							nein
477-10	N	2.OG	45	42	47	43	1,2	1,2	-	-							nein
477-10	N	3.OG	46	43	47	44	1,2	1,2	-	-							nein
477-10	N	4.OG	45	42	46	43	1,2	1,2	-	-							nein
477-10	N	5.OG	45	42	47	43	1,2	1,1	-	-							nein
477-10	N	6.OG	46	42	47	44	1,2	1,2	-	-							nein

**Wilhelmsruher Damm 81,**

Immissionsgrenzwert Tag: 59 dB(A) / Nacht: 49 dB(A)

Gebietseinstufung: W

478-1	W	EG	42	39	43	40	1,1	1,1	-	-							nein
478-1	W	1.OG	43	40	44	41	1,1	1,2	-	-							nein
478-1	W	2.OG	44	41	45	42	1,2	1,1	-	-							nein
478-1	W	3.OG	45	41	46	42	1,2	1,1	-	-							nein
478-1	W	4.OG	45	42	46	43	1,1	1,1	-	-							nein
478-1	W	5.OG	46	42	47	44	1,1	1,1	-	-							nein
478-1	W	6.OG	46	43	47	44	1,2	1,1	-	-							nein
478-2	O	EG	51	47	52	48	1,1	1,1	-	-							nein
478-2	O	1.OG	53	50	54	51	1,3	1,3	-	1,5							nein
478-2	O	2.OG	55	52	56	53	1,1	1,1	-	3,3							nein
478-2	O	3.OG	55	52	56	53	1,2	1,1	-	3,3							nein
478-2	O	4.OG	55	52	56	53	1,2	1,1	-	3,2							nein
478-2	O	5.OG	55	51	56	53	1,1	1,1	-	3,1							nein
478-2	O	6.OG	54	51	56	52	1,2	1,1	-	2,9							nein
478-3	O	EG	48	45	49	46	1,0	1,1	-	-							nein
478-3	O	1.OG	49	45	50	46	1,1	1,1	-	-							nein
478-3	O	2.OG	50	47	51	48	1,2	1,3	-	-							nein
478-3	O	3.OG	52	49	53	50	1,2	1,2	-	0,6							nein
478-3	O	4.OG	53	49	54	50	1,1	1,1	-	1,0							nein
478-3	O	5.OG	53	49	54	50	1,2	1,1	-	1,0							nein
478-3	O	6.OG	53	49	54	50	1,1	1,1	-	0,9							nein
478-4	O	EG	45	41	46	42	1,1	1,0	-	-							nein
478-4	O	1.OG	45	42	46	43	1,1	1,1	-	-							nein
478-4	O	2.OG	46	42	47	44	1,2	1,2	-	-							nein
478-4	O	3.OG	47	44	48	45	1,3	1,2	-	-							nein
478-4	O	4.OG	48	45	49	46	1,2	1,2	-	-							nein
478-4	O	5.OG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.29

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



Nr.	Immissionspunkt		Beurteilungspegel Prognose "Ohne-Fall"		Beurteilungspegel Prognose "Mit-Fall"		Pegeldifferenz		Überschreitung Immissionsgrenzwert Prognose "Mit-Fall"		Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV						Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV
	Fassaden- orien- tierung	Geschoss	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag			Nacht			
											1)	2)	3)	1)	2)	3)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
478-4	O	6.OG	49	46	50	47	1,1	1,1	-	-							nein

**Zerpenschleuser Ring 22,**

Immissionsgrenzwert Tag: 69 dB(A) / Nacht: 59 dB(A)

Gebietseinstufung: G

496-1	O	EG	51	48	51	47	-0,2	-0,4	-	-							nein
496-2	O	EG	51	47	51	48	0,8	0,8	-	-							nein
497-1	O	EG	49	46	50	47	1,2	1,1	-	-							nein
497-1	O	1.OG	51	47	52	48	1,1	1,2	-	-							nein
497-2	N	EG	37	34	38	35	0,5	0,5	-	-							nein
497-2	N	1.OG	39	36	40	37	0,7	0,7	-	-							nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.1.30

Ergebnisse der Einzelpunktberechnung  
zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin  
zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



## Legende

W - Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete  
M - Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete und Urbane Gebiete  
G - Gewerbegebiete  
EG - Kleingartenanlagen  
SOS - Schule



# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung (Außenwohnbereiche) zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



IP	Immissionspunkt Name	Beurteilungspegel	Beurteilungspegel	Pegel- differenz	Überschreitung Immissions- grenzwert Prognose "Mit-Fall"	Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV			Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV
		Prognose "Ohne-Fall"	Prognose "Mit-Fall"			Tag dB(A)	Tag dB(A)	Tag dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
519	Bahnhofstraße 10	57	58	1,3	-				nein
525	Heidekrautbahnring 9	57	59	1,2	-				nein
		57	58	1,3	-				nein
526	Heidekrautbahnring 19	54	56	1,6	-				nein
		51	52	1,2	-				nein
527	Heidekrautbahnring 21	59	60	1,3	0,9				nein
		55	56	1,5	-				nein
528	Heidekrautbahnring 27	61	62	1,0	2,2				nein
		62	63	1,0	3,1				nein
529	Heidekrautbahnring 29	60	62	1,1	2,1				nein
		60	61	1,0	1,7				nein
530	Hertzstraße 60	65	65	0,9	6,0				nein
531	Hertzstraße 60	62	63	1,1	4,0				nein
		62	63	1,0	3,4				nein
532	Hertzstraße 60	63	64	0,9	4,4				nein
		63	64	0,9	4,9				nein
533	Hertzstraße 60	61	62	0,4	2,1				nein
		61	61	0,3	1,9				nein
534	Hertzstraße 60	63	63	0,5	4,0				nein
		63	64	0,5	4,5				nein
535	KGA Fechner	55	56	1,0	-				nein
536	KGA Fechner	56	57	1,0	-				nein
537	KGA Fechner	57	58	1,0	-				nein
538	KGA Fechner	55	57	1,8	-				nein
539	KGA Fechner	56	57	1,1	-				nein
540	KGA Fechner	55	56	1,0	-				nein
541	KGA Fechner	55	57	1,2	-				nein
542	KGA Fechner	55	56	1,3	-				nein
543	KGA Fechner	55	57	1,2	-				nein
544	KGA Fechner	56	57	1,0	-				nein
545	KGA Fechner	56	57	1,7	-				nein
546	KGA Fechner	60	61	1,5	-				nein
547	KGA Fechner	58	60	1,9	-				nein
548	KGA Fechner	55	56	0,9	-				nein
549	KGA Fechner	56	58	1,4	-				nein
550	KGA Fechner	55	56	1,2	-				nein
551	KGA Fechner	54	55	1,0	-				nein
552	KGA Fechner	52	53	1,0	-				nein
553	Lessingstraße 66	51	52	1,3	-				nein
		50	51	1,2	-				nein
554	Lessingstraße 66	51	53	1,3	-				nein
		50	51	1,2	-				nein
555	Lessingstraße 71	60	61	0,8	1,2				nein
556	Lessingstraße 73	50	52	1,4	-				nein
560	Schillerstraße 97	50	51	1,8	-				nein
561	Schillerstraße 104	56	58	1,8	-				nein
562	Schillerstraße 106	56	58	2,4	-	x			nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.2.1

# Ergebnisse der Einzelpunktberechnung (Außenwohnbereiche) zum Prognose "Ohne-Fall" / "Mit-Fall" Abschnitt Berlin zur Beurteilung gemäß 16. BImSchV



IP	Immissionspunkt Name	Beurteilungspegel	Beurteilungspegel	Pegel- differenz	Überschreitung Immissions- grenzwert Prognose "Mit-Fall"	Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV			Anspruch auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV
		Prognose "Ohne-Fall"	Prognose "Mit-Fall"			Tag dB(A)	Tag dB(A)	Tag dB(A)	
563	Schillerstraße 110	49	51	1,9	-				nein
564	Straße 129 4	48	49	1,2	-				nein
565	Wilhelmsruher Damm 65	59	60	1,2	0,6				nein
		59	60	1,2	0,3				nein
		58	59	1,2	-				nein
		58	59	1,5	-				nein
		59	61	1,2	1,2				nein
566	Wohnanlage Hörstegraben	59	60	1,2	0,9				nein
		56	57	1,2	-				nein
		52	53	1,1	-				nein

- 1) Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet)
- 2) Pegelerhöhung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht
- 3) Pegelerhöhung von mindestenst 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht

VL 8281-1.6 · 04.03.2022 · Anlage 7.2.2

**VL 8281-1.6**

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

**Anlage 8 Übersicht der betrachteten Schutzabschnitte mit  
Lage der untersuchten Lärmschutzwände**

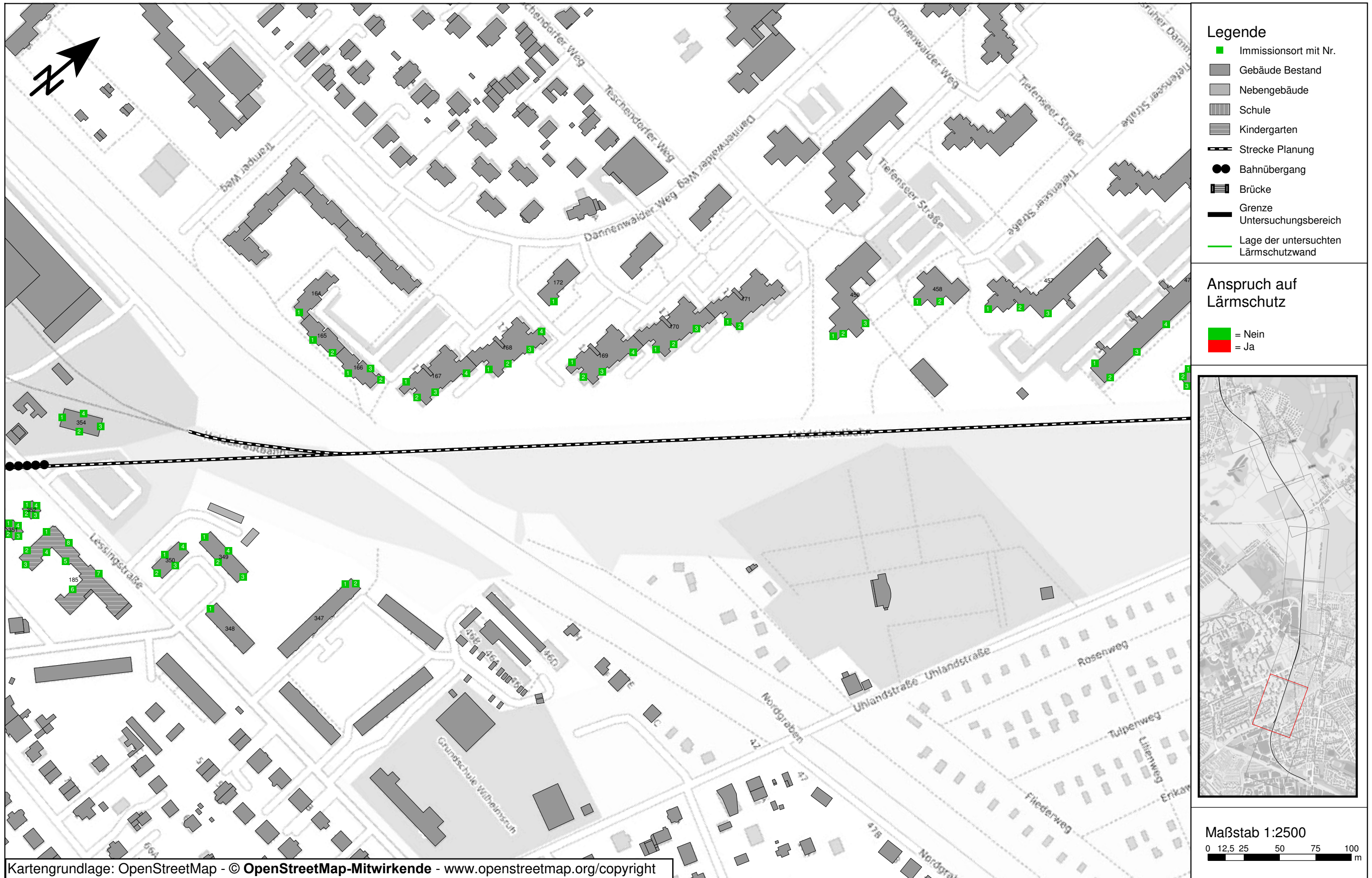
**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 1**

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 2

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 3

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 4

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV

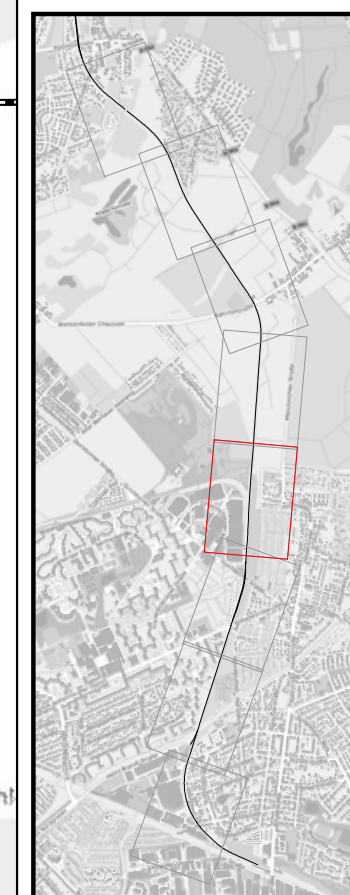


#### Legende

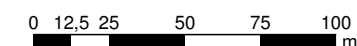
- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich
- Lage der untersuchten Lärmschutzwand

#### Anspruch auf Lärmschutz

- = Nein
- = Ja

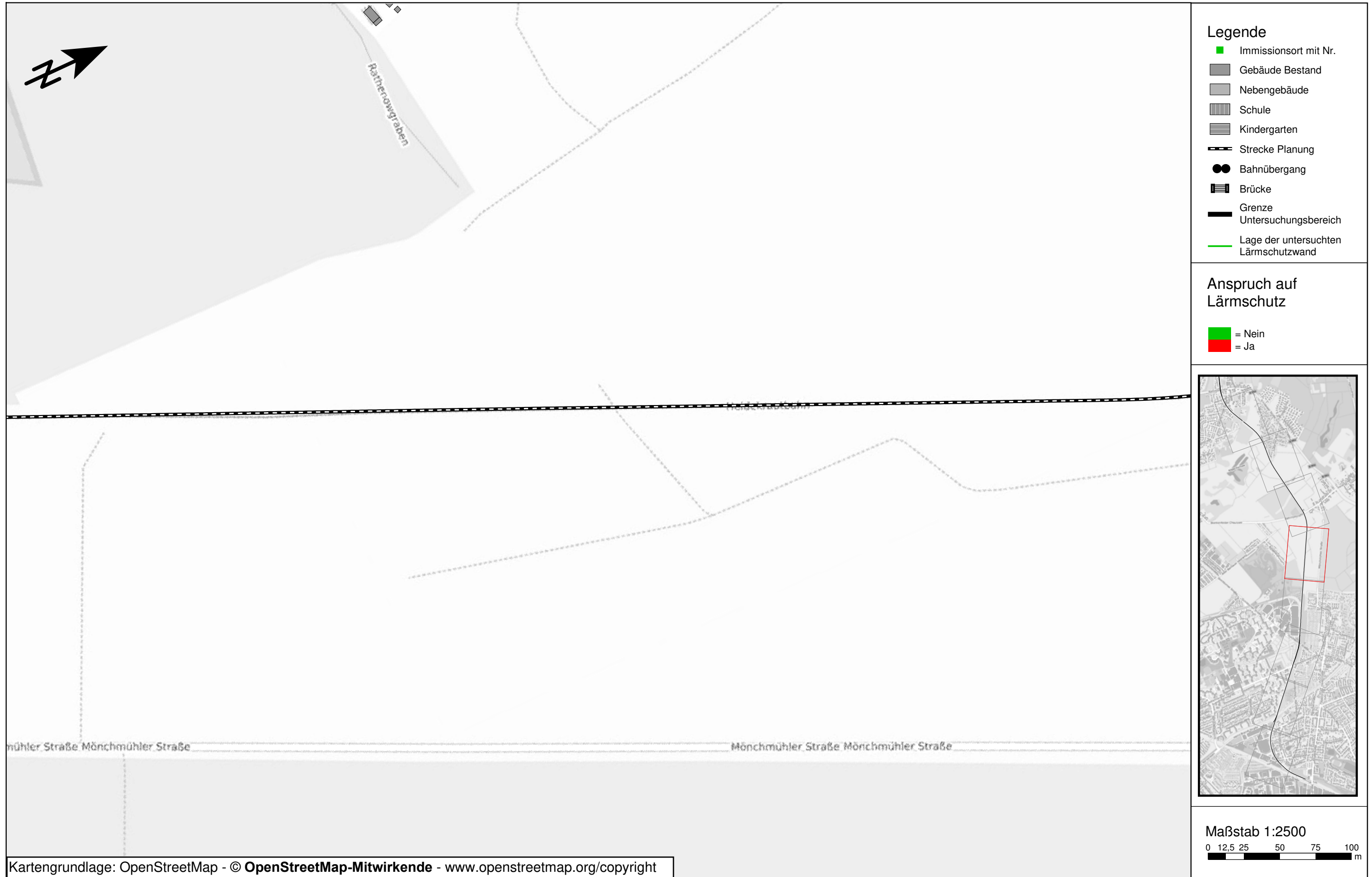


Maßstab 1:2500



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 5

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV

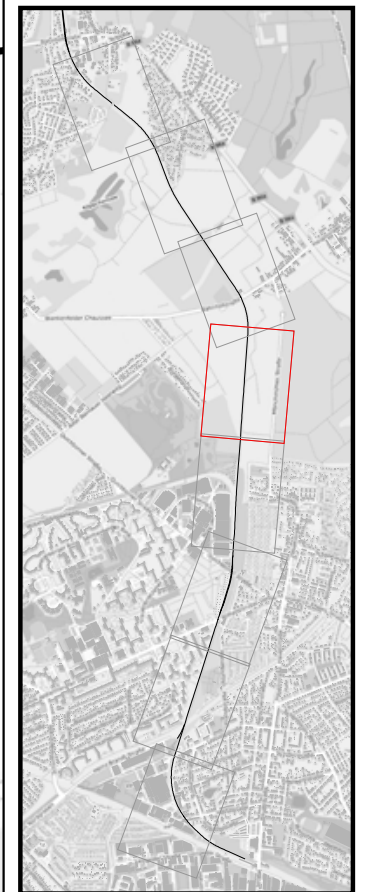


#### Legende

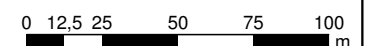
- Immissionsort mit Nr.
- Gebäude Bestand
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Strecke Planung
- Bahnübergang
- Brücke
- Grenze
- Untersuchungsbereich
- Lage der untersuchten Lärmschutzwand

#### Anspruch auf Lärmschutz

- = Nein
- = Ja



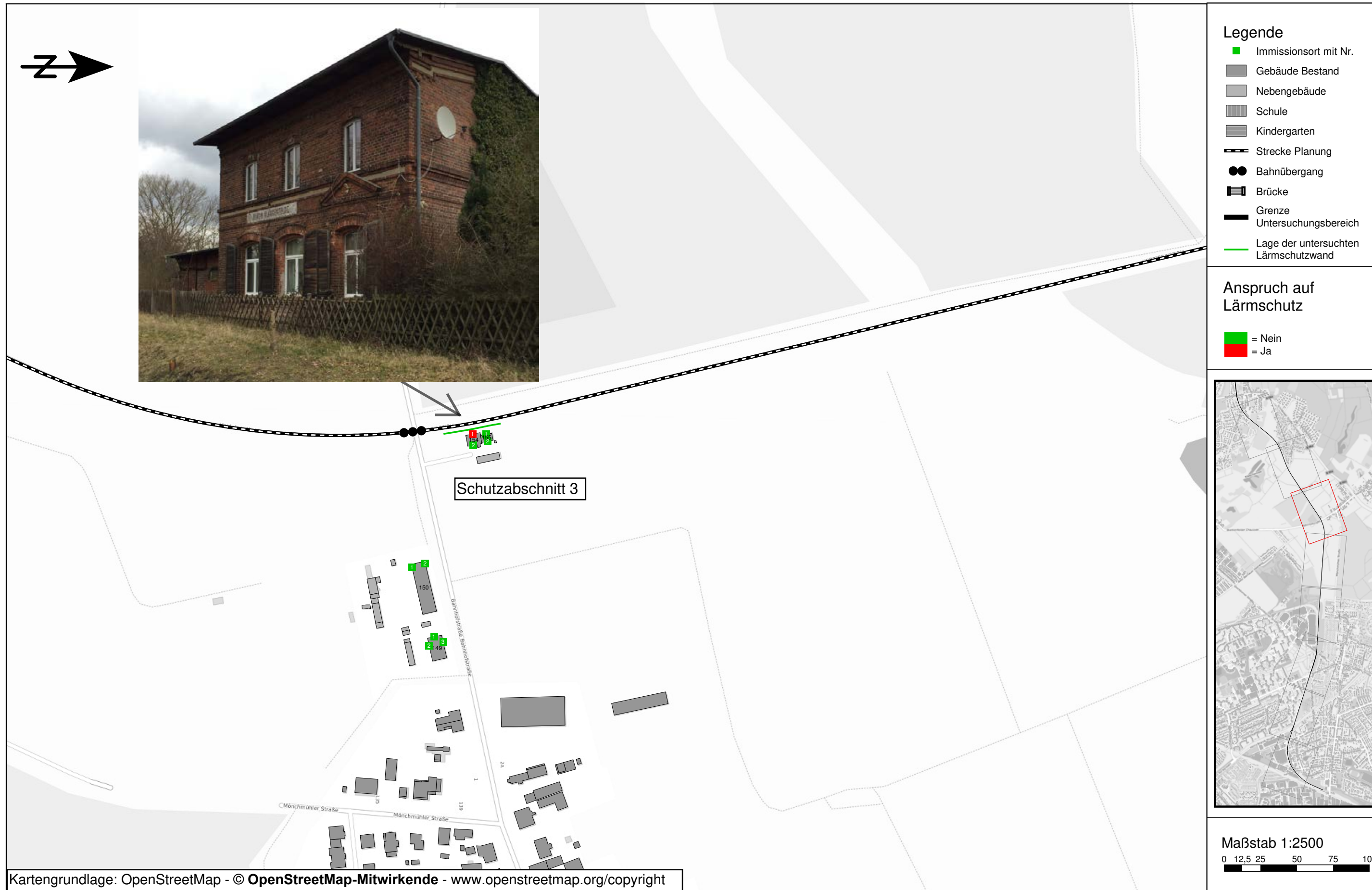
Maßstab 1:2500





### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 6

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



### Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 7

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



**Ergebnis der Immissionsberechnung - Planausschnitt 8**

Übersicht der betrachteten Immissionsorte mit Lage der untersuchten Lärmschutzwände  
 Kennzeichnung des Anspruchs auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV



Beginn Abschnitt Brandenburg, km 5,969

Schutzabschnitt 4

**VL 8281-1.6**

**Reaktivierung Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn  
Strecke 6501 Wilhelmsruh – Abzweig Schönwalde  
Abschnitt Berlin, km 0,570 bis km 5,969**

**Anlage 9 Zusammenstellung der Gebäudefassaden mit dem Grunde  
nach verbleibenden Anspruchsvoraussetzungen zum  
passiven Schallschutz**

**Gebäude mit dem Grunde nach Anspruchsvoraussetzungen  
zum passiven Schallschutz  
Abschnitt Berlin**



Gebäude 1	Immissionspunkt					Beurteilungspegel		Dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz	
	Nr. 2	Schutz- abschnitt 3	Fassaden- orien- tierung 4	Geschoss 5	Gebiets- einstufung 6	Tag dB(A) 7	Nacht dB(A) 8	Tag 9	Nacht 10
Hertzstraße 60	254-2	1	W	EG	W	63	60	ja	ja
	254-2	1	W	1.OG	W	62	60	ja	ja
Schillerstraße 97	438-1	2	W	EG	W	56	54	nein	ja
	438-2	2	S	1.OG	W	53	51	nein	ja
	438-4	2	N	EG	W	52	50	nein	ja
Schillerstraße 106	441-1	2	W	EG	W	55	53	nein	ja
Schillerstraße 110	444-4	2	N	1.OG	W	53	51	nein	ja
Bahnhofstraße 10	154-1	3	W	EG	W	65	61	ja	ja
	154-1	3	W	1.OG	W	64	61	ja	ja
Heidekrautbahnring 25	229-4	4	N	EG	W	55	51	nein	ja