



<ul style="list-style-type: none"> ■ Hessen Mobil ■ Straßen- und Verkehrsmanagement ■ ■ ■ 	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>HESSEN</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>
<p>B 252</p>	<p>Beginn: zw. NK 4719 050 u. NK 4719 044 km 0,922 Ende: zw. NK 4719 055 u. NK 4719 054 km 0,205</p>
<p>B 252 Ostumgehung Vöhl-Dorfitter Südanschluss</p>	
<p>Hessen ID: 03164-50</p>	

Schalltechnische Berechnung

- ersetzt Unterlage 11.1 vom 05.02.2003

- 5. Planänderung -

<p>Dezernat Steuerung Planung KC Immissionschutz</p>		Datum	Zeichen
	bearbeitet	12.06.2019	Th
	gezeichnet	12.06.2019	Th
	geprüft	12.06.2019	FK

<p>Aufgestellt: Bad Arolsen, den 12.09.2019 Hessen Mobil - Dezernat Planung Nordhessen / BAB Nord -</p> <p style="text-align: center; color: blue;">gez. i.A. Struif</p> <p style="text-align: center;">..... Dezernent</p>	
--	--

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	2
2. Grundlagen	2
2.1 Rechtliche Grundlagen.....	2
2.2 Rechtliche Beurteilung der Maßnahme	5
2.3 Schalltechnische Grundlagen.....	5
3. Eingabeparameter	6
4. Immissionsberechnung.....	7
5. Lärmschutzmaßnahmen.....	8
6. Anlagen.....	9
Ergebnisse der Einzelpunktberechnung.....	9
Lageplan der Immissionsorte	9

1. Allgemeines

Im Zuge des Neubaus der Ostumgehung Vöhl-Dorfitter Südanschluss wird die vorliegende Planung lärmtechnisch untersucht. Die Ostumgehung befindet sich im Verlauf der Bundesstraße 252 im Landkreis Waldeck-Frankenberg, in der Gemeinde Vöhl und soll die innerörtliche Verkehrssituation im Ortsteil Dorfitter verbessern und die Ortsdurchfahrt entlasten. Vom genannten Neubau des Südanschlusses sind einige Gebäude im Süden von Dorfitter lärmtechnisch betroffen und werden hier genauer betrachtet. Eine Begründung der geplanten Maßnahme sowie die straßenbauliche Beschreibung sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) enthalten.

Das Vorhaben unterliegt den Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und des damit verbundenen Berechnungsverfahrens gemäß der "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90).

Die Aufgabenstellung lässt sich zusammenfassend wie folgt gliedern:

1. Ermittlung der Lärmimmissionen (Prognose) für den geplanten Bau
2. Ermittlung und Bewertung der prognostizierten Lärmimmissionen im Hinblick auf die Immissionssituation und der umgebenden Nutzung unter Bezug auf die rechtsverbindlichen Grenzwerte.
3. Ableitung geeigneter Maßnahmen zur Lösung im Falle eines Immissionskonfliktes.

2. Grundlagen

2.1 Rechtliche Grundlagen

Gesetzliche Grundlagen für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 22.12.2004 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“.

In der Verkehrslärmschutzverordnung (s. u.) sind die Lärmschutz auslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Bebauung in eine Gebietskategorie.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsrgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

Der Umfang der notwendigen Aufwendung wird in einer Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage festgelegt.

Bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwertes am Tage kann eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen infrage kommen. Die Entschädigung ist jedoch nicht Bestandteil des laufenden Verfahrens. Die Prüfung des Anspruchs auf Entschädigung sowie deren Abwicklung geschieht nachgeordnet in einem gesonderten Verfahren.

Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird von der planenden Behörde unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und in Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen. Dem aktiven (straßenseitigen) Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt.

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

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

§ 1

Anwendungsbereich

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

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

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

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

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

§ 2

Immissionsgrenzwerte

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

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

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 Dezibel (A) 49 Dezibel (A)

3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 Dezibel (A) 54 Dezibel (A)

4. in Gewerbegebieten
69 Dezibel (A) 59 Dezibel (A)

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

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

§ 3

Berechnung des Beurteilungspegels

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

§ 4

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

§ 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

2.2 Rechtliche Beurteilung der Maßnahme

Die schalltechnische Untersuchung, für die B252 Ostumgehung Vöhl-Dorfitter Südanschluss wird, für die Gebäude Korbacher Straße 2 und 4 sowie Steinbruch 1 und 3, unter den Gesichtspunkten eines Neubaus betrachtet und es werden die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge zu Grunde gelegt werden.

Demzufolge wurden die berechneten Beurteilungspegel den Vorsorgegrenzwerten der 16. BImSchV gegenübergestellt.

Im Einfluss des Südanschlusses befindet sich die Ortslage Dorfitter.

Im Zuge der lärmtechnischen Berechnung wurde in der Ortslage Dorfitter Reverenz Punkte für die Einzelpunktberechnung zum Nachweis der Immissionsbelastung im Plan-Fall bestimmt und berechnet, die Ergebnisse können in den anliegenden Unterlagen nachgeschlagen werden.

Die schalltechnische Untersuchung für das Gebäude Alter Bahnhof 3, welches sich bereits an der bestehenden Bundesstraße befindet, wird unter den rechtlichen Rahmenbedingungen der wesentlichen Änderung betrachtet und beurteilt. Hierfür wird durch einen Vergleich der Beurteilungspegel im Prognose Nullfall 2030 und Prognose Planfall 2030 geprüft, ob die Baumaßnahme zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) führt. Dabei ist nur die Erhöhung des Beurteilungspegels von Bedeutung, die auf den baulichen Eingriff zurückzuführen ist.

2.3 Schalltechnische Grundlagen

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung grundsätzlich zu berechnen. Die Methoden für die Berechnung des Straßenlärms ergeben sich aus Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung sowie aus den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90)

Erläuterung:

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

Die Schallemission (d.h. die Abstrahlung von Schall aus einer Schallquelle) des Verkehrs auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird durch den Emissionspegel $L_{m,E}$ gekennzeichnet. Der Emissionspegel ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse des Verkehrsweges bei freier Schallausbreitung. Die Stärke der Schallemission wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nach StVO, der Art der Straßenoberfläche, der Gradienten und einem Zuschlag für Mehrfachreflexionen berechnet. Der Berechnung werden über

alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) einschließlich der zugehörigen Lkw-Anteile zu Grunde gelegt.

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

Zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten (gemäß § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung) dient der Beurteilungspegel L_r . Die Beurteilungspegel von Verkehrsgeräuschen werden getrennt für die Zeiträume „Tag“ und „Nacht“ berechnet:

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

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

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für die Schallausbreitung fördernden Parameter, leichter Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und für Temperaturinversion. Andere Witterungsverhältnisse bleiben unberücksichtigt. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich.

3. Eingabeparameter

Die der Berechnung zugrunde gelegten Verkehrszahlen entstammen einer durch Hessen Mobil beauftragten Verkehrsuntersuchung 2030, Stand November 2018. Für den vorliegenden Planungsabschnitt B 252 Ostumgehung Vöhl-Dorfitter Südanschluss werden folgende Verkehrsstärken berücksichtigt.

Prognose Planfall 2030

B252 südlich des Anschlusses K25

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV): **8.403 Kfz/24h**
mit einem LKW-Anteil (SV) von: **1.620 Lkw/24h**

Die maßgebende Verkehrsaufteilung (Aufteilung des Gesamtverkehrs in den Tag- und Nachtzeitraum) wird der genannten Verkehrsuntersuchung entnommen und findet mit einem mittleren stündlichen Verkehr am Tag (mt) von **490 Kfz**, einem mittleren stündlichen Verkehr in der Nacht (mn) von **69 Kfz** und Lkw-Anteilen von **18,8 %** am Tag (pt) und **26,4 %** in der Nacht (pn) Eingang in die Berechnung.

B252 nördlich des Anschlusses K25

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV): **9.631 Kfz/24h**
mit einem LKW-Anteil (SV) von: **1.677 Lkw/24h**

Die maßgebende Verkehrsaufteilung (Aufteilung des Gesamtverkehrs in den Tag- und Nachtzeitraum) wird der genannten Verkehrsuntersuchung entnommen und findet mit einem mittleren stündlichen Verkehr am Tag (mt) von **563 Kfz**, einem mittleren stündlichen Verkehr in der Nacht (mn) von **79 Kfz** und Lkw-Anteilen von **17 %** am Tag (pt) und **24 %** in der Nacht (pn) Eingang in die Berechnung.

Prognose Nullfall 2030

B252 südlich und nördlich des Anschlusses K25

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV): **8.479 Kfz/24h**
mit einem LKW-Anteil (SV) von: **1.621 Lkw/24h**

Die maßgebende Verkehrsaufteilung (Aufteilung des Gesamtverkehrs in den Tag- und Nachtzeitraum) wird der genannten Verkehrsuntersuchung entnommen und findet mit einem mittleren stündlichen Verkehr am Tag (mt) von **495 Kfz**, einem mittleren stündlichen Verkehr in der Nacht (mn) von **69 Kfz** und Lkw-Anteilen von **18,6 %** am Tag (pt) und **26,2 %** in der Nacht (pn) Eingang in die Berechnung.

Die zugrunde gelegte zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt gemäß den allgemein gültigen Richtwerten 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw.

Gemäß dem ARS Nr.14/1991 des Bundesministeriums für Verkehr erfolgt in der Berechnung ein Korrekturwert $D_{\text{strO}} = -2,0 \text{ dB (A)}$ für die hier vorgesehene Verwendung von einer Deckschicht mit lärmmindernder Funktion, welche für den Neubau vorgesehen wird.

Mit diesen Ausgangswerten wurden die Beurteilungspegel für die einzelnen Immissionsorte getrennt nach Tag und Nacht gemäß RLS-90 berechnet und als Ergebnis in den jeweiligen Tabellen im Anhang aufgelistet.

4. Immissionsberechnung

Die lärmtechnische Berechnung erfolgt im vorliegenden Fall in drei Schritten.

1. Schritt:

Für den Neubau der Ostumgehung werden im betrachteten Untersuchungsabschnitt durch schalltechnische Einzelnachweise die Beurteilungspegel für die Gebäude berechnet, wobei auch die konkreten baulichen Gegebenheiten und Schallausbreitungsbedingungen Berücksichtigung finden. Auf Grundlage dieser Ergebnisse werden die gegebenenfalls notwendigen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert.

2. Schritt:

Für das Gebäude im Bereich der bestehenden Straße werden Beurteilungspegel für den Prognose Nullfall 2030 und Prognose Planfall 2030, berechnet, verglichen und beurteilt.

3. Schritt:

Es werden nur die Auswirkungen, welche durch die geplante Baumaßnahme ausgelöst werden, betrachtet. Die untersuchten Immissionsorte (Gebäude, Seiten, Stockwerke) sind in den Einzelpunktkarten Unterlage 17 Blatt 1 und Berechnungen gekennzeichnet.

Für die Berechnung der Beurteilungspegel wurden die digitalen Geländemodelle aus der technischen Straßenplanung verwendet. Die Geländesituation der Trasse in Form von Einschnitten und Dämmen wurde in das für die Berechnung herangezogene Programm *SoundPLAN*, Version 8.1 (Braunstein und Berndt GmbH), mit übernommen.

Die Berechnungsergebnisse sind nach amtlich festgesetzter Nutzung gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) bzw. nach ihrer realen Nutzung anhand der zugehörigen Immissionsgrenzwerte zu beurteilen.

Auf Grund der gewonnenen Ergebnisse können Aussagen über den Umfang der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

5. Lärmschutzmaßnahmen

Werden im Zuge der schalltechnischen Berechnung Rechtsansprüche auf Lärmvorsorge ermittelt, sind entsprechende Schutzmaßnahmen als Teil der Gesamtplanung vorzusehen, wobei grundsätzlich zwischen aktiven und passiven Maßnahmen zu unterscheiden ist.

Die vorliegende lärmtechnische Untersuchung ist als Unterlage 17 Bestandteil der Genehmigungsunterlage für den Neubau der Ostumgehung Vöhl-Dorfitter Südanschluss, aus diesem Grund werden die hier ermittelten Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenlärm ausschließlich auf diesen Abschnitt bezogen.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden an einem gewählten Immissionsort ohne Lärmschutzmaßnahmen in der Nacht überschritten.

Hierbei handelt es sich um das Wohngebäude Korbacher Straße 2, das Gebäude steht einzeln und kann unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Aspekt nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden.

Für dieses Gebäude werden im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen bzw. Vorgaben passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die einzelnen passiven Maßnahmen sind nicht Bestandteil dieser Unterlage und werden im Rahmen eines Entschädigungsverfahrens, vorbehaltlich einer Prüfung der Nutzung der betroffenen Räume, gemäß 24. BImSchV im Einzelnen festgelegt.

Die Überprüfung der wesentlichen Änderung für das Gebäude Alter Bahnhof 3 an der bestehenden Bundesstraße ergab keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch die geplante Umbaumaßnahme. Somit besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der vorliegenden Maßnahme.

An weiteren Gebäuden wurden keine Überschreitungen der Grenzwerte festgestellt, die einzelnen Ergebnisse sind wie bereits erläutert den anliegenden Unterlagen zu entnehmen.

6. Anlagen

Ergebnisse der Einzelpunktberechnung

Lageplan der Immissionsorte

B 252 Ostumfahrung Voehl-Dorfitter Südanschluss

Beurteilungspegel Planfall 2030

Lfd.	SW	HFront	SA	H I-A	Lm, Planung		GW-Überschr.		Bemerkungen
Nr.					Tag	Nacht	Tag	Nacht	
			m	m	in dB(A)		in dB(A)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Korbacher Straße 2					IGW T/N: 64 / 54 dB(A) Nutzung: MI				
5	EG	S	32,42	3,00	63	55	---	1	
6	EG	W	37,72	3,00	49	41	---	---	
7	EG	N	36,68	3,00	55	47	---	---	
8	EG	O	32,73	3,00	63	55	---	1	
Korbacher Straße 4					IGW T/N: 64 / 54 dB(A) Nutzung: MI				
9	2.OG	W	122,99	10,00	50	42	---	---	
	1.OG		122,99	7,00	49	41	---	---	
	EG		122,99	4,00	48	40	---	---	
10	2.OG	S	114,41	10,00	53	45	---	---	
	1.OG		114,41	7,00	52	44	---	---	
	EG		114,41	4,00	51	43	---	---	
11	2.OG	O	120,13	9,00	50	43	---	---	
	1.OG		120,13	7,00	49	42	---	---	
	EG		120,13	4,00	49	41	---	---	
Am Steinbruch 1					IGW T/N: 64 / 54 dB(A) Nutzung: MI				
12	EG	NW	89,43	5,00	42	34	---	---	
13	EG	SW	79,01	5,00	55	47	---	---	
Am Steinbruch 3					IGW T/N: 64 / 54 dB(A) Nutzung: MI				
14	EG	W	66,42	7,00	54	46	---	---	
15	EG	S	60,42	6,00	59	52	---	---	
16	EG	O	62,76	6,00	59	51	---	---	



37269 Eschwege, Kurt-Holzappel-Straße 37

29.05.2019
PL1.01 Th
Seite: 1

B 252 Ostumfahrung Voehl-Dorfitter Südanschluss

Beurteilungspegel Planfall 2030

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Immissionsortnummer
2	SW	Stockwerk
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4-	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort - Achse Straße
5	H I-A	Höhe des Immissionsortes über - Achse Straße
6-7	Lm, Planung	Beurteilungspegel Prognose Planfall
8-9	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes
10	Bemerkungen	Bemerkungen



37269 Eschwege, Kurt-Holzappel-Straße 37

29.05.2019
PL1.01 Th
Seite: 2

B 252 Ostumfahrung Voehl-Dorfitter Südanschluss

Untersuchung der wesentlichen Änderung

Lfd.	SW	HFront	Prognose Nullfall		Planfall		Diff. alt/neu		wes.	Anpruch
Nr.			Tag	Nacht	Tag	Nacht			Änderung	passiv
			in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Alter Bahnhof 3			0+251			Nutzung: MI				
1	EG	S	64	56	64	56	0,0	0,0		nein
2	1.OG	O	68	61	68	61	0,0	0,0		nein
	EG		68	61	68	61	0,0	0,0		nein
3	1.OG		69	61	69	61	0,0	0,0		nein
	EG		69	61	69	61	0,0	0,0		nein
4	1.OG	N	65	58	65	58	0,0	0,0		nein



37269 Eschwege, Kurt-Holzappel-Straße 37

29.05.2019
PL1.01 Th
Seite: 1

B 252 Ostumfahrung Voehl-Dorfitter Südanschluss

Untersuchung der wesentlichen Änderung

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Lfd. Immissionsortnummer
2	SW	Stockwerk
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4-5	Prognose Nullfall	Beurteilungspegel Prognose Nullfall 2030 tags/nachts
6-7	Planfall	Beurteilungspegel Prognose Planfall 2030 tags/nachts
8-9	Diff. alt/neu	Differenz Prognose ohne/mit Ausbau tags/nachts
10	wes.	Wesentliche Änderung: ja/nein
11	Anpruch	Anspruch auf passiven Lärmschutz tags/nachts bzw. Entschädigung Außenwohnbereich



37269 Eschwege, Kurt-Holzappel-Straße 37

29.05.2019
PL1.01 Th
Seite: 2



Wohnhaus
Alter Bahnhof
Haus Nr. 3
re > N / li > O



Wohnhaus
Bahnwärterhaus
Korbacher Str. 2
re > S / li > W

**K25 von
Dorfitter**

Wohnhaus
Korbacher Str. 4

Wohnhaus
Am Steinbruch 1

Lagerhalle

Wohnhaus
Bahnwärterhaus
Korbacher Str. 2

Wohnhaus
Am Steinbruch 3

B 252 Planung

**K25 nach
Obernburg**

Wohnhaus
Alter Bahnhof
Haus Nr. 3

Wohnhaus
Korbacher Straße 4
re > S / li > W

Wohnhaus
Am Steinbruch 1
re > SO / li > SW

Wohnhaus
Am Steinbruch 3
re > O / li > S

Legende

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brückenwiderlager
- Hauptgebäude
- Immissionsort
- Fassadenpunkte

5. Planänderung

Schalltechnische Berechnung
B252 OU Vöhl Dorfitter

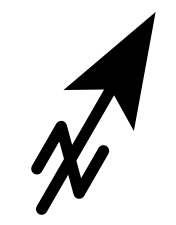
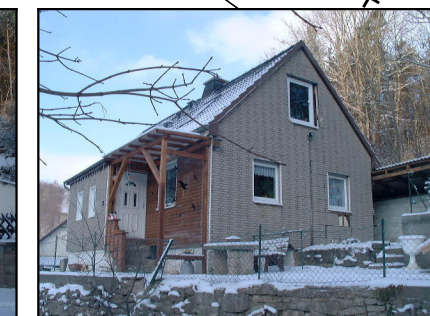
Maßstab 1:2.000

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Eschwege



Aufgestellt
Mai 2019
PL1.01 Th

**B 252 von
Frankenberg**



77000

76750

77500

77250

92500

92750

92750

93000