



GTA

Gesellschaft für
Technische Akustik mbH

Hannover, 28.04.2026

Schalltechnische Untersuchung zum Umbau des Bahnhofsvorplatzes in Bad Pyrmont

Auftraggeber: Stadt Bad Pyrmont
Rathausstraße 1
31812 Bad Pyrmont

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Pia Budde
Tel.: (0511) 220688-0
info@gta-akustik.de

Projekt-Nr.: V0312603

Umfang: 19 Seiten Text, 24 Seiten Anlagen

Inhaltsverzeichnis

Textteil	Seite	
1	Allgemeines und Aufgabenstellung	4
2	Untersuchungs- und Beurteilungsgrundlagen	4
2.1	Vorschriften, Regelwerke und Literatur	4
2.2	Verwendete Unterlagen	5
2.3	Schalltechnische Beurteilungsgrundlagen	6
2.4	Örtliche Situation	7
2.5	Untersuchte Immissionsorte	9
3	Ermittlung der Geräuschemissionen	9
3.1.1	Allgemeines	9
3.1.2	Verkehrsmengen und Emissionen der berücksichtigten Straßenabschnitte	10
3.1.3	Knotenpunkte	14
3.1.4	Verkehrsmengen und Emissionen der berücksichtigten Parkplätze	14
4	Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen	16
4.1	Allgemeines zum Verfahren	16
4.2	Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung	17
4.2.1	Prüfung auf Wesentliche Änderung - Straßenverkehr	17
4.3	Ergebnisse	18
4.4	Beurteilung	18
4.4.1	Allgemeines	18
4.4.2	Beurteilung - Straßenverkehr	19

Anlagenverzeichnis

Anlage 1.1	Lageplan, Lage der Verkehrslärmquellen (Nullfall)
Anlage 1.2	Lageplan, Lage der Verkehrslärmquellen (Planfall)
Anlage 2.1	Emissionsparameter Straße P0 (Nullfall)
Anlage 2.2	Emissionsparameter Straße P (Planfall)
Anlage 3.1	Tagesgang der Schallleistungspegel der Parkplätze P0 (Nullfall)
Anlage 3.2	Tagesgang der Schallleistungspegel der Parkplätze P (Planfall)
Anlage 4	Ergebnistabelle Straßenverkehr

Liste der verwendeten Abkürzungen und Bezeichnungen

Zeichen	Einheit	Bedeutung
dB	dB	Dezibel
dB(A)	dB(A)	A-bewertete Schall-Pegel
L_w	dB(A)	Pegel der längenbezogenen Schalleistung
M	Kfz / h	Maßgebende Verkehrsstärke
p	%	Lkw-Anteil an der maßgebenden Verkehrsstärke
h_Q	m	Quellhöhe
L_r	dB(A)	Beurteilungspegel

Soweit im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung fachjuristische Fragestellungen angesprochen werden, gelten die damit verbundenen Aussagen nur vorbehaltlich einer fachjuristischen Prüfung, die durch den diese schalltechnische Untersuchung verfassenden Sachverständigen nicht durchgeführt werden kann.

1 Allgemeines und Aufgabenstellung

Die Stadt Bad Pyrmont beabsichtigt, den Bahnhofsvorplatz umzugestalten.

Dabei werden gemäß Entwurfsplanung die Pkw-Parkplätze, Bushaltestellen und Taxi-Stellplätze verlegt, die vorhandene Kreuzung Bahnhofstraße/Lügder Straße/Anbindung Bahnhofsvorplatz durch einen Kreisverkehr ersetzt sowie die Straßenachsen weiterer Straßenabschnitte verlegt. Das Bauvorhaben steht nicht in Verbindung mit einer Änderung der Verkehrsmengen.

Für den planfeststellungsersetzenden Teil des Bauleitplanverfahrens sind die möglichen Auswirkungen des Vorhabens im Sinne des BImSchG [1] auf die Nachbarschaft zu berücksichtigen. Dies setzt voraus, dass der bauliche Eingriff als erheblich einzustufen ist. Zur schalltechnischen Beurteilung muss das Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung für die Straße auf Grundlage der 16. BImSchV durchgeführt werden.

In Abschnitt 2 dieser Untersuchung werden zunächst die für die Beurteilung der Geräuschimmissionen des Projekts relevanten Verordnungen, Vorschriften und Normen aufgeführt und auszugsweise zitiert. Daran anschließend werden in Abschnitt 3 die verwendeten Emissionsansätze sowie die relevanten Häufigkeiten aufgeführt. Abschnitt 4 erläutert die Berechnungsverfahren der Geräuschimmissionen, d. h. die Verknüpfung der in Abschnitt 3 dargestellten quellseitigen Emissions-Kennwerte mit den immissionsseitigen Beurteilungspegeln an den zu betrachtenden Immissionsorten. Abschnitt 4 schließt mit der Beurteilung der ermittelten Beurteilungspegel und diskutiert gegebenenfalls daraus resultierende Maßnahmen.

Die Ermittlung der maßgeblichen, die Geräuschimmissionen beschreibenden Beurteilungspegel erfolgt auf Grundlage der RLS-19 [4]. Die Beurteilung der zu erwartenden Geräuschimmissionen erfolgt auf der Grundlage der 16. BImSchV [2]. Dabei wird das Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung angewandt.

2 Untersuchungs- und Beurteilungsgrundlagen

2.1 Vorschriften, Regelwerke und Literatur

Bei den nachfolgenden Untersuchungen wurden die Ausführungen der folgenden Gesetze, Verwaltungsvorschriften, Normen und Richtlinien bezüglich der Messung, Berechnung und Beurteilung der schalltechnischen Größen zugrunde gelegt:

- [1] BImSchG "Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen u. ä. Vorgänge"

- (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
in der derzeit gültigen Fassung
- [2] 16. BImSchV "Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Im-
missionsschutzgesetzes"
(Verkehrslärmschutzverordnung)
vom 12. Juni 1990, in der derzeit gültigen Fassung
- [3] BauNVO "Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke"
(Baunutzungsverordnung - BauNVO)
in der derzeit gültigen Fassung
- [4] RLS-19 "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen"
Richtlinien zum Ersatz der RLS-90 mit der Verabschiedung
der Änderung der 16. BImSchV
Ausgabe 2019
- [5] VLärmSchR 97 "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfern-
straßen in der Baulast des Bundes"
Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997
Bundesminister für Verkehr
- [6] EBA "Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung
und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebab-
nen - Teil VI - Schutz vor Schallimmissionen aus Schienen-
verkehr"
Stand Dezember 2012, Eisenbahn-Bundesamt, Fachstelle
Umwelt

2.2 Verwendete Unterlagen

- digitales Geländemodell DGM1 (Herausgeber: Landesamt für Geoinformation und Lan-
desvermessung Niedersachsen (LGLN)), abgerufen am 07.03.2026, wird nur für Berei-
che verwendet, für die keine anderweitigen Höheninformationen (s. u.) vorliegen,
- digitales Gebäudemodell LoD2 (Herausgeber: Landesamt für Geoinformation und Lan-
desvermessung Niedersachsen (LGLN)), abgerufen am 07.03.2026,
- Bebauungspläne „Gewerbegebiet Süd Ost“ (01-005) und Nr. 1.82.0 „Gewebegebiet Lüg-
der Straße“ der Stadt Bad Pyrmont,
- Erläuterungsbericht „Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Bad Pyrmont“, SHP Ingenieure,
Hannover, Oktober 2024,
- Lageplan „LPA_0250_01G_20241016.pdf“ mit Angabe der Stellplatzarten, SHP Ingeni-
eure, Hannover, 16.10.2024,

- Lageplan Vorabzug als PDF Dokument (Bearbeitungsstand 01.04.2026), Pabsch Ingenieure GmbH, Blankenburg,
- „Bad Pyrmont_Bahnhofsvorplatz_Ausgabeplan Stand 20260415“ als DWG-Datei (darin enthalten sind Höheninformationen für den Nullfall), Pabsch Ingenieure GmbH, Blankenburg,
- „Ermittlung der Verkehrswerte im Rahmen des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes in der Stadt Bad Pyrmont“, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, 16.04.2026,
- Aufteilung der Parkbewegungen auf dem nördlichen Parkplatz im Bestand zu 2/3 P+R und 1/3 K+R (E-Mail Zacharias Verkehrsplanungen vom 17.04.2026),
- Straßendeckschichttypen gem. RLS-19, Nullfall und Planfall, erhalten per E-Mail am 20.04.2026, Stadt Bad Pyrmont, Bauverwaltung und Technische Dienste,
- Verkehrsmengen Kreisverkehr, Planfall (E-Mail Zacharias Verkehrsplanungen vom 20.04.2026),
- Verkehrsmengen „Anbindung Parkplatz Süd/nordöstlicher Teil Am Güterbahnhof“ ohne Busse, Nullfall und Planfall (E-Mail Zacharias Verkehrsplanungen vom 20.04.2026),
- Verkehrsmengen „Anbindung Parkplatz Süd/nordöstlicher Teil Am Güterbahnhof“ mit Bussen, Nullfall (E-Mail Zacharias Verkehrsplanungen vom 22.04.2026),
- „Lageplan DH Stand 20260423“ als DWG-Datei und „LP Deckenhöhen“ als PDF-Datei (darin sind jeweils Höheninformationen für den Planfall enthalten), Pabsch Ingenieure GmbH, Blankenburg.

2.3 Schalltechnische Beurteilungsgrundlagen

In der 16. BImSchV [2] heißt es in § 1 zum Anwendungsbereich der Vorschrift:

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

In § 2 werden die Immissionsgrenzwerte festgelegt:

»(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.«

Die 16. BImSchV ist rechtsverbindlich für den Baulastträger.

2.4 Örtliche Situation

Der Bahnhof der Stadt Bad Pyrmont mit seinem Bahnhofsvorplatz liegt unmittelbar am Knotenpunkt der beiden Landesstraßen L 429 und L 426 (Lügder Straße / Bahnhofstraße) im Süden der Stadt Bad Pyrmont.

Bestand (Nullfall)

Der Knotenpunkt L 426 / L 429 (Lügder Straße / Bahnhofstraße) / Bahnhofsvorplatz wird im Bestand über eine Lichtsignalanlage geregelt. Die Bahnhofstraße verfügt durchgehend über einen zweistreifigen Straßenquerschnitt. Zudem gibt es am Knotenpunkt einen unsignalisierten Bypass für rechtsabbiegende Kfz aus der Bahnhofstraße in die Lügder Straße.

Die Lügder Straße verfügt ebenfalls über zwei durchgehende Fahrstreifen. Hinzu kommen am Knotenpunkt Linksabbiegestreifen in die Bahnhofstraße und zum Bahnhofsvorplatz.

Der Bahnhofsvorplatz ist im Bestand gekennzeichnet durch eine schleifenförmige Fahrbahn. Diese ist am signalisierten Knotenpunkt L 426 / L 429 (Lügder Straße / Bahnhofstraße) in die Signalisierung integriert. Eine weitere, unsignalisierte, Einmündung zur L 429 (Lügder Straße) besteht etwas weiter südwestlich. Hier können aus Richtung Lügde ankommende Kfz nach rechts auf den Bahnhofsvorplatz abbiegen. Ebenso kann vom Bahnhofsvorplatz nach rechts auf die Landesstraße eingebogen werden. Die Straße Am Güterbahnhof ist an diese schleifenförmige Fahrbahn im Bereich des Bahnhofsvorplatzes angebunden.

Der nordöstliche Bereich des Bahnhofsumfelds weist P+R-Stellplätze, Kurzzeitparkplätze sowie die Taxi-Stellplätze und einige Behindertenstellplätze auf. Er wird ebenfalls über die Lügder Straße erschlossen. Hier gibt es eine unsignalisierte Einfahrt sowie eine unsignalisierte Ausfahrt für den P+R-Verkehr.

Im südlichen Bereich befinden sich weitere P+R-Stellplätze, die über die Straße Am Güterbahnhof erschlossen werden, sowie ein Buswendeplatz.

Die beschriebene Situation ist in Anlage 1.1 dargestellt.

Planung (Planfall)

Der Knotenpunkt L 426 / L 429 (Lügder Straße / Bahnhofstraße) / ZOB wird zukünftig als kleiner Kreisverkehr ausgebaut. Der freie Rechtsabbiegestreifen aus der Bahnhofstraße entfällt. In Verlängerung des südwestlichen Fahrbahnteilers wird ein Linksabbiegestreifen in die Straße Am Güterbahnhof ausgebildet.

Im Nordosten des Planungsgebietes wird zukünftig der ZOB mit insgesamt vier Haltepositionen und zusätzlichen Wartepositionen angeordnet. Die Haltepositionen werden in einer Sägezaufstellung geplant. Die Einfahrt zum ZOB erfolgt über den Kreisverkehr. Die Ausfahrt auf die L 426 (Lügder Straße) erfolgt weiter nordöstlich an einem neuen teilsignalisierten Knotenpunkt. Wenn Linienbusse den ZOB verlassen möchten, sollen die Kfz-Ströme auf der L 426 ein Rotsignal erhalten.

Die Taxi-Stellplätze befinden sich ebenfalls im Bereich des nordöstlichen ZOB. Die ein- und ausfahrenden Taxis nutzen dieselben Fahrtrelationen wie der ÖPNV.

Der Bahnhofsvorplatz wird vom Kfz-Verkehr freigehalten.

Im südwestlichen Bereich sind die Flächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere für den ruhenden Kfz-Verkehr, vorgesehen.

Hier sollen insgesamt zwei neue P+R-Anlagen mit integrierten K+R-Stellplätzen entstehen. Alle Anlagen des ruhenden Verkehrs werden über die Straße Am Güterbahnhof erschlossen. Die Straße Am Güterbahnhof kann aus Richtung Lügde kommend rechtsabbiegend sowie aus Richtung des neuen Kreisverkehrs über den neuen Linksabbiegestreifen erreicht werden.

Die beschriebene Situation ist in Anlage 1.2 dargestellt.

2.5 Untersuchte Immissionsorte

Gemäß der Definition des Immissionsorts in den RLS-19 [4], Abschnitt 1 werden die Berechnungspunkte für Geräuschimmissionen durch den Verkehrslärm öffentlicher Straßen und öffentlicher Parkplätze auf Höhe der Geschossdecke angeordnet.

Diese Definition der Lage von Immissionsorten bezieht sich auf den Schnitt eines Gebäudes. Hinsichtlich der grundrissbezogenen Anordnung werden keine expliziten Angaben gemacht. Es kann jedoch angenommen werden, dass Fenster von Aufenthaltsräumen abgebildet werden sollen.

Für Balkone befindet sich der Immissionsort ebenfalls in Höhe der Geschossdecke, bei Außenwohnbereichen (z. B. Terrassen) in 2,00 m Höhe über der Mitte der als Außenwohnbereich definierten Fläche.

Die Gebäude Lügder Straße 15 und 18 liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1.5.0 „Gewerbegebiet Süd-Ost“, der in diesen Bereichen Mischgebiete (MI gem. § 6 BauNVO) festsetzt.

Das Gebäude Lügder Straße 19 liegt im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB). In Abstimmung mit der Stadt Bad Pyrmont wird auch dort die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebiet (MI gem. § 6 BauNVO) angesetzt.

Die Lage der Immissionsorte ist in den Anlagen 1.1 und 1.2 dargestellt.

3 Ermittlung der Geräuschemissionen

3.1.1 Allgemeines

Die Emissionen der Fahrstreifen werden durch den Kennwert L_W , der RLS-19 [4] beschrieben. Gemäß Abschnitt 3.3.2 der RLS-19 (Gleichung 4) bestimmt sich der Emissionspegel zu:

$$L'_W = 10 \lg[M] + 10 \lg \left[\frac{100 - p_1 - p_2}{100} \frac{10^{\left(0,1 * L_{W,Pkw} (v_{Pkw})\right)}}{v_{Pkw}} + \frac{p_1}{100} \frac{10^{\left(0,1 * L_{W,Lkw1} (v_{Lkw1})\right)}}{v_{Lkw1}} + \frac{p_2}{100} \frac{10^{\left(0,1 * L_{W,Lkw2} (v_{Lkw2})\right)}}{v_{Lkw2}} \right] - 30$$

Dabei sind:

M = stündliche Verkehrsstärke der Quelllinie in Kfz/h;

$L_{W,FzG} (v_{FzG})$ = Schalleistungspegel für die Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe FzG (Pkw, Lkw1 und Lkw2) bei der Geschwindigkeit v_{FzG} nach dem Abschnitt 3.3.3 der RLS-19 in dB;

- v_{FzG} = Geschwindigkeit für die Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe FzG (Pkw, Lkw1 und Lkw2) in km/h;
- p_1 = Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw1 in %;
- p_2 = Anteil an Fahrzeugen der Fahrzeuggruppe Lkw2 in %.

Gemäß Abschnitt 3.3.3 der RLS-19 wird der Emissionspegel jeder Fahrzeuggruppe situationsbezogen mit Zuschlägen versehen:

$$L_{W,FzG}(v_{FzG}) = L_{W0,FzG}(v_{FzG}) + D_{LN,FzG}(g, v_{FzG}) + D_{SD,SDT,FzG}(v_{FzG}) + D_{K,KT}(x) + D_{refl}(w, h_{Beb}).$$

mit

- $L_{W,FzG}(v_{FzG})$ = Grundwert für den Schalleistungspegel eines Fahrzeuges der Fahrzeuggruppe FzG bei der Geschwindigkeit v_{FzG} in dB;
- $D_{SD,SDT,FzG}(v_{FzG})$ = Korrektur für den Straßendeckschichttyp SDT, die Fahrzeuggruppe FzG und die Geschwindigkeit v_{FzG} in dB;
- $D_{LN,FzG}(g, v_{FzG})$ = Korrektur für die Längsneigung g der Fahrzeuggruppe FzG bei der Geschwindigkeit v_{FzG} in dB;
- $D_{K,KT}(x)$ = Korrektur für den Knotenpunkttyp KT in Abhängigkeit von der Entfernung zum Knotenpunkt x in dB;
- $D_{refl}(w, h_{Beb})$ = Zuschlag für Mehrfachreflexion bei der Bebauungshöhe h_{Beb} und dem Abstand der reflektierenden Flächen w in dB.

3.1.2 Verkehrsmengen und Emissionen der berücksichtigten Straßenabschnitte

In der verkehrstechnischen Untersuchung vom 16.04.2026 sind Verkehrsmengen der einzelnen Straßenquerschnitte angegeben. Die Verkehrsmengen des Nullfalls können Tabelle 1, die des Planfalls Tabelle 2 entnommen werden.

Tabelle 1: Verkehrsmengen der verkehrstechnischen Untersuchung, „Nullfall“ (Auszug)

Straßenabschnitt	tags (6-22 Uhr)			nachts (22-6 Uhr)		
	M [Kfz/h]	p_1 [%]	p_2 ¹ [%]	M [Kfz/h]	p_1 [%]	p_2 [%]
Bahnhofstraße nördlich Bypass	611,9	3,1	2,0	67,0	5,5	3,3
Bahnhofstraße in Höhe Bypass	452,3	3,3	2,1	49,7	5,9	3,5
Bahnhofstraße Bypass	159,6	2,5	1,7	17,3	4,5	2,7

¹ In der verkehrstechnischen Untersuchung vom 16.04.2026 sind Lkw2 und Krad getrennt aufgeführt. Der Übersichtlichkeit halber sind in Tabelle 1 und Tabelle 2 Lkw2 und Krad nicht getrennt aufgeführt, sondern in den Werten p_2 zusammengefasst.

Straßenabschnitt	tags (6-22 Uhr)			nachts (22-6 Uhr)		
	M [Kfz/h]	p ₁ [%]	p ₂ ¹ [%]	M [Kfz/h]	p ₁ [%]	p ₂ [%]
Lügder Straße südwestlich Anbindung Park- platz Süd/ Bypass	659,6	2,6	1,8	71,8	4,6	2,8
Lügder Straße zwischen Anbindung Park- platz Süd/ Bypass und LSA	495,2	2,5	1,8	53,9	4,5	2,9
Lügder Straße zwischen LSA und Anbin- dung Pakplatz Nord	621,4	2,9	1,9	67,9	5,2	3,1
Lügder Straße nordöstlich Anbindung Pak- platz Nord	621,4	2,9	1,9	67,9	5,2	3,1
Anbindung Parkplatz Süd/ Zusatzanbindung Bahnhofsvorplatz ²	10,3	24,2	0,6	1,3	37,5	0,5
Anbindung Bahnhofsvorplatz an LSA	53,2	19,9	0,3	6,6	31,8	0,3
Zufahrt Parkplatz Nord ³	5,5	0,0	1,1	0,6	0,0	1,1
Ausfahrt Parkplatz Nord ⁴	5,5	0,0	1,1	0,6	0,0	1,1
Anbindung Parkplatz Süd/nordöstlicher Teil Am Güterbahnhof ⁵	46,8	4,9	0,5	5,1	8,8	0,5
Am Güterbahnhof südwestlich Parkplatz ⁶	44,5	0	0,5	4,7	0	0,5
Buswendeschleife ⁷	1,125	100	0	0,25	100	0

Tabelle 2: Verkehrsmengen der verkehrstechnischen Untersuchung, „Planfall“ (Auszug)

Straßenabschnitt	tags (6-22 Uhr)			nachts (22-6 Uhr)		
	M [Kfz/h]	p ₁ [%]	p ₂ [%]	M [Kfz/h]	p ₁ [%]	p ₂ [%]
Bahnhofstraße nördlich Bypass	611,9	3,1	2,0	67,0	5,5	3,3
Bahnhofstraße in Höhe Bypass	611,9	3,1	2,0	67,0	5,5	3,3
Lügder Straße südwestlich Anbindung Parkplatz Süd/ Bypass	659,6	2,6	1,8	71,8	4,6	2,8
Lügder Straße zwischen Anbindung Park- platz Süd und KVP	696,3	2,4	1,7	75,6	4,4	2,7
Lügder Straße zwischen KVP und Ausfahrt Bahnhofsvorplatz	628,0	3,7	1,9	69,1	6,7	3,1
Lügder Straße nordöstlich Ausfahrt Bahn- hofsvorplatz	621,4	2,9	1,9	67,9	5,2	3,1

² In Abstimmung mit der Stadt Bad Pyrmont werden diese Werte auch für die Straße „Am Güterbahnhof“ verwendet.

³ wird im schalltechnischen Modell nicht als Straße, sondern als Parkplatz abgebildet

⁴ wird im schalltechnischen Modell nicht als Straße, sondern als Parkplatz abgebildet

⁵ Verkehrsmengen „Anbindung Parkplatz Süd/nordöstlicher Teil Am Güterbahnhof“ (mit Bussen) erhalten per E-Mail am 22.04.2026; in Abstimmung mit der Stadt Bad Pyrmont für den Abschnitt der Straße „Am Güterbahnhof“ nordöstlich der Buswendeschleife verwendet

⁶ Verkehrsmengen „Anbindung Parkplatz Süd/nordöstlicher Teil Am Güterbahnhof“ (ohne Busse) erhalten per E-Mail am 20.04.2026; in Abstimmung mit der Stadt Bad Pyrmont für den Abschnitt der Straße „Am Güterbahnhof“ südwestlich der Buswendeschleife verwendet

⁷ 18 Busse tags, 2 Busse nachts in der Wendeschleife (erhalten per E-Mail am 22.04.2026)

Straßenabschnitt	tags (6-22 Uhr)			nachts (22-6 Uhr)		
	M [Kfz/h]	p ₁ [%]	p ₂ [%]	M [Kfz/h]	p ₁ [%]	p ₂ [%]
Anbindung Parkplatz Süd ⁸	58,5	0,0	0,5	6,2	0,0	0,5
Anbindung Bahnhofsvorplatz an KVP ⁹	8,9	83,3	0,0	1,6	90,3	0,0
Anbindung Bahnhofsvorplatz separate Ausfahrt ¹⁰	8,9	83,3	0,0	1,6	90,3	0,0
Kreisverkehr ¹¹	972,5	3,4	1,9	106,7	6,1	3,0
Anbindung Parkplatz Süd/nordöstlicher Teil Am Güterbahnhof ¹²	29,25	0	0,5	3,1	0	0,5

Im schalltechnischen Modell werden die Verkehrsmengen hälftig auf beide Fahrtrichtungen aufgeteilt. Ausgenommen davon sind der Bypass und die Buswendeschleife im Nullfall und der Kreisverkehr im Planfall, die nur in eine Richtung befahren werden.

Für alle berücksichtigten Straßenabschnitte im Nullfall und im Planfall werden 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit angesetzt.

Die untersuchten Straßenabschnitte haben aktuell (Nullfall) eine Deckschicht aus Splittmastixasphalt SMA 11 (Lügder Straße ab ca. Höhe Westrand vom „Parkplatz 2“ Richtung Nordost und Bahnhofstraße vom Kreuzungsmittelpunkt ca. 30 m Richtung Nordwesten) oder SMA 8 (alle anderen Straßenabschnitte), jeweils für den gesamten Straßenquerschnitt.

Im Zuge des Umbaus sind folgende Deckschichten geplant:

- Die Fahrbahn im Kreisel incl. Innenring sowie die Busfahrgasse werden in Betonbauweise nach ZTV ausgeführt.
- Die sonstigen Fahrbahndecken werden als Asphaltbeton AC 8 nach ZTV mit Abstumpfungsmaterial 1/3 ausgeführt.
- Die Querung der Straße „Am Güterbahnhof“ im Bereich des Geh- und Radweges erfolgt über eine Pflasterung mit ebener Oberfläche.

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h im untersuchten Bereich kommen im vorliegenden Fall nur die Straßendeckschichtkorrekturen für Splittmastixasphalte SMA 8 (im Nullfall: alle Straßenabschnitte außer Kreuzungsbereich Bahnhofstr./Lügder Str. und Lügder Str. weiter Richtung Nordwesten), Asphaltbetone (im Planfall: alle Straßenabschnitte außer der Fahrbahn im Kreisel und der Querung der Straße Am Güterbahnhof im Bereich des Geh- und Radwegs) und Pflaster mit ebener Oberfläche (im Planfall: Querung der Straße Am Güterbahnhof im Bereich des Geh- und Radwegs) zum Tragen.

⁸ In Abstimmung mit der Stadt Bad Pyrmont werden diese Werte für die gesamte Straße „Am Güterbahnhof“ verwendet.

⁹ wird im schalltechnischen Modell nicht als Straße, sondern als Parkplatz abgebildet

¹⁰ wird im schalltechnischen Modell nicht als Straße, sondern als Parkplatz abgebildet

¹¹ Verkehrsmengen für die Segmente des Kreisverkehrs erhalten per E-Mail am 20.04.2026

¹² Verkehrsmengen erhalten per E-Mail am 20.04.2026; in Abstimmung mit der Stadt Bad Pyrmont für die gesamte Straße „Am Güterbahnhof“ verwendet

Tabelle 3: Korrekturwerte $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit v_{FzG} in dB (Auszug aus Tabelle 4a der RLS-19)

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ in dB bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} in km/h für			
	Pkw		Lkw	
	≤60	>60	≤60	>60
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6	x	-1,8	x
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	x	-1,8	x	-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche	x	-1,4	x	-2,3

Tabelle 4: Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT}(v)$ für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT für Geschwindigkeiten v in dB; für Pflasterbeläge (Auszug aus Tabelle 4b der RLS-19)

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT}(v)$ in dB bei einer Geschwindigkeit v in km/h		
	30	40	ab 50
Pflaster mit ebener Oberfläche mit $b \leq 5,0$ mm und $b+2f \leq 9,0$ mm ¹³	1,0	2,0	3,0

Der Steigungszuschlag die Korrektur für Mehrfachreflexionen und der Zuschlag für Knotenpunkte (s. Abschnitt 3.1.3) werden programmintern ermittelt.

Damit erhält man die in den Anlagen 2.1 und 2.2 dargestellten Emissionspegel für den Nullfall und den Planfall.

Als Quellhöhe der Straßenverkehrslärmquellen (hier: Straßen) wird richtliniengerecht $h_Q = 0,5$ m über Gelände verwendet.

¹³ Fugenbreite b , Fasen f

3.1.3 Knotenpunkte

In Abschnitt 3.3.7 der RLS-19 wird ein entfernungsabhängiger Zuschlag beschrieben, welcher die erhöhte Störwirkung durch das Anfahren und Bremsen der Fahrzeuge an Knotenpunkten berücksichtigen soll. Demnach soll in Abhängigkeit von der Entfernung zum Schnittpunkt von sich kreuzenden oder zusammentreffenden Quelllinien an lichtzeichengeregelten Knotenpunkten und in Kreisverkehren eine Knotenpunktkorrektur angesetzt werden. Diese Knotenpunktkorrektur wird bei der Berechnung des längenbezogenen Schallleistungspegels der Straßenabschnitte in einem Abstand von bis zu 120 m vom Knotenpunkt berücksichtigt und beträgt (entfernungsabhängig) maximal 3 dB für lichtzeichengeregelte Knotenpunkte und 2 dB für Kreisverkehre.

Im Nullfall befindet sich eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung Bahnhofstraße/Lügder Straße/Anbindung Bahnhofsvorplatz. Diese wird im Planfall durch einen Kreisverkehr ersetzt. Im Planfall wird die westliche Zu-/Ausfahrt der Bus- und Taxi-Stellplätze an den Kreisverkehr angebunden, die östliche Zu-/Ausfahrt (von der /zur Lügder Straße) erhält eine Lichtsignalanlage.

3.1.4 Verkehrsmengen und Emissionen der berücksichtigten Parkplätze

Nach den RLS-19 bestimmt sich der Emissionskennwert (flächenbezogener Schallleistungspegel) von Parkplatzflächen zu:

$$L_{w''} = 63 + 10 \lg(N \cdot n) + D_{P,PT} - 10 \lg\left(\frac{P}{1\text{m}^2}\right).$$

Dabei sind:

N = Anzahl der Fahrbewegungen je Parkstand und Stunde (An- und Abfahrt zählen als je eine Bewegung);

n = Anzahl der Parkstände auf der Parkplatzfläche;

$D_{P,PT}$ = Zuschlag für unterschiedliche Parkplatztypen ($D_{P,PT} = 0 \text{ dB}$ für Pkw-Parkplätze, $D_{P,PT} = 5 \text{ dB}$ für Motorrad-Parkplätze, $D_{P,PT} = 10 \text{ dB}$ für Omnibus-Parkplätze)

P = Größe der Parkplatzfläche in m^2 .

Damit berechnet sich der Schallleistungspegel L_w für eine Pkw-Parkbewegung zu 63 dB(A), für eine Motorrad-Parkbewegung zu 68 dB(A) und für eine Omnibus-Parkbewegung zu 73 dB(A). Diese Schallleistungspegel der unterschiedlichen Fahrzeugklassen werden mit den in den folgenden Tabellen angegebenen Häufigkeiten im schalltechnischen Modell angesetzt.

Gemäß den Angaben in der verkehrstechnischen Untersuchung vom 16.04.2026 sind im Bestand (Nullfall) auf den nördlichen Stellplätzen (Parkplatz 3 und Parkplatz 4) während der Tageszeit 87 Pkw und 1 Motorrad sowie während der Nachtzeit 5 Pkw zu erwarten (jeweils eine An- und eine Abfahrt). Nach Angaben des Verkehrsgutachters sind ca. 2/3 den P+R-

Stellplätzen zuzuordnen („Parkplatz 4“) und ca. 1/3 (je 31 Ein- und Ausparkvorgänge) den Kurzzeitparkplätzen („Parkplatz 3“) zuzuordnen.

Für die südlichen Stellplätze (Parkplätze 1 und 2) liegen keine Verkehrsmengen vor. Daher werden für diese Stellplätze die Standardwerte für die Anzahl der Fahrzeugbewegungen N je Parkstand und Stunde der Tabelle 7 der RLS-19 für P+R-Parkplätze (0,3 tags, 0,06 nachts) angesetzt, sowohl für den Nullfall als auch für den Planfall.

Tabelle 5: Anzahl der Parkbewegungen von Pkw und Motorrädern, Nullfall

Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Fahrzeugart	Häufigkeit tags bzw. nachts	Häufigkeit pro Stellplatz und Stunde	Zeit von	Zeit bis
Parkplatz 1	39	Pkw	-	0,3	06:00	22:00
			-	0,06	22:00	06:00
Parkplatz 2	39	Pkw	-	0,3	06:00	22:00
			-	0,06	22:00	06:00
Parkplatz 3	11 ¹⁴	Pkw	58,00	0,330	06:00	22:00
			3,33	0,038	22:00	06:00
		Motorrad	0,67	0,004	06:00	22:00
Parkplatz 4	34	Pkw	116,00	0,213	06:00	22:00
			6,67	0,025	22:00	06:00
		Motorrad	1,33	0,002	06:00	22:00

Gemäß den Angaben in der verkehrstechnischen Untersuchung sind im Planfall auf den nördlichen Stellplätzen (Parkplatz 3 (Bus) und Parkplatz 4 (Taxi)) während der Tageszeit 24 Pkw und 118 Lkw1 (hier: Busse) sowie während der Nachtzeit 1 Pkw und 12 Lkw1 (hier: Busse) zu erwarten (jeweils eine An- und eine Abfahrt).

Tabelle 6: Anzahl der Parkbewegungen von Pkw und Bussen, Planfall

Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Fahrzeugart	Häufigkeit tags bzw. nachts	Häufigkeit pro Stellplatz und Stunde	Zeit von	Zeit bis
Parkplatz 1	39	Pkw	-	0,30	06:00	22:00
			-	0,06	22:00	06:00
Parkplatz 5	50	Pkw	-	0,30	06:00	22:00
			-	0,06	22:00	06:00

¹⁴ Die Stellplätze für Taxen sind nicht in den 11 Stellplätzen enthalten. Da für die schalltechnische Berechnung nur die Anzahl der Fahr- bzw. Parkbewegungen relevant ist, ist die „Häufigkeit pro Stellplatz und Stunde“ irrelevant. Es kann eine beliebige Stellplatzanzahl gewählt werden, solange die „Häufigkeit pro Stellplatz und Stunde“ dann mit dieser Stellplatzanzahl berechnet wird.

Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Fahrzeugart	Häufigkeit tags bzw. nachts	Häufigkeit pro Stellplatz und Stunde	Zeit von	Zeit bis
Parkplatz 6	15 ¹⁵	Pkw	-	0,30	06:00	22:00
			-	0,06	22:00	06:00
Parkplatz 7	4	Bus	236	0,98	06:00	22:00
			24	0,20	22:00	06:00
Parkplatz 8	6 ¹⁶	Pkw	48	0,50	06:00	22:00
			2	0,04	22:00	06:00

Der Tagesgang der Schalleistungspegel der Parkplätze ist für den Nullfall der Anlage 3.1 und für den Planfall der Anlage 3.2 zu entnehmen.

Als Quellhöhe der Straßenverkehrslärmquellen (hier: Parkplätze) wird richtliniengerecht $h_q = 0,5$ m über Gelände verwendet.

4 Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen

4.1 Allgemeines zum Verfahren

Ausgehend von den in Abschnitt 3 ermittelten Geräuschemissionspegeln sowie den örtlichen Verhältnissen wird auf der Grundlage eines digitalen dreidimensionalen Gelände- und Hindernismodells eine Schallausbreitungsrechnung nach den Regeln der Technik durchgeführt, die durch die RLS-19 beschrieben werden. In diesen Richtlinien werden für jeden Immissionsort die von den zu berücksichtigenden Geräuschquellen verursachten Immissionsschallpegel frequenzabhängig ermittelt, wobei die Einflüsse von Entfernung, Luftabsorption, Meteorologie- und Bodendämpfung sowie Reflexionen und ggf. die Abschirmung durch vorgelegte Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg beachtet werden.

Als Quellhöhe der Lärmquellen des Straßenverkehrs (Straßen und Parkplätze) wird richtliniengerecht $h_q = 0,5$ m über Gelände verwendet.

Die Ausbreitungsrechnung erfolgt mit der Analysesoftware SoundPlan 9.1.

Die bei der Schallausbreitungsrechnung berücksichtigten Hindernisse (hier: Gebäude) sind in den Anlagen 1.1 und 1.2 dieser Untersuchung dargestellt.

¹⁵ Im Plan „LPA_0250_01G_20241016.pdf“ werden 8 der Stellplätze mit „Kiss&Ride“ bezeichnet. In Ermangelung eines Emissionsansatzes für „Kiss+Ride“ in den RLS-19 wird für alle 15 Stellplätze der Emissionsansatz der RLS-19 für „Park+Ride“ verwendet.

¹⁶ Gemäß Erläuterungsbericht wird es einen Taxenstand für ca. 6 Fahrzeuge geben. Da für die schalltechnische Berechnung nur die Anzahl der Fahr- bzw. Parkbewegungen relevant ist, ist die „Häufigkeit pro Stellplatz und Stunde“ irrelevant. Es kann eine beliebige Stellplatzanzahl gewählt werden, solange die „Häufigkeit pro Stellplatz und Stunde“ dann mit dieser Stellplatzanzahl berechnet wird.

Für die Ausbreitungsrechnung des Straßenverkehrslärm wird richtliniengerecht die 2. Reflexion je Ausbreitungsweg berücksichtigt. Die Reflexionseigenschaften der Gebäudefassaden werden durch einen Absorptionsverlust von 0,5 dB bei Straßenverkehrslärm charakterisiert. Dabei wird die Reflexion an der Fassade, für die der Beurteilungspegel L_r berechnet werden soll, nicht berücksichtigt.

4.2 Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung

Bei dem Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung wird die zukünftig zu erwartende Geräuschimmissionsituation nach Umsetzen der Planung mit der sich bei Ausbleiben der Umsetzung einstellenden verglichen. Die Situation mit dem geplanten Vorhaben wird als Prognosefall, die Situation ohne baulichen Eingriff als Nullfall bezeichnet. Die errechneten Geräuschimmissionen der beiden unterschiedlichen Quellenmodelle werden einander gegenübergestellt. Dabei werden die Immissionsorte in zwei Mengen unterteilt. Die erste Menge an Immissionsorten befindet sich innerhalb des festgelegten Bauabschnitts (hier: planfeststellungseretzender Bereich). Zur Ermittlung der beiden Geräuschpegel (Beurteilungspegel des Prognosefalls und Beurteilungspegel des Nullfalls) werden als Geräuschquellen der Verkehrsweg innerhalb des Bauabschnitts und der Verkehrsweg außerhalb des Bauabschnitts berücksichtigt. Die zweite Menge an Immissionsorten liegt außerhalb des Bauabschnitts. Zur Immissionsberechnung wird für die außerhalb des Bauabschnitts gelegenen Immissionsorte nur der Teil der Straßen und Parkplätze innerhalb des Bauabschnitts betrachtet (vgl. VLärmSchR 97 [5] und [6]). Die Begrenzung der Immissionsort-Mengen ergibt sich aus der Senkrechten auf die Achse der betreffenden Verkehrsfläche.

Im vorliegenden Fall liegen alle betrachteten Immissionsorte innerhalb des Bauabschnitts¹⁷.

4.2.1 Prüfung auf Wesentliche Änderung - Straßenverkehr

Bei der Prüfung auf wesentliche Änderung für die öffentlichen Straßen und öffentlichen Parkplätze werden die Geräuschpegel aus zwei schalltechnischen Modellen miteinander verglichen. Das Modell, welches der Beschreibung des Nullfalls zugrunde liegt, berücksichtigt als Geräuschquellen die Straßenabschnitte in ihrem derzeitigen Verlauf mit den derzeitigen Straßendeckschichttypen und der Dauerlichtzeichenanlage an der Kreuzung Bahnhofstraße/Lügder Straße/Anbindung Bahnhofsvorplatz sowie die Parkplätze in ihrer derzeitigen Lage. Im Prognosefall werden als Geräuschquellen die Fahrstreifen der Straßenabschnitte in ihrem zukünftigen Verlauf mit den zukünftigen Straßendeckschichttypen, dem

¹⁷ Eine Untersuchung von Immissionsorten außerhalb des Bauabschnitts ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich, da für die Immissionsorte innerhalb des Bauabschnitts kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ermittelt wird (s. Abschnitt 4.4.2) und dann im vorliegenden Fall für Immissionsorte außerhalb des Bauabschnitts noch weniger ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ermittelt werden könnte.

Kreisverkehr und der Dauerlichtzeichenanlage an der Zu-/Ausfahrt des nördlichen Parkplatzes (ZOB) sowie die Parkplätze in ihrer zukünftigen Lage berücksichtigt.

4.3 Ergebnisse

In der Tabelle der Anlage 4 dieser Untersuchung sind die Ergebnisse der Schallimmissionsberechnungen angegeben. Dabei sind zu allen in den Anlagen 1.1 und 1.2 dargestellten Immissionsorten das jeweilige Geschoss, die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (IGW), die Beurteilungspegel des Nullfalls (Lr P0) und des Prognosefalls (Lr P) sowie die Differenz der beiden Beurteilungspegel jeweils getrennt für den Tag (6:00 bis 22:00 Uhr) und die Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) angegeben. In den letzten Spalten befinden sich Angaben darüber, ob am bezeichneten Immissionsort eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt und ob ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht.

Die Immissionsorte sind nach Gebäudenummern sortiert.

Beurteilungspegel, die den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV überschreiten, sind fett gedruckt.

4.4 Beurteilung

4.4.1 Allgemeines

Bei der Anspruchsermittlung wurde nach dem folgenden Schema verfahren:

Zunächst werden die rechnerisch ermittelten und mathematisch auf eine Nachkommastelle gerundeten Geräuschpegel des Prognosefalls mit denen des Nullfalls verglichen. Die Differenz wird bis auf eine Nachkommastelle ausgewiesen und dann aufgerundet (Rundungsverfahren der RLS-19). Ergibt sich hier ein Wert von 3 dB(A) oder mehr, liegt gemäß der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung vor, der jeweilige gebietsbezogene Immissionsgrenzwert wäre einzuhalten. Ist die angesprochene aufgerundete Pegeldifferenz kleiner als 3 dB(A), aber trotzdem positiv, wird geprüft, ob der Beurteilungspegel des Prognosefalls 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht. Ist dies der Fall, liegt wiederum eine wesentliche Änderung vor, der jeweilige Immissionsgrenzwert wäre einzuhalten. Ist dies nicht der Fall, wird geprüft, ob bereits im Nullfall ein Geräuschpegel von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht vorliegt und dieser Pegel mathematisch gerundet um mindestens 0,1 dB(A) erhöht wird. Ist dies der Fall und liegt der betrachtete Immissionsort nicht in einem Gewerbegebiet, liegt wiederum eine wesentliche Änderung vor, der jeweilige Immissionsgrenzwert wäre einzuhalten. So wird für die Beurteilungszeiten Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) das Vorliegen einer wesentlichen Änderung geprüft. Weiterhin wird ermittelt, ob der jeweilige Immissionsgrenzwert überschritten wird oder nicht. Wird der jeweilige Immissionsgrenzwert nicht überschritten, kann auch bei Vorliegen einer wesentlichen Änderung kein Anspruch auf Schallschutz entstehen. Wird er am Tage

überschritten, reicht das Vorliegen einer wesentlichen Änderung am Tage oder in der Nacht aus, um einen Anspruch auf Schallschutz zu begründen. Ebenso hat eine festgestellte Überschreitung nachts bei gleichzeitigem Vorliegen einer wesentlichen Änderung am Tage oder in der Nacht einen Anspruch auf Schallschutz zur Folge. Diese Vorgehensweise ist auch in [6] beschrieben.

4.4.2 Beurteilung - Straßenverkehr

Pegeländerungen durch den Kreuzungsumbau können sich im vorliegenden Fall aufgrund einer Vielzahl von Faktoren ergeben:

- Verteilung der Verkehrsmengen auf die einzelnen Straßenabschnitte,
- Ersetzen der vorhandenen Lichtzeichenanlage durch einen Kreisverkehr,
- Errichten einer Lichtzeichenanlage an der östliche Zu-/Ausfahrt (von der /zur Lügder Straße) des Bus- und Taxi-Parkplatzes.
- Lageverschiebung der Straßenachsen,
- Änderung der Straßendeckschichttypen,
- Verlegen der Parkplätze.

Auf Grundlage der in Anlage 4 dargestellten Berechnungsergebnisse zum Verkehrslärm des Straßenverkehrs (Straßen und Parkplätze) und des Ergebnisses der Prüfung auf wesentliche Änderung ist festzustellen, dass durch den Kreuzungsumbau an den meisten Immissionsorten Pegelsenkungen und ansonsten Pegelerhöhungen von maximal 0,3 dB zu erwarten sind. Da an Immissionsorten mit Pegelerhöhung die Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unterschritten wird und die Pegelerhöhung weniger als 3 dB beträgt, entsteht an keinem Immissionsort ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

GTA mbH

im Rahmen der Qualitätssicherung
freigegeben durch:



Dipl.-Ing. Pia Budde
(Verfasser)



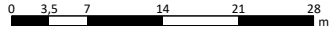
Dipl.-Phys. Dipl.-Ing. Kai Schirmer

Projekt: Umbau Bahnhofsvorplatz
Auftraggeber: Stadt Bad Pyrmont

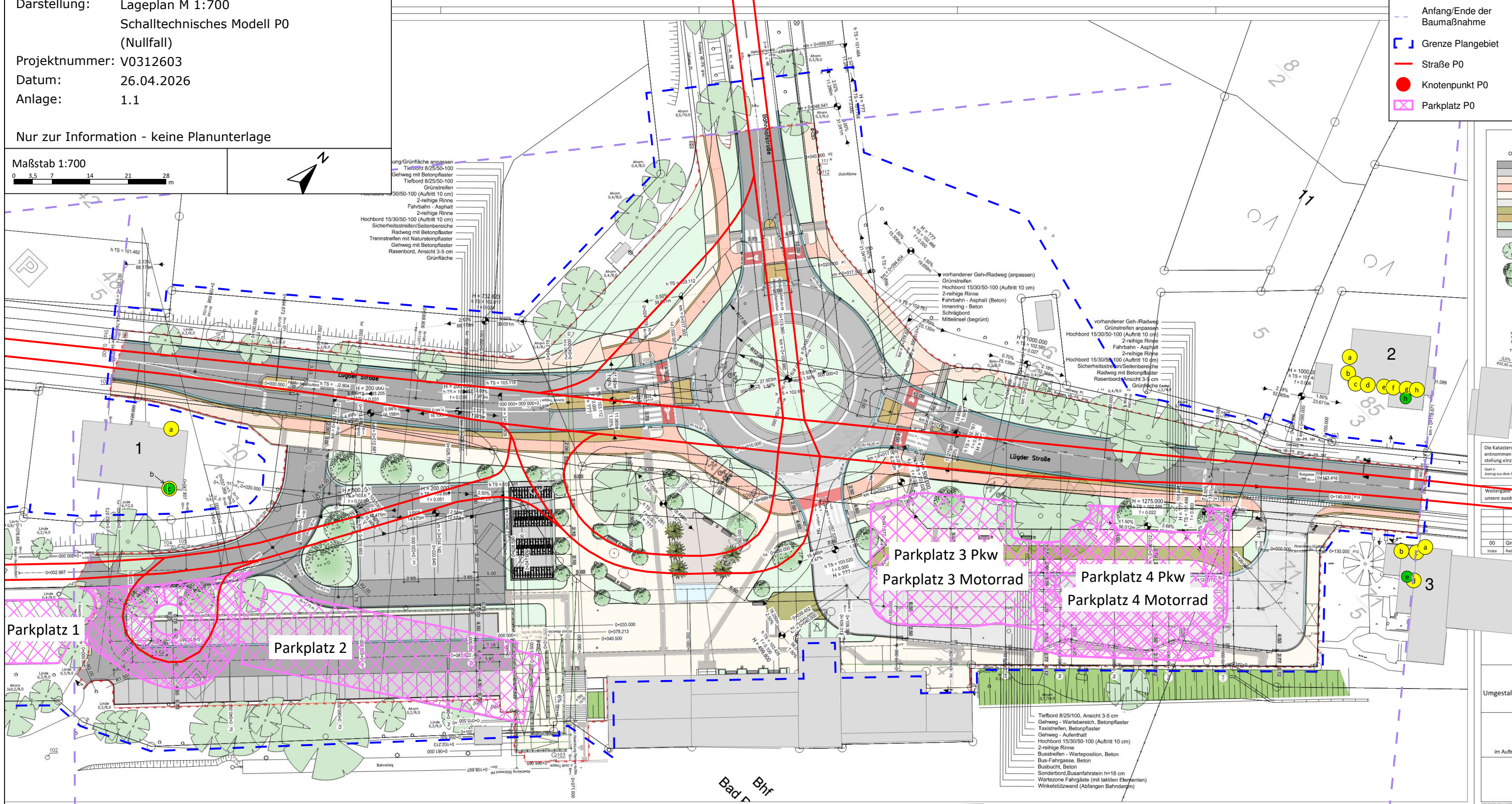
Darstellung: Lageplan M 1:700
 Schalltechnisches Modell P0
 (Nullfall)
Projektnummer: V0312603
Datum: 26.04.2026
Anlage: 1.1

Nur zur Information - keine Planunterlage

Maßstab 1:700



- Zeichenerklärung**
- Gebäude
 - Immissionsort
 - Außenwohnbereich
 - Anfang/Ende der Baumaßnahme
 - Grenze Plangebiet
 - Straße P0
 - Knotenpunkt P0
 - Parkplatz P0



Die Katasterur
 entnommen u
 stellung einu
 Auszug aus dem Ge
 Weitergabe u
 unsere ausdr

 00 Gruf
 Index
 Auste

 Umgestalt

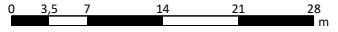
 im Auftra

Projekt: Umbau Bahnhofsvorplatz
Auftraggeber: Stadt Bad Pyrmont

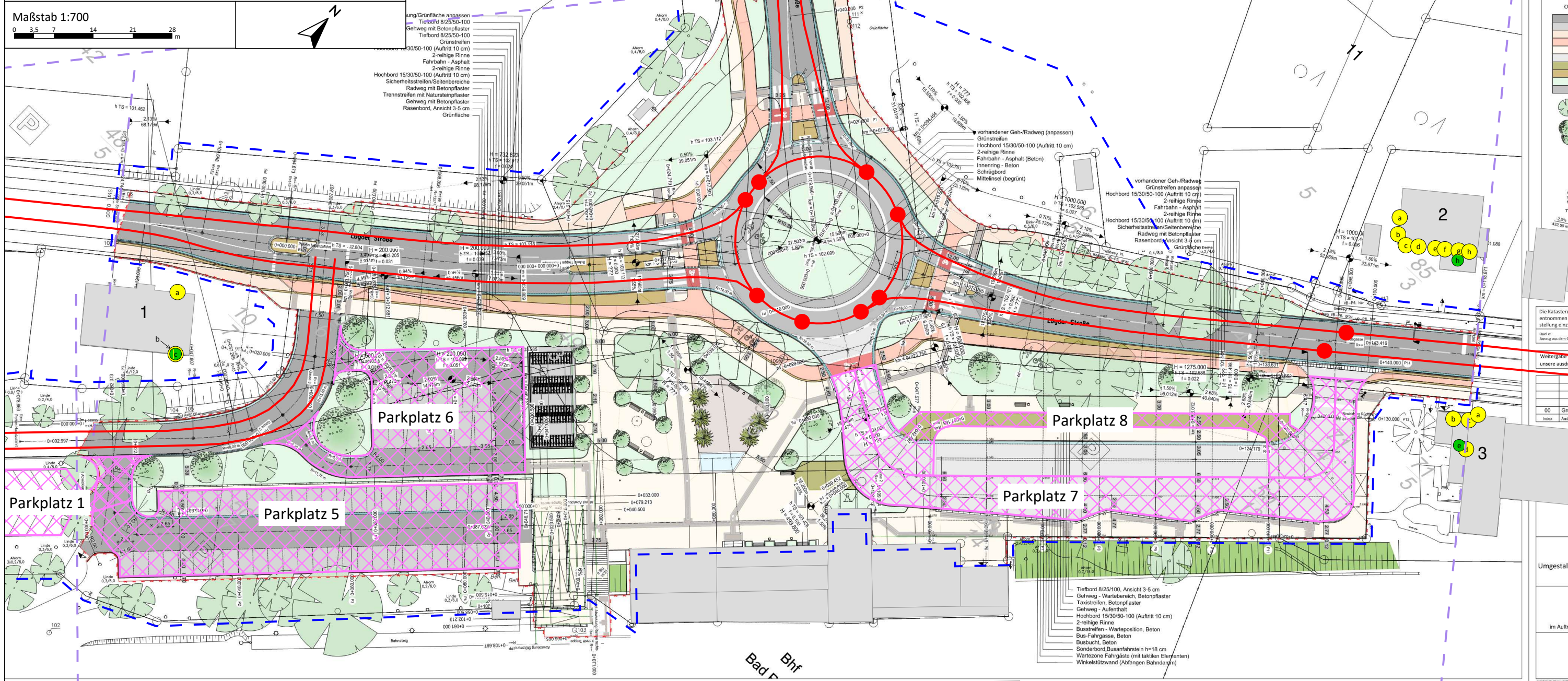
Darstellung: Lageplan M 1:700
 Schalltechnisches Modell P
 (Planfall)
Projektnummer: V0312603
Datum: 26.04.2026
Anlage: 1.2

Nur zur Information - keine Planunterlage

Maßstab 1:700



- Zeichenerklärung**
- Gebäude
 - Immissionsort
 - Außenwohnbereich
 - Anfang/Ende der Baumaßnahme
 - Grenze Plangebiet
 - Straße P
 - Knotenpunkt P
 - Parkplatz P



Die Katasterur...
entnommen u...
stellung ein...
Ausgang aus dem Ge...
Weitergabe...
unsere ausdr...
00 Gr...
Index...
Auste...
Umgestalt...
im Auftra...

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
"Bahnhofsvorplatz", Richtung Ost															
Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	88	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	3,9 1,2 0,0 -	0,4 0,2 0,0 -	75,2 24,2 0,6 -	62,0 37,5 0,5 -	50 50 50 50	SMA 8	LSA	78 - 88	-	-0,9 - 9,7	61,4 - 64,4	53,3 - 56,7	
0+010	452	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	21,2 5,3 0,1 -	2,2 1,0 0,0 -	79,8 19,9 0,3 -	67,9 31,8 0,3 -	50 50 50 50	SMA 8	LSA	0 - 76	-	-2,5 - 2,6	68,6 - 70,3	60,4 - 62,2	
"Bahnhofsvorplatz", Richtung West															
Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	452	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	21,2 5,3 0,1 -	2,2 1,0 0,0 -	79,8 19,9 0,3 -	67,9 31,8 0,3 -	50 50 50 50	SMA 8	LSA	0 - 59	-	-3,8 - 2,1	68,8 - 70,3	60,6 - 62,1	
0+062	88	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	3,9 1,2 0,0 -	0,4 0,2 0,0 -	75,2 24,2 0,6 -	62,0 37,5 0,5 -	50 50 50 50	SMA 8	LSA	60 - 71	-	-3,6 - 2,3	61,8 - 62,6	53,7 - 54,6	
Am Güterbahnhof, Richtung NO															
Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	375	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	22,1 - 0,1 -	2,3 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	SMA 8	-	-	-	1,3	64,5	54,7	
0+062	375	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	22,1 - 0,1 -	2,3 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	SMA 8	-	-	0,1	0,1	64,6	54,8	
0+064	375	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	22,1 - 0,1 -	2,3 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	SMA 8	-	-	0,2	-0,1	64,7	54,9	
0+090	375	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	22,1 - 0,1 -	2,3 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	SMA 8	-	-	0,5	0,0	64,9	55,2	
0+110	375	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	22,1 - 0,1 -	2,3 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	SMA 8	-	-	-	-0,3 - -0,1	64,5	54,7	

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+281	395	Pkw	22,1	2,3	94,6	90,7	50	50	SMA 8	-	-	-	-3,1 - -1,3	65,3 - 65,5	56,1 - 56,4
		Lkw1	1,1	0,2	4,9	8,8	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Am Güterbahnhof, Richtung SW Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	395	Pkw	22,1	2,3	94,6	90,7	50	50	SMA 8	-	-	-	1,7 - 10,6	65,3 - 67,3	56,1 - 58,5
		Lkw1	1,1	0,2	4,9	8,8	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+071	375	Pkw	22,1	2,3	99,5	99,5	50	50	SMA 8	-	-	-	0,3 - 1,1	64,5	54,7
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+224	375	Pkw	22,1	2,3	99,5	99,5	50	50	SMA 8	-	-	0,4	0,1	64,8	55,1
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+244	375	Pkw	22,1	2,3	99,5	99,5	50	50	SMA 8	-	-	0,3	0,1 - 0,2	64,7	54,9 - 55,0
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+270	375	Pkw	22,1	2,3	99,5	99,5	50	50	SMA 8	-	-	0,2	-0,1	64,6	54,8
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+272	375	Pkw	22,1	2,3	99,5	99,5	50	50	SMA 8	-	-	-	-2,3 - -1,1	64,5	54,7
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Bahnhofstraße, Bypass Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	2692	Pkw	152,9	16,1	95,8	92,8	50	50	SMA 8	-	-	-	1,5 - 3,1	73,6 - 73,9	64,4 - 64,7
		Lkw1	4,0	0,8	2,5	4,5	50	50							
		Lkw2	2,7	0,5	1,7	2,7	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Bahnhofstraße, Richtung NW Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	3817	Pkw	213,9	22,5	94,6	90,6	50	50	SMA 11	LSA	0 - 15	-	-2,8 - -0,5	80,2 - 80,8	71,1 - 71,6
		Lkw1	7,5	1,5	3,3	5,9	50	50							
		Lkw2	4,7	0,9	2,1	3,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+020	3817	Pkw	213,9	22,5	94,6	90,6	50	50	SMA 8	LSA	26 - 42	-	-2,5 - -2,3	77,2 - 77,6	68,2 - 68,6
		Lkw1	7,5	1,5	3,3	5,9	50	50							
		Lkw2	4,7	0,9	2,1	3,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+047	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	SMA 8	LSA	45 - 120	-	-2,6 - -1,1	76,6 - 78,5	67,5 - 69,5
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+124	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	SMA 8	-	-	-	-9,1 - 0,0	76,6 - 78,4	67,5 - 69,7
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Bahnhofstraße, Richtung SO Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	SMA 8	-	-	-	1,1 - 8,8	76,6 - 78,3	67,5 - 69,6
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+069	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	SMA 8	LSA	52 - 120	-	1,1 - 2,7	76,6 - 78,5	67,6 - 69,5
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+136	3817	Pkw	213,9	22,5	94,6	90,6	50	50	SMA 8	LSA	28 - 45	-	2,1 - 2,8	77,5 - 77,8	68,5 - 68,8
		Lkw1	7,5	1,5	3,3	5,9	50	50							
		Lkw2	4,7	0,9	2,1	3,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+160	3817	Pkw	213,9	22,5	94,6	90,6	50	50	SMA 11	LSA	0 - 26	-	0,0 - 3,2	80,4 - 80,8	71,3 - 71,8
		Lkw1	7,5	1,5	3,3	5,9	50	50							
		Lkw2	4,7	0,9	2,1	3,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Buswendeschleife Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	20	Pkw	-	-	-	-	50	50	SMA 8	-	-	-	1,6 - 2,8	57,6 - 58,0	51,1 - 51,5
		Lkw1	1,1	0,3	100,0	100,0	50	50							
		Lkw2	-	-	-	-	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Lügder Straße, Richtung NO Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	1,0	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+007	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	0,5	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+039	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	0,9	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+049	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	4,7	77,4	68,3
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+051	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	0,4	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+061	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	1,4	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+070	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	-0,7	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+073	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	0,0	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+104	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	0,4	76,9	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+109	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,3	0,2	77,2	68,0
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+116	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,1 - 0,3	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+123	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	0,5	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+125	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,2	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+129	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	1,8	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+133	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	0,6	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+182	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	0,8	76,9	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+204	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	0,8 - 2,4	76,8 - 77,0	67,6 - 67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+240	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	-0,2	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+257	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,4	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+260	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	0,7	77,0	67,9
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+269	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	2,0	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+318	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	LSA	84 - 120	-	1,9 - 2,3	76,9 - 77,9	67,7 - 68,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+354	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 11	LSA	51 - 79	-	1,8 - 2,4	80,4 - 81,1	71,2 - 71,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+387	4177	Pkw	237,0	25,0	95,7	92,6	50	50	SMA 11	LSA	0 - 43	-	-0,7 - 1,2	79,9 - 81,0	70,7 - 71,7
		Lkw1	6,2	1,2	2,5	4,5	50	50							
		Lkw2	4,5	0,8	1,8	2,9	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+438	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	0 - 105	-	-2,4 - -1,0	79,4 - 82,0	70,2 - 72,8
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+551	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	110 - 111	0,4	-1,4 - -1,2	79,6 - 79,7	70,4 - 70,5
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+557	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	112	-	-0,5	79,2 - 79,3	70,0 - 70,1
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+558	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	118	0,4	-0,8	79,4	70,3
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+564	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	120	0,7	-0,9	79,8	70,6
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+566	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,1	0,8	79,1	70,0
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+575	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,0	-0,4	79,1	69,9
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+578	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,7	-0,9	79,8	70,6
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+586	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,0	1,1 - 2,6	79,1 - 79,2	69,9 - 70,0
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+598	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,3	-0,8	79,4	70,2
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+603	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,5	-0,8	79,5	70,3
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+611	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	-	-0,3	79,1	69,9
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Lügder Straße, Richtung SW															
Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	-	0,3	79,1	69,9
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+068	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,4	0,4	79,5	70,3
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+082	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	-	-1,4 - -0,7	79,1	69,9
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+093	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,7	1,0	79,8	70,6
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+102	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,0	0,1	79,1	69,9
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+109	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	0,7	0,7	79,8	70,6
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+115	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	-	-	-	0,1	79,1	69,9
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+117	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	115 - 120	-	-0,8 - 0,1	79,1 - 79,2	69,9 - 70,0
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+122	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	115	0,4	1,4	79,6	70,4
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+123	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	SMA 11	LSA	0 - 113	-	1,1 - 2,4	79,4 - 82,0	70,2 - 72,8
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+237	4177	Pkw	237,0	25,0	95,7	92,6	50	50	SMA 11	LSA	0 - 40	-	-1,0 - 0,5	80,0 - 81,0	70,7 - 71,8
		Lkw1	6,2	1,2	2,5	4,5	50	50							
		Lkw2	4,5	0,8	1,8	2,9	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+281	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 11	LSA	45 - 73	-	-2,3 - -1,9	80,4 - 81,1	71,2 - 71,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+314	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	LSA	79 - 120	-	-2,3 - -2,0	76,8 - 77,9	67,6 - 68,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+361	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,9	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+411	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	-0,5	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+421	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	0,0	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+423	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	-0,6	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+440	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,0	-1,8 - -1,1	76,8 - 76,9	67,6 - 67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+476	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	-0,9	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+499	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,5	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+548	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	-3,9	77,3	68,2
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+551	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	1,1	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+555	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	1,0	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+557	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,4 - -0,3	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+563	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,3	-0,4	77,2	68,0
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+571	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	-0,4	76,9	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+576	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,7	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+606	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	-1,3	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+610	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-1,8	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+619	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	0,3	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+629	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-3,0	77,0	67,9
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+631	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,1	-0,9	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+641	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	-	-0,6	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+673	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	SMA 8	-	-	0,2	-0,8	77,0	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Nullfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
Am Güterbahnhof, Richtung NO															
Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	- - - -	- - - -	- - - -	0,9	65,5	55,8
0+008	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	- - - -	- - - -	0,1	0,1	65,7	55,9
0+010	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	- - - -	- - - -	0,2	-0,1	65,8	56,0
0+036	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	- - - -	- - - -	0,5	0,0	66,0	56,3
0+056	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	- - - -	- - - -	-	-12,7 - 0,3	65,5 - 67,7	55,8 - 58,0
0+253	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Pflaster auf ebener Oberfl.	- - - -	- - - -	-	-12,3	73,3	63,6
0+258	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	- - - -	- - - -	-	-9,2 - 0,0	65,5 - 66,7	55,8 - 57,0
Am Güterbahnhof, Richtung SW															
Verkehrsrichtung: Gegen Eingaberichtung															
0+000	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	- - - -	- - - -	-	7,5	66,1	56,4
0+004	493	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	29,1 - 0,1 -	3,1 - 0,0 -	99,5 - 0,5 -	99,5 - 0,5 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Pflaster auf ebener Oberfl.	- - - -	- - - -	-	11,5	73,2	63,4

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+010	493	Pkw	29,1	3,1	99,5	99,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,1 - 12,7	65,5 - 67,7	55,8 - 58,0
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+201	493	Pkw	29,1	3,1	99,5	99,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,4	0,1	65,9	56,2
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+221	493	Pkw	29,1	3,1	99,5	99,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,3	0,1 - 0,2	65,8	56,1
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+247	493	Pkw	29,1	3,1	99,5	99,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,2	-0,1	65,7	55,9
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+249	493	Pkw	29,1	3,1	99,5	99,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-2,3 - 0,0	65,5 - 65,6	55,8
		Lkw1	-	-	-	-	50	50							
		Lkw2	0,1	0,0	0,5	0,5	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Bahnhofstraße, Richtung NW															
Verkehrsrichtung: Gegen Eingaberichtung															
0+000	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	Betone	KV	0 - 5	-	-1,1 - -0,3	80,9 - 81,0	71,8 - 71,9
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+005	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	KV	7 - 120	-	-3,0 - -1,3	76,5 - 78,5	67,4 - 69,5
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+120	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-9,1 - 0,0	76,5 - 78,3	67,4 - 69,6
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Bahnhofstraße, Richtung SO															
Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	1,4 - 8,8	76,5 - 78,2	67,4 - 69,5
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+052	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	KV	8 - 120	-	1,4 - 3,7	76,7 - 78,8	67,6 - 69,8
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+164	5163	Pkw	290,3	30,6	94,9	91,2	50	50	Betone	KV	0 - 7	-	0,0 - 3,8	81,0 - 81,3	71,9 - 72,3
		Lkw1	9,5	1,8	3,1	5,5	50	50							
		Lkw2	6,1	1,1	2,0	3,3	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Kreisverkehr Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	16414	Pkw	921,0	86,3	94,7	80,9	50	50	Betone	KV	0 - 10	-	-3,6 - 3,2	85,9 - 86,3	78,2 - 78,8
		Lkw1	33,1	6,5	3,4	6,1	50	50							
		Lkw2	18,5	13,9	1,9	13,0	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Lügder Straße, Richtung NO Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	1,0	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+023	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,1	0,4	76,8	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+028	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,3	0,4	77,1	67,9
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+035	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,1 - 0,1	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+042	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,1	0,5	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+044	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,2	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+048	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,1	1,8	76,8	67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+052	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	0,6	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+101	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,1	0,8	76,8	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+123	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-1,0 - 1,1	76,7 - 76,8	67,5 - 67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+159	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,2	-1,5	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+176	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,4	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+179	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,2	0,7	76,9	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+188	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	1,9 - 2,6	76,7 - 76,8	67,5 - 67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+229	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	KV	86 - 120	-	0,0 - 6,0	76,8 - 78,1	67,7 - 69,1
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+263	5873	Pkw	333,9	35,1	95,9	92,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	KV	7 - 78	-	-0,8 - 3,6	77,9 - 78,8	68,7 - 69,6
		Lkw1	8,4	1,7	2,4	4,4	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,7	2,7	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Planfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+342	5873	Pkw	333,9	35,1	95,9	92,9	50	50	Betone	KV	0 - 5	-	-0,1 - 0,7	81,4 - 81,5	72,1 - 72,2
		Lkw1	8,4	1,7	2,4	4,4	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,7	2,7	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Lügder Straße, Richtung NO Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung															
0+000	5300	Pkw	296,4	31,2	94,4	90,2	50	50	Betone	KV	0 - 1	-	-2,6 - -1,4	81,1 - 81,2	72,0 - 72,1
		Lkw1	11,6	2,3	3,7	6,7	50	50							
		Lkw2	6,0	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+005	5300	Pkw	296,4	31,2	94,4	90,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	0 - 35	-	-5,3 - 0,2	78,1 - 79,6	69,1 - 70,6
		Lkw1	11,6	2,3	3,7	6,7	50	50							
		Lkw2	6,0	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+083	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	1 - 21	-	-3,3 - -1,6	79,0 - 79,5	69,9 - 70,3
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+104	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	25	0,4	-2,0	79,2	70,1
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+108	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	27 - 28	-	-0,3 - 2,2	78,7 - 78,9	69,6 - 69,8
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+111	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	35 - 41	0,7	0,0	79,2 - 79,4	70,1 - 70,2
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+124	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	42	0,1	1,5	78,5	69,4
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+125	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	46	0,0	3,2	78,6	69,6
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Planfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+129	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	48	0,7	-0,8	78,9	69,8
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+131	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	57 - 63	-	1,0 - 1,2	77,9 - 78,0	68,8 - 68,9
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+147	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	67 - 74	0,4	-0,6 - -0,3	78,0 - 78,2	68,9 - 69,1
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+158	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	82 - 120	-	-0,3	76,5 - 77,2	67,4 - 68,1
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+203	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	0,0	76,5	67,4
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
Lügder Straße, Richtung SW															
Verkehrsrichtung: Gegen Eingaberichtung															
0+000	5873	Pkw	333,9	35,1	95,9	92,9	50	50	Betone	KV	0 - 5	-	0,5 - 1,5	81,4	72,1 - 72,2
		Lkw1	8,4	1,7	2,4	4,4	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,7	2,7	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+005	5873	Pkw	333,9	35,1	95,9	92,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	KV	5 - 72	-	-3,3 - 1,1	77,8 - 78,8	68,6 - 69,6
		Lkw1	8,4	1,7	2,4	4,4	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,7	2,7	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+072	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	KV	78 - 120	-	-3,0 - 1,1	76,7 - 77,4	67,5 - 68,2
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+120	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,2	-0,5	76,9	67,8
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+170	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,2	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+172	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,2	-0,6	76,9	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+189	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,0	-1,3 - 0,6	76,7 - 76,8	67,5 - 67,6
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+225	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,1	-0,9	76,8	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+247	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,4	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+296	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,1	-3,5	77,1	68,0
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+300	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,3 - 1,1	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+313	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,3	-0,5	77,1	67,9
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+320	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	0,1	-0,4	76,8	67,7
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+325	5564	Pkw	315,3	33,2	95,6	92,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	-0,7	76,7	67,5
		Lkw1	8,6	1,7	2,6	4,6	50	50							
		Lkw2	5,9	1,0	1,8	2,8	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Umbau Bahnhofsvorplatz
Dokumentation der Eingangsparameter der
Straßenverkehrswege gemäß RLS-19, Planfall

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
Lügger Straße, Richtung SW															
Verkehrsrichtung: Gegen Eingaberichtung															
0+000	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	-	-	-	0,3	76,5	67,4
0+026	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	92 - 120	-	0,3	76,7 - 77,4	67,6 - 68,3
0+054	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	71 - 78	0,4	0,0 - 0,4	78,1 - 78,3	69,0 - 69,2
0+075	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	60 - 64	-	-0,7 - -0,4	78,0 - 78,1	68,9 - 69,0
0+086	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	53	0,7	0,2	79,0	69,9
0+093	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	44	0,0	-1,5	78,5	69,4
0+102	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	35 - 37	0,7	0,0	79,3 - 79,4	70,2 - 70,3
0+111	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	31	-	-0,6	78,8	69,7
0+115	5243	Pkw Lkw1 Lkw2 Krad	295,8 9,0 5,9 -	31,1 1,8 1,1 -	95,2 2,9 1,9 -	91,7 5,2 3,1 -	50 50 50 50	50 50 50 50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	24	0,4	-2,1	79,3	70,2

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflexion dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
0+122	5243	Pkw	295,8	31,1	95,2	91,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	0 - 22	0,0	1,7 - 5,5	79,2 - 79,5	70,1 - 70,4
		Lkw1	9,0	1,8	2,9	5,2	50	50							
		Lkw2	5,9	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+146	5300	Pkw	296,4	31,2	94,4	90,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	LSA	2 - 41	-	-1,8 - 4,6	78,0 - 79,5	69,0 - 70,5
		Lkw1	11,6	2,3	3,7	6,7	50	50							
		Lkw2	6,0	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+224	5300	Pkw	296,4	31,2	94,4	90,2	50	50	Betone	KV	0 - 6	-	-2,4 - 0,0	81,1 - 81,2	72,0 - 72,2
		Lkw1	11,6	2,3	3,7	6,7	50	50							
		Lkw2	6,0	1,1	1,9	3,1	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							

Name	0-1 Uhr dB(A)	1-2 Uhr dB(A)	2-3 Uhr dB(A)	3-4 Uhr dB(A)	4-5 Uhr dB(A)	5-6 Uhr dB(A)	6-7 Uhr dB(A)	7-8 Uhr dB(A)	8-9 Uhr dB(A)	9-10 Uhr dB(A)	10-11 Uhr dB(A)	11-12 Uhr dB(A)	12-13 Uhr dB(A)	13-14 Uhr dB(A)	14-15 Uhr dB(A)	15-16 Uhr dB(A)	16-17 Uhr dB(A)	17-18 Uhr dB(A)	18-19 Uhr dB(A)	19-20 Uhr dB(A)	20-21 Uhr dB(A)	21-22 Uhr dB(A)	22-23 Uhr dB(A)	23-24 Uhr dB(A)
Parkplatz 1	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	66,7	66,7
Parkplatz 2	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	66,7	66,7
Parkplatz 3 Motorrad							54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4
Parkplatz 3 Pkw	59,2	59,2	59,2	59,2	59,2	59,2	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	68,6	59,2	59,2
Parkplatz 4 Motorrad							56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3	56,3
Parkplatz 4 Pkw	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	62,3	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6	62,3	62,3

Name	0-1 Uhr dB(A)	1-2 Uhr dB(A)	2-3 Uhr dB(A)	3-4 Uhr dB(A)	4-5 Uhr dB(A)	5-6 Uhr dB(A)	6-7 Uhr dB(A)	7-8 Uhr dB(A)	8-9 Uhr dB(A)	9-10 Uhr dB(A)	10-11 Uhr dB(A)	11-12 Uhr dB(A)	12-13 Uhr dB(A)	13-14 Uhr dB(A)	14-15 Uhr dB(A)	15-16 Uhr dB(A)	16-17 Uhr dB(A)	17-18 Uhr dB(A)	18-19 Uhr dB(A)	19-20 Uhr dB(A)	20-21 Uhr dB(A)	21-22 Uhr dB(A)	22-23 Uhr dB(A)	23-24 Uhr dB(A)
Parkplatz 1	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	66,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	73,7	66,7	66,7
Parkplatz 5	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	74,8	67,8	67,8
Parkplatz 6	62,5	62,5	62,5	62,5	62,5	62,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	62,5	62,5
Parkplatz 7	77,8	77,8	77,8	77,8	77,8	77,8	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	84,7	77,8	77,8
Parkplatz 8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	56,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	67,8	56,8	56,8

Adresse	Gebäude Nr.	IP	Geschoss	Geb. art	Nutzungs- ausübung	IGW		Lr P0		Lr P		Diff. P-P0		Wes. Änd.	Anspruch	
						T	N	T	N	T	N	T	N		d.G.n.	d.G.n.
Lügder Straße 19	1	a	EG	MI		64	54	66,1	56,9	66,3	56,9	0,2	0,3	-	nein	nein
Lügder Straße 19	1	a	1.OG	MI		64	54	66,1	56,9	66,2	56,9	0,1	0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 19	1	b	EG	MI		64	54	52,1	43,0	50,4	43,0	-1,7	-1,9	-	nein	nein
Lügder Straße 19	1	b	1.OG	MI		64	54	53,9	44,8	53,8	44,8	-0,1	-0,5	-	nein	nein
Lügder Straße 19	1	c	EG	MI	Balkon	64	54	52,1	-	50,4	-	-1,7	-	-	nein	nein
Lügder Straße 19	1	c	1.OG	MI	Balkon	64	54	53,9	-	53,8	-	-0,1	-	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	a	EG	MI		64	54	68,8	59,6	68,3	59,6	-0,5	-0,4	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	a	1.OG	MI		64	54	68,8	59,6	68,3	59,6	-0,5	-0,3	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	a	2.OG	MI		64	54	68,5	59,3	68,0	59,3	-0,5	-0,4	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	a	3.OG	MI		64	54	68,0	58,8	67,4	58,8	-0,6	-0,4	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	b	1.OG	MI		64	54	65,7	56,5	65,3	56,5	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	c	2.OG	MI		64	54	65,5	56,3	65,1	56,3	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	d	2.OG	MI		64	54	61,6	52,4	61,4	52,4	-0,2	0,1	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	d	3.OG	MI		64	54	63,5	54,4	63,2	54,4	-0,3	-0,1	-	nein	nein
Lügder Straße 15	2	e	2.OG	MI	Terrasse	64	54	65,5	-	65,1	-	-0,4	-	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	a	1.OG	MI		64	54	62,6	53,5	62,3	53,5	-0,3	-0,1	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	b	EG	MI		64	54	62,9	53,8	62,6	53,8	-0,3	0,0	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	c	1.UG	MI		64	54	64,5	55,3	64,0	55,3	-0,5	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	c	EG	MI		64	54	66,3	57,1	65,9	57,1	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	c	1.OG	MI		64	54	66,6	57,5	66,2	57,5	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	d	EG	MI		64	54	66,3	57,1	65,9	57,1	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	d	1.OG	MI		64	54	66,6	57,5	66,2	57,5	-0,4	-0,3	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	e	1.UG	MI		64	54	64,6	55,5	64,2	55,5	-0,4	-0,3	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	e	EG	MI		64	54	66,3	57,1	65,9	57,1	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	e	1.OG	MI		64	54	66,7	57,5	66,3	57,5	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	f	EG	MI		64	54	66,3	57,1	65,9	57,1	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	f	1.OG	MI		64	54	66,7	57,5	66,3	57,5	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	g	EG	MI		64	54	66,3	57,1	65,9	57,1	-0,4	-0,2	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	g	1.OG	MI		64	54	66,7	57,5	66,3	57,5	-0,4	-0,1	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	h	EG	MI	Terrasse	64	54	68,9	-	68,4	-	-0,5	-	-	nein	nein
Lügder Straße 18	3	h	EG	MI		64	54	66,3	57,1	65,9	57,1	-0,4	-0,2	-	nein	nein