

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße (3. BA)

Str.-km	0,864	bis Str.-km	0,789	Hessische Straßen und Verkehrsverwaltung
Bau-km	5+100,000	bis Bau-km	6+097,550	
Nächster Ort: Stadtallendorf				Amt für Straßen- und Verkehrswesen Marburg
Baulänge:	0,998 km			
Länge der Anschlüsse:	0,125 km			

Planfeststellung

für die Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße (3. Bauabschnitt)

Unterlage 11.1 - Ergebnisse emissionstechnischer Berechnungen -

<p>Aufgestellt:</p> <p>Marburg, den 11.08.2011 Amt für Straßen- und Verkehrswesen</p> <p>gez. i. A. <u>Heinrich</u></p>	<p>Geprüft:</p> <p>Marburg, den 11.08.2011 Amt für Straßen- und Verkehrswesen</p> <p>gez. i. A. <u>Friauf</u> (Projektleiter)</p>																
<table border="1"> <tr> <td>Unterlage</td> <td>Nr. 11.1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">zum</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Planfeststellungsbeschluss</td> </tr> <tr> <td colspan="2">vom 19.12.2016</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Gz. VI1 A 061 k 06 # 2.143</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Wiesbaden, den 29.12.2016</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Im Auftrag</td> </tr> </table> <p> Vincenzi, Baudirektor</p>	Unterlage	Nr. 11.1	zum		Planfeststellungsbeschluss		vom 19.12.2016		Gz. VI1 A 061 k 06 # 2.143		Wiesbaden, den 29.12.2016		Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung		Im Auftrag		<p>Genehmigt:</p> <p>Marburg, den 11.08.2011 Amt für Straßen- und Verkehrswesen</p> <p>gez. i. A. <u>Dr. Fischer</u> (Projektmanager)</p>
Unterlage	Nr. 11.1																
zum																	
Planfeststellungsbeschluss																	
vom 19.12.2016																	
Gz. VI1 A 061 k 06 # 2.143																	
Wiesbaden, den 29.12.2016																	
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung																	
Im Auftrag																	



Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße

3. Bauabschnitt

Lärmschutzmaßnahmen

Rechtliche Grundlagen

Die Rechtsbasis des Lärmschutzes bildet das Bundesimmissionsschutzgesetz vom 01.04.1974 in der Neufassung vom 14.05.1990 (BlmSchG) und die dazu ergangene 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990 (16. BlmSchV).

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße (eine Änderung ist nach der 16. BlmSchV unter anderem dann wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen baulich erweitert wird) sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind („Lärmvorsorge“). Gemäß Verkehrslärmschutzverordnung ist dies erreicht, wenn dort festgelegte Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Lärm wird von den sich bewegenden Fahrzeugen hauptsächlich durch deren Motoren und durch das Abrollen der Reifen auf der Fahrbahn erzeugt. Der von der Straße ausgehende Lärm ist deshalb in erster Linie abhängig von der Verkehrsbelastung der Straße und dem Anteil an Schwerfahrzeugen.

Alle Lärmuntersuchungen werden deshalb auf die Verkehrsbelastung einerseits und normierte Lärmwerte der Fahrzeuge andererseits abgestellt, so dass objektive Ergebnisse ohne zufällige Einflüsse zugrundegelegt werden.

Da die Lärmvorsorgepflicht im Gesetz ausdrücklich an den Bau der Straße und somit an die Neuschaffung eines Lärmkonfliktes gebunden ist, dürfen schon bestehende Lärmbelastungen nicht betrachtet werden.

Die 16. BlmSchV gibt sowohl Grenzwerte zumutbarer Belastung als auch das Verfahren zur Errechnung der Belastung vor. Nur solcherart errechnete Werte dürfen den Grenzwerten gegenübergestellt werden. Die Grenzwerte zumutbarer Belastung sind nach der Art der baulichen Nutzung gemäß Baunutzungsverordnung differenziert und betragen:

	bei Tag	bei Nacht
- an Krankenhäusern, Schulen Kurheimen und Altenheimen	57 dB (A)	47 dB (A)
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB (A)	49 dB (A)
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
- in Gewerbegebieten und Industriegebieten	69 dB (A)	59 dB (A)

Die Klassifizierung der schutzwürdigen Bebauung erfolgt nach den Bebauungsplänen und Angaben der Kommunen.

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung betrachtet die Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße (3. Bauabschnitt) von Bau-km 5+100,000 bis Bau-km 6+097,550.

Die straßenseitigen Kennzeichen in der schalltechnischen Untersuchung sind Asphalt mit dem akustischen Kennwert von -2 dB(A) gemäß RLS-90.

In die Berechnung eingeführt werden die Verkehrsbelastungen des Prognosefalles der Verkehrsuntersuchung, also die künftig erwarteten Verkehrsmengen.

Die schalltechnische Berechnung erfolgt gemäß 16. BImSchV nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind als Unterlage 11.1 beigelegt.

Grundlage für eine Bewertung der Lärmbelastung nach den Kriterien der Lärmvorsorge ist der Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen.

Voraussetzung für eine wesentliche Änderung ist ein erheblicher baulicher Eingriff, wenn durch ihn der bisher vorhandene Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort

um mindestens 3 dB (A) erhöht wird,

auf mindestens 70 dB (A) am Tag oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird,

von mindestens 70 dB (A) am Tag oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht weiter erhöht wird.

Diese Erhöhungen müssen in der Regel ausschließlich aus der baulichen Veränderung resultieren. Veränderungen aus der Verkehrsbelastung dürfen nicht berücksichtigt werden. Somit ist der Bestand mit der Planung zu vergleichen unter der Maßgabe einheitlicher Verkehrswerte.

Durch eine Verfügung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen wurden abweichend hierzu folgende Festlegungen getroffen:

Die Tieferlegung der B 454 im Bereich der Stadt Stadtallendorf stellt eine korrespondierende Maßnahme zum geplanten Bau der BAB A 49 zwischen dem derzeitigen Bauende bei Neuental und der A 5 dar.

- Die Maßnahme stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar.
- Zur Ermittlung der Anspruchsvoraussetzungen für Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV (wesentliche Änderung) ist folgender Vorher-Nachher-Vergleich anzusetzen:

- a) Verkehrsbelastung ohne A 49 im Jahre 2025 (Prognosenußfall, vom Büro SSP Consult/2011) / ohne Tieferlegung der B 454
- b) Verkehrsbelastung mit A 49 im Jahre 2025 (Planfall, vom Büro SSP Consult/2011) / mit Tieferlegung der B 454.“

Überprüfung der wesentlichen Änderung

Die Überprüfung der wesentlichen Änderung ergab, dass für einzelne Bereiche die hierfür notwendigen Kriterien (siehe Tabelle „Untersuchung der wesentlichen Änderung“ und Unterlage 11.1, Blatt 1) erfüllt sind. Dies führt dazu, dass hier die Grenzwerte der Lärmvorsorge zu berücksichtigen sind.

Wie aus der Tabelle „Untersuchung der wesentlichen Änderung“ zu entnehmen ist, wurde an nachfolgenden Gebäuden eine wesentliche Änderung festgestellt:

Immissionspunkt Nr. (Berechnung wesentl. Änderung)	Anschrift
4	An der Dorfwiese 4
21	Ziegelstraße 10
38	Kronring 10
39	Kronring 12
40	Kronring 14
41	Kronring 16
42	Kronring 18
43	Kronring 20
44	Kronring 22
45	Kronring 24
46	Kronring 26
47	Kronring 28
48	Kronring 30
49	Kronring 32
50	Kronring 34
92	Luchgraben 9
93	Luchgraben 11
98	Gießener Straße 1,3,5,7
99	Gießener Straße 1,3,5,7

Ergebnisse

Die Überprüfung der wesentlichen Änderung und die sich daraus ergebenden Ergebnisse (siehe Tabelle "Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (RLS 90)" und Unterlage 11.1, Blatt 2) führen dazu, dass in o.g. Bereichen aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Im Einzelnen sind folgende Schallschutzmaßnahmen geplant:

- Verblendung der Trogstrecke mit hochabsorbierendem Material
- Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m Höhe und einer Länge von 118 m von Station 5+190,000 bis Station 5+300,000.
- Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m Höhe und einer Länge von 223 m von Station 5+317,000 bis Station 5+538,000.
- Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m Höhe und einer Länge von 421 m von Station 5+727,000 bis Station 6+139,000.
- Passive Schutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV

Tieferlegung der B 454 in Stadtlenddorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3.

Baubabschnitt

Emissionsberechnung Straße - Bezugsfall (2025)

Legende

Straße		Straßenname
KM		Kilometrierung
LmE tags	dB(A)	Emissionspegel tags
LmE nachts	dB(A)	Emissionspegel nachts
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
PT	%	Lkw-Anteil, tags
PN	%	Lkw-Anteil, nachts
M/Tag (Faktor)		Taganteil
M/Nacht (Faktor)		Nachtanteil
Lm25 tags	dB(A)	Pegel in 25m Abstand, tags
Lm25 nachts	dB(A)	Pegel in 25m Abstand, nachts
v Pkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw
v Lkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw
D VT	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit tags
D vN	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit nachts
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen

**Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3.
Bauabschnitt**

Emissionsberechnung Straße - Bezugsfall (2025)

Straße	KM	LmE tags dB(A)	LmE nachts dB(A)	DTV Kfz/24h	PT %	PN %	M/Tag (Faktor)	M/Nacht (Faktor)	Lm25 tags dB(A)	Lm25 nachts dB(A)	v Pkw km/h	v Lkw km/h	D vT dB(A)	D vN dB(A)	D StrO dB(A)	Steigung %	D Stg dB(A)	D Refi dB(A)
B 454 ab Lilienthalstraße	0,297	65,1	57,3	15100	6,0	5,0	0,060	0,011	68,6	61,0	60,0	60,0	-3,5	-3,7	0,0	0,2	0,0	0,0
B 454 ab Hauptstraße	0,817	61,3	53,4	8500	5,0	4,0	0,060	0,011	65,9	58,2	50,0	50,0	-4,9	-5,1	0,0	5,4	0,3	0,0

**Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3.
Bauabschnitt**

Emissionsberechnung Straße - Planfall (2025)

Straße	KM	LmE tags dB(A)	LmE nachts dB(A)	DTV Kfz/24h	PT %	PN %	M/Tag (Faktor)	M/Nacht (Faktor)	Lm25 tags dB(A)	Lm25 nachts dB(A)	v Pkw km/h	v Lkw km/h	D vT dB(A)	D vN dB(A)	D StrO dB(A)	Steigung %	D Stg dB(A)	D Refl dB(A)
B 454 ab Lilienthalstraße	4,787	69,6	62,2	19700	20,0	20,0	0,060	0,011	72,2	64,9	80,0	80,0	-0,7	-0,7	-2,0	-0,4	0,0	0,0
B 454 ab Hauptstraße	5,295	68,3	60,9	14600	20,0	20,0	0,060	0,011	70,9	63,6	80,0	80,0	-0,7	-0,7	-2,0	-0,5	0,0	0,0

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt Tag	Lm,alt Nacht	Lm,neu Tag	Lm,neu Nacht	Diff. alt/neu Tag	Diff. alt/neu Nacht	wes. Änd.	Anspr. passiv
1	2	3	4 m	5 m	6 in dB(A)	7 in dB(A)	8 in dB(A)	9 in dB(A)	10 in dB(A)	11 in dB(A)	12	13
Scheidsweg 7 Station:0+000 Nutzung: MI												
1	SO	EG	94,17	2,85	55	47	55	47	-0,2	0,2	nein	---
Scheidsweg 5 Station:0+000 Nutzung: MI												
2	SO	2.OG	114,24	8,72	56	48	56	49	0,6	0,9	nein	---
2	SO	1.OG	114,24	5,92	55	47	55	48	0,1	0,5	nein	---
2	SO	EG	114,24	3,12	54	46	53	46	-0,3	0,0	nein	---
Scheidsweg 3 Station:0+000 Nutzung: MI												
3	SO	2.OG	131,24	8,89	54	46	54	46	0,4	0,7	nein	---
3	SO	1.OG	131,24	6,09	53	45	54	46	0,5	0,9	nein	---
3	SO	EG	131,24	3,29	52	44	52	45	0,2	0,6	nein	---
An der Dorfweiese 4 Station:0+000 Nutzung: MI												
4	SO	2.OG	48,32	7,17	62	54	65	58	3,2	3,6	ja	T/N
4	SO	1.OG	48,32	4,37	61	53	64	57	2,7	3,1	ja	N
4	SO	EG	48,32	1,57	59	51	60	52	1,2	1,5	nein	---
An der Dorfweiese 2 Station:0+000 Nutzung: MI												
5	SO	1.OG	68,02	4,70	58	50	58	50	0,4	0,8	nein	---
5	SO	EG	68,02	1,90	57	49	56	49	-0,2	0,1	nein	---
An der Dorfweiese 5 Station:0+000 Nutzung: MI												
6	S	1.OG	79,84	4,34	58	50	60	52	1,5	1,9	nein	---
6	S	EG	79,84	1,54	57	49	58	51	1,4	1,8	nein	---
An der Dorfweiese 3 Station:0+000 Nutzung: MI												
7	S	1.OG	99,95	5,30	54	47	56	49	1,8	2,2	nein	---
7	S	EG	99,95	2,50	53	45	54	46	0,9	1,3	nein	---
Hauptstraße 7 Station:0+000 Nutzung: MI												
8	O	1.OG	109,36	5,36	54	46	55	47	0,8	1,0	nein	---
8	O	EG	109,36	2,56	53	45	54	45	0,6	0,8	nein	---
Hauptstraße 5 Station:0+000 Nutzung: MI												
9	O	1.OG	88,25	5,10	59	50	59	50	-0,1	-0,1	nein	---
9	O	EG	88,25	2,30	57	49	57	49	-0,1	-0,1	nein	---
Hauptstraße 3 Station:0+000 Nutzung: MI												
10	O	2.OG	62,71	6,97	65	57	66	57	0,3	0,3	nein	---



Amt für Straßen- und Verkehrswesen
35043 Marburg, Raiffeisenstraße 7

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt	Lm,alt	Lm,neu	Lm,neu	Diff. alt/neu		wes. Änd.	Anspr. passiv
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		
1	2	3	4	5	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		12	13
10	O	1.OG	62,71	4,17	65	57	66	57	0,4	0,4	nein	---
10	O	EG	62,71	1,37	65	56	65	57	0,6	0,6	nein	---
Hauptstraße 3 Station:0+000 Nutzung: MI												
11	S	2.OG	55,71	7,07	66	57	66	58	0,5	0,7	nein	---
11	S	1.OG	55,71	4,27	65	57	66	57	0,6	0,8	nein	---
11	S	EG	55,71	1,47	64	56	65	57	0,6	0,7	nein	---
Hauptstraße 1 Station:0+000 Nutzung: MI												
12	O	1.OG	38,45	4,98	68	60	69	60	0,4	0,4	nein	---
12	O	EG	38,45	2,18	68	59	68	60	0,5	0,5	nein	---
Hauptstraße 1 Station:0+000 Nutzung: MI												
13	S	1.OG	33,31	5,27	66	58	67	59	0,8	0,9	nein	---
13	S	EG	33,31	2,47	65	57	66	58	1,3	1,4	nein	---
Hauptstraße 10 Station:0+000 Nutzung: MI												
14	S	2.OG	100,86	6,90	58	49	58	50	0,5	0,7	nein	---
14	S	1.OG	100,86	4,10	55	47	56	48	0,8	1,0	nein	---
14	S	EG	100,86	1,30	54	45	54	46	0,6	0,7	nein	---
Hauptstraße 8 Station:0+000 Nutzung: WA												
15	W	1.OG	82,66	4,29	60	52	61	52	0,2	0,3	nein	---
15	W	EG	82,66	1,49	59	50	59	50	0,1	0,1	nein	---
Hauptstraße 6 Station:0+000 Nutzung: WA												
16	W	1.OG	58,01	4,45	66	58	66	58	0,0	0,1	nein	---
16	W	EG	58,01	1,65	66	58	66	58	-0,1	0,0	nein	---
Hauptstraße 4 Station:0+000 Nutzung: WA												
17	W	1.OG	37,05	4,60	69	61	70	61	0,2	0,2	nein	---
17	W	EG	37,05	1,80	70	61	70	61	0,2	0,2	nein	---
Hauptstraße 4 Station:0+000 Nutzung: WA												
18	S	1.OG	31,92	4,29	66	58	67	59	1,0	1,2	nein	---
18	S	EG	31,92	1,49	63	54	64	56	1,0	1,3	nein	---
Ziegelstraße 8 Station:0+000 Nutzung: WA												
19	W	2.OG	57,77	10,66	58	50	59	52	1,1	1,4	nein	---
19	W	1.OG	57,77	7,86	57	49	59	51	1,2	1,6	nein	---

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt	Lm,alt	Lm,neu	Lm,neu	Diff. alt/neu		wes. Änd.	Anspr. passiv
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		
1	2	3	4	5	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)			13
19	W	EG	57,77	5,06	56	48	58	50	1,2	1,5	nein	---
Ziegelstraße 10 Station:0+000 Nutzung: WA												
20	W	1.OG	32,78	8,35	61	53	62	55	1,6	2,0	nein	---
20	W	EG	32,78	5,55	60	52	61	53	1,4	1,8	nein	---
Ziegelstraße 10 Station:0+000 Nutzung: WA												
21	S	1.OG	25,50	7,86	63	56	68	60	4,5	4,9	ja	T/N
21	S	EG	25,50	5,06	63	55	64	57	1,5	2,0	nein	---
Ziegelweg 7 Station:0+000 Nutzung: WA												
22	S	1.OG	36,01	7,86	60	53	60	52	-0,7	-0,2	nein	---
22	S	EG	36,01	5,06	58	51	56	48	-2,7	-2,3	nein	---
Ziegelweg 2 Station:0+000 Nutzung: WA												
23	S	1.OG	25,94	7,95	63	55	64	57	1,5	2,0	nein	---
23	S	EG	25,94	5,15	62	54	60	53	-1,2	-0,8	nein	---
Ziegelweg 6 Station:0+000 Nutzung: WA												
24	S	1.OG	26,06	7,78	63	55	63	55	0,1	0,6	nein	---
24	S	EG	26,06	4,98	61	53	59	51	-2,3	-1,9	nein	---
Ziegelweg 8 Station:0+000 Nutzung: WA												
25	S	EG	53,87	6,00	54	47	51	44	-3,0	-2,5	nein	---
Kronpfad 1 Station:0+000 Nutzung: WA												
26	S	1.OG	26,27	7,81	62	55	60	53	-2,1	-1,6	nein	---
26	S	EG	26,27	5,01	61	53	58	50	-3,6	-3,2	nein	---
Kronpfad 2 Station:0+000 Nutzung: WA												
27	S	1.OG	53,43	8,19	57	49	52	45	-4,2	-3,8	nein	---
27	S	EG	53,43	5,39	55	47	51	44	-4,0	-3,6	nein	---
Neustädter Straße 5 Station:0+000 Nutzung: WA												
28	S	1.OG	24,44	7,13	63	55	56	49	-6,8	-6,3	nein	---
28	S	EG	24,44	4,33	62	54	54	47	-7,5	-7,1	nein	---
Holzweg 2 Station:0+000 Nutzung: WA												
29	S	1.OG	26,41	6,66	62	54	53	45	-9,7	-9,2	nein	---
29	S	EG	26,41	3,86	61	53	51	44	-9,7	-9,2	nein	---

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt	Lm,alt	Lm,neu	Lm,neu	Diff. alt/neu		wes. Änd.	Anspr. passiv		
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
1	2	3	4	5	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)			13		
Ziegelweg 12A													Station:0+000	Nutzung: WA
30	SO	EG	35,14	3,44	58	50	50	42	-8,3	-7,8	nein	---		
Neustädter Straße 9a													Station:0+000	Nutzung: WA
31	SO	1.OG	61,28	7,35	54	46	50	42	-4,2	-3,8	nein	---		
31	SO	EG	61,28	4,55	52	44	49	41	-3,3	-2,9	nein	---		
Neustädter Straße 9													Station:0+000	Nutzung: WA
32	SO	1.OG	25,27	6,06	63	55	55	48	-7,0	-6,6	nein	---		
32	SO	EG	25,27	3,26	61	53	55	47	-6,6	-6,1	nein	---		
Neustädter Straße 11													Station:0+000	Nutzung: WA
33	SO	1.OG	37,40	6,91	60	52	53	46	-6,5	-6,1	nein	---		
33	SO	EG	37,40	4,11	59	51	52	45	-6,6	-6,2	nein	---		
Kronring 4e													Station:0+000	Nutzung: WA
34	SO	2.OG	27,13	9,97	64	56	63	56	-0,8	-0,5	nein	---		
34	SO	1.OG	27,13	7,17	64	56	60	53	-3,5	-3,2	nein	---		
34	SO	EG	27,13	4,37	62	55	58	51	-3,9	-3,6	nein	---		
Kronring 4c													Station:0+000	Nutzung: WA
35	SO	2.OG	28,11	10,12	64	57	65	57	0,6	0,8	nein	---		
35	SO	1.OG	28,11	7,32	64	56	61	54	-2,4	-2,1	nein	---		
35	SO	EG	28,11	4,52	62	55	59	51	-3,4	-3,2	nein	---		
Kronring 6													Station:0+000	Nutzung: WA
36	SO	1.OG	27,03	9,55	64	57	65	58	0,8	1,1	nein	---		
36	SO	EG	27,03	6,75	63	56	62	55	-1,2	-0,9	nein	---		
Kronring 8													Station:0+000	Nutzung: WA
37	SO	1.OG	27,97	9,39	64	56	64	57	0,5	0,8	nein	---		
37	SO	EG	27,97	6,59	62	55	61	54	-0,9	-0,6	nein	---		
Kronring 10													Station:0+000	Nutzung: WA
38	SO	1.OG	27,44	10,91	64	56	66	59	1,9	2,1	ja	T/N		
38	SO	EG	27,44	8,11	63	56	64	56	0,2	0,5	nein	---		
Kronring 12													Station:0+000	Nutzung: WA
39	SO	1.OG	26,32	9,49	65	57	67	59	2,0	2,3	ja	T/N		
39	SO	EG	26,32	6,69	64	56	64	57	0,5	0,8	nein	---		



Amt für Straßen- und Verkehrswesen
35043 Marburg, Raiffeisenstraße 7

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt Tag in dB(A)	Lm,alt Nacht in dB(A)	Lm,neu Tag in dB(A)	Lm,neu Nacht in dB(A)	Diff. alt/neu Tag in dB(A)	Diff. alt/neu Nacht in dB(A)	wes. Änd.	Anspr. passiv
1	2	3	4 m	5 m	6	7	8	9	10	11	12	13
Kronring 14 Station:0+000 Nutzung: WA												
40	SO	1.OG	25,37	9,84	65	57	68	61	3,4	3,6	ja	T/N
40	SO	EG	25,37	7,04	64	56	65	58	1,3	1,5	nein	---
Kronring 16 Station:0+000 Nutzung: WA												
41	SO	1.OG	27,58	10,74	64	57	67	59	2,6	2,9	ja	T/N
41	SO	EG	27,58	7,94	62	54	64	57	2,3	2,6	ja	T/N
Kronring 18 Station:0+000 Nutzung: WA												
42	SO	EG	31,17	8,37	61	54	63	56	2,1	2,3	ja	T/N
Kronring 20 Station:0+000 Nutzung: WA												
43	SO	1.OG	35,20	10,02	61	53	63	56	2,2	2,5	ja	T/N
43	SO	EG	35,20	7,22	58	50	60	52	1,8	2,1	ja	T/N
Kronring 22 Station:0+000 Nutzung: WA												
44	SO	1.OG	34,64	9,56	60	53	63	56	3,1	3,4	ja	T/N
44	SO	EG	34,64	6,76	57	49	59	52	2,7	2,9	ja	N
Kronring 24 Station:0+000 Nutzung: WA												
45	SO	EG	37,24	7,99	58	50	61	53	3,0	3,3	ja	T/N
Kronring 26 Station:0+000 Nutzung: WA												
46	SO	1.OG	38,31	10,66	59	52	64	56	4,3	4,5	ja	T/N
46	SO	EG	38,31	7,86	57	49	60	53	3,2	3,4	ja	T/N
Kronring 28 Station:0+000 Nutzung: WA												
47	SO	EG	37,04	7,44	56	49	60	53	3,7	3,9	ja	T/N
Kronring 30 Station:0+000 Nutzung: WA												
48	SO	1.OG	33,72	9,46	60	52	65	57	5,0	5,3	ja	T/N
48	SO	EG	33,72	6,66	56	48	60	53	4,4	4,6	ja	T/N
Kronring 32 Station:0+000 Nutzung: WA												
49	SO	1.OG	37,06	8,44	56	48	61	54	5,3	5,5	ja	T/N
49	SO	EG	37,06	5,64	53	45	57	50	4,5	4,8	ja	N
Kronring 34 Station:0+000 Nutzung: WA												
50	SO	EG	40,53	7,09	53	45	57	50	4,7	5,0	ja	N

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt	Lm,alt	Lm,neu	Lm,neu	Diff. alt/neu		wes. Änd.	Anspr. passiv
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		
1	2	3	4	5	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)			13
Kronring 36 Station:0+000 Nutzung: WA												
51	SO	1.OG	58,52	9,00	51	43	55	48	4,5	4,8	nein	---
51	SO	EG	58,52	6,20	46	38	50	43	4,6	4,8	nein	---
Bahnhofstraße 33 Station:0+000 Nutzung: WA												
52	N	1.OG	33,62	4,13	66	58	65	57	-0,7	-0,7	nein	---
52	N	EG	33,62	1,33	64	56	63	55	-0,7	-0,6	nein	---
Bahnhofstraße 33 Station:0+000 Nutzung: WA												
53	O	1.OG	38,19	3,93	66	57	65	57	-0,5	-0,5	nein	---
53	O	EG	38,19	1,13	64	55	64	55	0,0	-0,1	nein	---
Bahnhofstraße 31 Station:0+000 Nutzung: WA												
54	O	1.OG	75,61	4,94	61	53	61	52	-0,9	-0,8	nein	---
54	O	EG	75,61	2,14	60	51	59	50	-1,0	-1,1	nein	---
Bahnhofstraße 29 Station:0+000 Nutzung: WA												
55	O	1.OG	90,34	4,70	58	49	57	48	-0,9	-0,8	nein	---
55	O	EG	90,34	1,90	56	47	55	47	-0,8	-0,8	nein	---
Bahnhofstraße 27 Station:0+000 Nutzung: WA												
56	NW	1.OG	110,68	4,39	56	48	57	48	0,1	0,4	nein	---
56	NW	EG	110,68	1,59	55	47	55	47	-0,1	0,2	nein	---
Bahnhofstraße 26 Station:0+000 Nutzung: WA												
57	N	2.OG	12,92	7,48	69	61	69	61	0,4	0,6	nein	---
57	N	1.OG	12,92	4,68	69	61	69	61	-0,2	-0,2	nein	---
57	N	EG	12,92	1,88	69	60	69	60	-0,1	-0,1	nein	---
Bahnhofstraße 26 Station:0+000 Nutzung: WA												
58	W	2.OG	17,20	7,67	70	62	69	60	-1,6	-1,6	nein	---
58	W	1.OG	17,20	4,87	71	62	69	60	-1,7	-1,7	nein	---
58	W	EG	17,20	2,07	71	62	69	61	-1,8	-1,8	nein	---
Bahnhofstraße 24 Station:0+000 Nutzung: WA												
59	W	2.OG	25,04	7,63	70	61	68	60	-1,6	-1,6	nein	---
59	W	1.OG	25,04	4,83	70	62	68	60	-1,8	-1,7	nein	---
59	W	EG	25,04	2,03	70	62	68	60	-1,8	-1,8	nein	---

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt	Lm,alt	Lm,neu	Lm,neu	Diff. alt/neu		wes. Änd.	Anspr. passiv
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		
1	2	3	4	5	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		12	13
Bahnhofstraße 22 Station:0+000 Nutzung: WA												
60	W	1.OG	46,62	5,81	68	59	66	58	-1,4	-1,3	nein	---
60	W	EG	46,62	3,01	68	59	66	58	-1,5	-1,4	nein	---
Bahnhofstraße 20 Station:0+000 Nutzung: WA												
61	W	2.OG	78,09	7,71	59	51	59	51	-0,4	-0,1	nein	---
61	W	1.OG	78,09	4,91	59	50	58	50	-0,4	-0,2	nein	---
61	W	EG	78,09	2,11	55	47	55	47	0,3	0,6	nein	---
Bahnhofstraße 24A Station:0+000 Nutzung: WA												
62	W	1.OG	26,63	6,55	62	54	62	54	-0,1	0,3	nein	---
62	W	EG	26,63	3,75	61	53	60	52	-0,7	-0,4	nein	---
Kreppelweg 1 Station:0+000 Nutzung: WA												
63	N	1.OG	36,22	7,27	61	53	59	52	-1,4	-1,1	nein	---
63	N	EG	36,22	4,47	59	51	57	50	-1,8	-1,4	nein	---
Kreppelweg 1A Station:0+000 Nutzung: WA												
64	N	EG	34,74	3,80	60	52	58	50	-1,8	-1,5	nein	---
Kreppelweg 2 Station:0+000 Nutzung: WA												
65	NW	1.OG	64,97	6,17	54	46	54	47	0,2	0,5	nein	---
65	NW	EG	64,97	3,37	51	43	52	44	0,9	1,3	nein	---
Kreppelweg 3 Station:0+000 Nutzung: WA												
66	N	1.OG	30,91	6,87	62	54	60	53	-1,2	-0,8	nein	---
66	N	EG	30,91	4,07	60	52	58	51	-1,9	-1,6	nein	---
Kreppelweg 4 Station:0+000 Nutzung: WA												
67	N	1.OG	61,95	6,18	55	47	55	47	-0,2	0,1	nein	---
67	N	EG	61,95	3,38	52	45	53	45	0,4	0,8	nein	---
Kreppelweg 4a Station:0+000 Nutzung: WA												
68	N	1.OG	59,37	6,12	55	47	54	47	-0,5	-0,1	nein	---
68	N	EG	59,37	3,32	52	44	52	45	0,2	0,6	nein	---
Kreppelweg 5 Station:0+000 Nutzung: WA												
69	N	EG	30,04	4,40	60	52	58	51	-2,1	-1,7	nein	---

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt	Lm,alt	Lm,neu	Lm,neu	Diff. alt/neu		wes. Änd.	Anspr. passiv
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		
1	2	3	4	5	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		12	13
Kreppelweg 6 Station:0+000 Nutzung: WA												
70	NW	1.OG	59,43	5,44	53	45	52	45	-0,7	-0,3	nein	---
70	NW	EG	59,43	2,64	51	43	51	43	-0,2	0,2	nein	---
Kreppelweg 7 Station:0+000 Nutzung: WA												
71	N	1.OG	28,19	6,63	62	54	60	52	-2,3	-1,9	nein	---
71	N	EG	28,19	3,83	60	53	58	50	-2,9	-2,4	nein	---
Bismarckstraße 4 Station:0+000 Nutzung: WA												
72	NW	1.OG	59,71	5,14	54	46	52	45	-1,6	-1,2	nein	---
72	NW	EG	59,71	2,34	51	43	50	42	-1,8	-1,4	nein	---
Kreppelweg 9 Station:0+000 Nutzung: WA												
73	N	1.OG	25,92	6,36	62	55	59	51	-3,6	-3,2	nein	---
73	N	EG	25,92	3,56	60	52	56	48	-4,4	-3,9	nein	---
Kreppelweg 8 Station:0+000 Nutzung: WA												
74	NW	1.OG	61,75	6,08	54	47	53	45	-1,7	-1,3	nein	---
74	NW	EG	61,75	3,28	53	45	51	44	-1,8	-1,4	nein	---
Kreppelweg 11 Station:0+000 Nutzung: WA												
75	N	1.OG	22,97	6,05	63	55	59	52	-3,6	-3,2	nein	---
75	N	EG	22,97	3,25	62	54	58	50	-4,1	-3,7	nein	---
Kreppelweg 10 Station:0+000 Nutzung: WA												
76	NW	1.OG	49,08	4,97	55	47	51	43	-3,9	-3,5	nein	---
76	NW	EG	49,08	2,17	53	45	50	43	-2,8	-2,3	nein	---
Kreppelweg 13 Station:0+000 Nutzung: WA												
77	N	EG	20,12	2,71	62	55	58	50	-4,5	-4,1	nein	---
Kreppelweg 12 Station:0+000 Nutzung: WA												
78	NW	2.OG	50,12	7,59	57	49	52	44	-5,1	-4,7	nein	---
78	NW	1.OG	50,12	4,79	55	47	50	43	-5,1	-4,7	nein	---
78	NW	EG	50,12	1,99	53	45	48	40	-5,1	-4,7	nein	---
Kreppelweg 12 Station:0+000 Nutzung: WA												
79	NO	2.OG	51,20	7,29	56	48	52	45	-3,6	-3,1	nein	---
79	NO	1.OG	51,20	4,49	53	46	51	43	-2,8	-2,4	nein	---
79	NO	EG	51,20	1,69	51	43	49	41	-2,0	-1,6	nein	---

**Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und
Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt**
Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt	Lm,alt	Lm,neu	Lm,neu	Diff. alt/neu		wes. Änd.	Anspr. passiv
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		
1	2	3	4	5	in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)			13
Kreppelweg 15 Station:0+000 Nutzung: WA												
80	N	1.OG	24,49	4,84	63	55	57	50	-5,5	-5,0	nein	---
80	N	EG	24,49	2,04	61	53	54	47	-6,5	-6,0	nein	---
Luchweg 9 Station:0+000 Nutzung: WA												
81	NO	1.OG	55,92	3,34	51	43	49	41	-2,0	-1,6	nein	---
81	NO	EG	55,92	0,54	48	40	46	39	-2,0	-1,5	nein	---
Kreppelweg 17 Station:0+000 Nutzung: WA												
82	N	1.OG	22,67	4,54	63	55	58	51	-5,0	-4,6	nein	---
82	N	EG	22,67	1,74	62	54	56	49	-5,4	-4,9	nein	---
Kreppelweg 19 Station:0+000 Nutzung: WA												
83	N	1.OG	21,10	4,28	63	55	58	51	-5,0	-4,5	nein	---
83	N	EG	21,10	1,48	62	54	57	49	-5,6	-5,2	nein	---
Kreppelweg 14 Station:0+000 Nutzung: WA												
84	NW	1.OG	27,38	4,16	62	54	55	47	-7,0	-6,5	nein	---
84	NW	EG	27,38	1,36	60	52	52	45	-7,8	-7,4	nein	---
Kreppelweg 16 Station:0+000 Nutzung: WA												
85	NW	1.OG	18,40	4,71	64	56	59	51	-5,6	-5,1	nein	---
85	NW	EG	18,40	1,91	64	56	56	49	-7,3	-6,8	nein	---
Heckenweg 4 Station:0+000 Nutzung: WA												
86	NW	1.OG	37,41	2,56	60	52	56	48	-4,2	-3,8	nein	---
86	NW	EG	37,41	-0,24	58	50	52	45	-5,5	-5,1	nein	---
Heckenweg 2 Station:0+000 Nutzung: WA												
87	NW	EG	25,04	0,56	62	54	58	50	-4,1	-3,7	nein	---
Heckenpfad 1 Station:0+000 Nutzung: WA												
88	NW	1.OG	25,34	2,99	65	57	62	55	-2,2	-1,9	nein	---
88	NW	EG	25,34	0,19	63	55	60	53	-2,4	-2,1	nein	---
Luchgraben 5 Station:0+000 Nutzung: WA												
89	NW	1.OG	51,40	-0,43	56	48	56	48	-0,3	0,0	nein	---
89	NW	EG	51,40	-3,23	53	45	54	46	0,9	1,2	nein	---

**Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und
Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt**
Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt Tag in dB(A)	Lm,alt Nacht in dB(A)	Lm,neu Tag in dB(A)	Lm,neu Nacht in dB(A)	Diff. alt/neu Tag in dB(A)	Diff. alt/neu Nacht in dB(A)	wes. Änd.	Anspr. passiv
1	2	3	4 m	5 m	6	7	8	9	10	11	12	13
Luchgraben 5a Station:0+000 Nutzung: WA												
90	NW	1.OG	48,92	-0,34	57	49	58	50	1,0	1,3	nein	---
90	NW	EG	48,92	-3,14	55	47	56	48	1,1	1,4	nein	---
Luchgraben 7 Station:0+000 Nutzung: WA												
91	NW	1.OG	46,06	0,01	60	52	60	53	0,5	0,8	nein	---
91	NW	EG	46,06	-2,79	57	49	55	48	-1,6	-1,4	nein	---
Luchgraben 9 Station:0+000 Nutzung: WA												
92	NW	2.OG	44,58	2,93	61	54	64	56	2,5	2,8	ja	T/N
92	NW	1.OG	44,58	0,13	60	53	61	54	1,0	1,3	nein	---
92	NW	EG	44,58	-2,67	59	51	59	52	-0,1	0,1	nein	---
Luchgraben 11 Station:0+000 Nutzung: WA												
93	NW	2.OG	44,22	2,90	61	54	64	57	2,8	3,0	ja	T/N
93	NW	1.OG	44,22	0,10	60	53	62	54	1,2	1,5	nein	---
93	NW	EG	44,22	-2,70	59	52	59	52	0,0	0,3	nein	---
Maximilian-Kolbe-Straße 16 Station:0+000 Nutzung: WA												
94	S	1.OG	89,41	6,18	54	46	54	47	-0,1	0,3	nein	---
94	S	EG	89,41	3,38	53	45	53	45	0,0	0,4	nein	---
Maximilian-Kolbe-Straße 18 Station:0+000 Nutzung: WA												
95	S	2.OG	75,39	9,08	58	50	59	51	1,2	1,6	nein	---
95	S	1.OG	75,39	6,28	57	49	58	50	0,9	1,3	nein	---
95	S	EG	75,39	3,48	55	47	56	49	1,1	1,6	nein	---
Maximilian-Kolbe-Straße 20 Station:0+000 Nutzung: WA												
96	SO	1.OG	84,40	6,09	56	48	56	49	0,6	1,0	nein	---
96	SO	EG	84,40	3,29	54	47	55	48	0,6	1,0	nein	---
Maximilian-Kolbe-Straße 22 Station:0+000 Nutzung: WA												
97	SO	1.OG	95,76	6,71	55	48	56	48	0,3	0,7	nein	---
97	SO	EG	95,76	3,91	54	46	54	46	-0,1	0,3	nein	---
Gießener Straße 1,3,5,7 Station:0+000 Nutzung: WA												
98	N	4.OG	35,76	12,02	63	56	65	58	1,9	2,4	ja	T/N
98	N	3.OG	35,76	9,22	61	53	62	54	1,1	1,5	nein	---
98	N	2.OG	35,76	6,42	58	50	59	52	1,2	1,7	nein	---

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,alt Tag	Lm,alt Nacht	Lm,neu Tag	Lm,neu Nacht	Diff. alt/neu Tag	Diff. alt/neu Nacht	wes. Änd.	Anspr. passiv
1	2	3	m 4	m 5	in dB(A) 6 7		in dB(A) 8 9		in dB(A) 10 11		12	13
98	N	1.OG	35,76	3,62	56	48	57	50	1,0	1,4	nein	---
98	N	EG	35,76	0,82	54	46	55	48	0,8	1,3	nein	---
Gießener Straße 1,3,5,7 Station:0+000 Nutzung: WA												
99	N	4.OG	39,97	12,00	63	55	65	58	2,3	2,8	ja	T/N
99	N	3.OG	39,97	9,20	61	53	62	55	1,4	1,9	nein	---
99	N	2.OG	39,97	6,40	58	50	60	53	2,1	2,5	ja	T/N
99	N	1.OG	39,97	3,60	56	49	58	51	1,9	2,3	ja	N
99	N	EG	39,97	0,80	55	47	56	49	1,5	1,9	nein	---
Limburger Straße 8 Station:0+000 Nutzung: WA												
100	NW	3.OG	75,43	7,18	50	42	51	43	1,2	1,6	nein	---
100	NW	2.OG	75,43	4,38	49	41	50	42	1,0	1,4	nein	---
100	NW	1.OG	75,43	1,58	48	40	48	41	0,4	0,8	nein	---
100	NW	EG	75,43	-1,22	47	39	48	40	0,5	0,9	nein	---
Limburger Straße 8 Station:0+000 Nutzung: WA												
101	N	3.OG	81,96	7,12	53	45	55	48	2,3	2,7	nein	---
101	N	2.OG	81,96	4,32	52	45	55	47	2,2	2,7	nein	---
101	N	1.OG	81,96	1,52	52	44	54	46	1,9	2,3	nein	---
101	N	EG	81,96	-1,28	51	43	53	46	2,0	2,4	nein	---

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Untersuchung der wesentlichen Änderung
Bezugsfall 2025 und Planfall 2025 ohne Lärmschutz

Nummer	Spalte	Beschreibung
1	Nr.	Immissionsortnummer
2	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
3	SW	Stockwerk
4-	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
5-	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
6	Lm,alt	Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau tags
7	Lm,alt	Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau nachts
8	Lm,neu	Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau tags
9	Lm,neu	Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau nachts
10-11	Diff. alt/neu	Differenz Prognose ohne/mit Ausbau tags
12	wes.	Wesentliche Änderung: ja/nein
13-13	Anspr.	Anspruch auf passiven Lärmschutz Tag/Nacht bzw. Entschädigung Außenwohnbereich

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (RLS 90)

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,PmL Tag in dB(A)	Lm,PmL Nacht	GW-Übersch Tag Nacht		Anspr. passiv	Bemerkungen
1	2	3	m 4	m 5	6	7	8	9	10	11
An der Dorfweise 4 Station: 5+221 km IGW T/N: 64 / 54 dB(A) Nutzung: MI										
4	SO	2.OG	44,96	9,30	63	55	---	1	N	
	SO	1.OG	44,96	6,50	60	52	---	---	nein	
	SO	EG	44,96	3,70	57	49	---	---	nein	
Ziegelstraße 10 Station: 5+375 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
21	S	1.OG	22,07	15,34	62	54	2	5	T/N	
	S	EG	22,07	12,54	59	52	---	2	N	
Kronring 10 Station: 5+837 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
38	SO	1.OG	27,02	13,53	60	53	1	4	T/N	
	SO	EG	27,02	10,73	57	50	---	1	N	
Kronring 12 Station: 5+858 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
39	SO	1.OG	25,92	11,86	59	52	---	2	N	
	SO	EG	25,92	9,06	56	49	---	---	nein	
Kronring 14 Station: 5+879 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
40	SO	1.OG	24,99	11,94	61	54	2	4	T/N	
	SO	EG	24,99	9,14	57	49	---	---	nein	
Kronring 16 Station: 5+899 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
41	SO	1.OG	27,23	12,58	61	54	1	4	T/N	
	SO	EG	27,23	9,78	57	49	---	---	nein	
Kronring 18 Station: 5+923 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
42	SO	EG	30,85	9,92	55	48	---	---	nein	
Kronring 20 Station: 5+946 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
43	SO	1.OG	34,91	11,26	56	48	---	---	nein	
	SO	EG	34,91	8,46	53	46	---	---	nein	
Kronring 22 Station: 5+969 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
44	SO	1.OG	34,37	10,49	55	48	---	---	nein	
	SO	EG	34,37	7,69	52	45	---	---	nein	
Kronring 24 Station: 5+986 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
45	SO	EG	37,00	8,70	53	46	---	---	nein	
Kronring 26 Station: 6+013 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
46	SO	1.OG	38,09	11,06	55	48	---	---	nein	



Amt für Straßen- und Verkehrswesen
35043 Marburg, Raiffeisenstraße 7

Seite: 1

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (RLS 90)

Nr.	HFront	SW	SA	H I-A	Lm,PmL Tag Nacht in dB(A)	Lm,PmL Tag Nacht in dB(A)	GW-Übersch Tag Nacht	Anspr. passiv	Bemerkungen	
1	2	3	m 4	m 5	6	7	8	9	10	11
46	SO	EG	38,09	8,26	52	45	---	---	nein	
Kronring 28 Station: 6+035 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
47	SO	EG	36,85	7,63	52	45	---	---	nein	
Kronring 30 Station: 6+055 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
48	SO	1.OG	33,55	9,49	55	48	---	---	nein	
	SO	EG	33,55	6,69	52	45	---	---	nein	
Kronring 32 Station: 6+076 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
49	SO	1.OG	36,92	8,41	52	45	---	---	nein	
	SO	EG	36,92	5,61	50	42	---	---	nein	
Kronring 34 Station: 6+080 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
50	SO	EG	39,84	7,04	50	42	---	---	nein	
Luchgraben 9 Station: 5+785 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
92	NW	2.OG	45,06	6,27	64	56	4	7	T/N	
	NW	1.OG	45,06	3,47	61	54	2	5	T/N	
	NW	EG	45,06	0,67	59	52	---	2	N	
Luchgraben 11 Station: 5+791 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
93	NW	2.OG	44,69	6,13	64	57	5	7	T/N	
	NW	1.OG	44,69	3,33	62	54	2	5	T/N	
	NW	EG	44,69	0,53	59	52	---	2	N	
Gießener Straße 1,3,5,7 Station: 5+086 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
98	N	4.OG	40,50	14,41	65	58	6	9	T/N	
	N	3.OG	40,50	11,61	62	54	2	5	T/N	
	N	2.OG	40,50	8,81	59	52	---	2	N	
	N	1.OG	40,50	6,01	57	49	---	0	N	
	N	EG	40,50	3,21	55	48	---	---	nein	
Gießener Straße 1,3,5,7 Station: 5+109 km IGW T/N: 59 / 49 dB(A) Nutzung: WA										
99	N	4.OG	43,11	14,09	65	58	6	9	T/N	
	N	3.OG	43,11	11,29	62	55	3	5	T/N	
	N	2.OG	43,11	8,49	60	53	1	3	T/N	
	N	1.OG	43,11	5,69	58	51	---	1	N	
	N	EG	43,11	2,89	56	49	---	---	nein	



Amt für Straßen- und Verkehrswesen
35043 Marburg, Raiffeisenstraße 7

Seite: 2

Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße 3. Bauabschnitt

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (RLS 90)

Nummer	Spalte	Beschreibung
1	Nr.	Immissionsortnummer
2	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
3	SW	Stockwerk
4	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort Achse - Straße
5	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse - Straße
6	Lm,PmL	Beurteilungspegel mit Lärmschutzwand, tags
7	Lm,PmL	Beurteilungspegel mit Lärmschutzwand, nachts
8-9	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei aktivem Lärmschutz
10-10	Anspr.	Anspruch auf passiven Lärmschutz Tag/Nacht bzw. Entschädigung Außenwohnbereich
11	Bemerkungen	Bemerkungen