

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

B 6 / von Abschnitt 760 Station 1538 bis Abschnitt 760 Station 1322

## Bundesstraße 6 – Umbau südlich Hasede

P.-Nr.: 189230

# Erläuterungsbericht

## Schalltechnische Untersuchung

# Feststellungsentwurf

aufgestellt:

Hannover, den ..04..10..16..  
Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Hannover

im Auftrage.....gez. Fundheller.....

## Gliederung des Erläuterungsberichtes

<b>1.</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Darstellung der geplanten Baumaßnahme .....</b>	<b>1</b>
2.1.	Planerische Beschreibung.....	1
2.2.	Straßenbauliche Beschreibung .....	2
<b>3.</b>	<b>Rechtliche Grundlagen .....</b>	<b>2</b>
3.1.	Allgemeines .....	2
3.2.	Rechtliche Beurteilung .....	5
<b>4.</b>	<b>Technische Grundlagen.....</b>	<b>4</b>
4.1.	Berechnungsverfahren.....	4
4.2.	Bemessungsverfahren .....	7
<b>5.</b>	<b>Straße, Verkehr, Bebauung.....</b>	<b>7</b>
5.1.	Straßenmerkmale, Bebauung.....	7
5.2.	Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeit.....	7
5.3.	Bebauungen, Nutzungen.....	8
<b>6.</b>	<b>Verkehrslärmimmissionen ohne Lärmschutz.....</b>	<b>8</b>
<b>7.</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen .....</b>	<b>9</b>
<b>8.</b>	<b>Kosten des Lärmschutzes .....</b>	<b>10</b>
8.1.	Kosten des aktiven Lärmschutzes.....	10
8.2.	Kosten des passiven Lärmschutzes .....	10

## 1. Allgemeines

Die B 6, die in Bremerhaven beginnt und an der polnischen Grenze bei Görlitz endet, verläuft hier in Nord-Südrichtung von Hannover bis Hildesheim parallel zur Autobahn A 7. In dem Bereich nördlich Hildesheim und südlich Hasede ist die B 6 derzeit 4-streifig ausgebaut.

Die B 6 ist in diesem Bereich der Straßenkategorie LS II gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) zuzuordnen.

## 2. Darstellung der geplanten Baumaßnahme

Der Stichkanal Hildesheim (SKH) soll für die moderne Güterschifffahrt (überlanges Großmotorgüterschiff üGMS) ausgebaut werden. In diesem Zuge wird die B 6 im Bereich des Stichkanals verlegt und mit den aktuellen Querschnitten der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) hergestellt. Baulastträger für diese Maßnahme ist das Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals Hannover (NBA).

Als Bauende wurde der Anschlusspunkt an die bestehende B 6 festgelegt, so dass ein ca. 200 m langer Abschnitt bis zur Ortschaft Hasede mit dem veralteten Regelquerschnitt verbleiben würde.

Daher soll der verbleibende Abschnitt der B 6 mit dem aktuellen Querschnitt gemäß RAL hergestellt werden.

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

### 2.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf umfasst den Umbau der Bundesstraße B 6 südlich Hasede. Der Beginn der Baustrecke befindet sich ca. 200 m südlich Hasede und endet in der Ortschaft Hasede.

## **2.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Am Baubeginn der Baustrecke wird an den 4-streifigen Querschnitt (RQ 21) der Ausbauplanung des NBA angeschlossen. Nach ca. 50 m beginnt die Verziehung auf den 3-streifigen Querschnitt, um an den Querschnitt der Ortsdurchfahrt Hasede anzuschließen. Hierbei wird die östliche Richtungsfahrbahn von zwei auf einen Fahrstreifen eingezogen.

Die Länge des Bauabschnittes beträgt ca. 200 m.

## **3. Rechtliche Grundlagen**

### **3.1 Allgemeines**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 27.05.2013 in Verbindung mit der gemäß § 43 BlmSchG erlassenen "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BlmSchV) vom 12. Juni 1990 in der Fassung vom 18.12.2014".

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

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

Kann eine bauliche Nutzung mit aktiven Mitteln nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach §42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärm-

schutzmassnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

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

Bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwertes am Tage kann eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen infrage kommen.

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

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

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

**§ 1**

**Anwendungsbereich**

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

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

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

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

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

**§ 2**

**Immissionsgrenzwerte**

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

Tag	Nacht
-----	-------

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

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
----------------	----------------

3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
----------------	----------------

4. in Gewerbegebieten

69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)
----------------	----------------

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

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

**§ 3**

**Berechnung des Beurteilungspegels**

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

**§ 4**

**Berlin-Klausel**

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

**§ 5**

**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

### 3.2 Rechtliche Beurteilung

Im vorliegenden Fall handelt es sich um den Umbau einer bestehenden Straße, so dass Lärmschutz nur infrage kommt, wenn eine wesentliche Änderung vorliegt.

Die hierzu in der Verkehrslärmschutzverordnung genannten Voraussetzungen sind an einem Wohngebäude (Objekt 21) gegeben, weil eine Erhöhung des Verkehrslärms auf mindestens 70/60dB(A) infolge des erheblichen baulichen Eingriffs und z.B. geometrische Veränderungen hier nachgewiesen werden kann.

Die von der Lärmerhöhung betroffene Bebauung ist in der Zusammenstellung der Beurteilungspegel angegeben.

## 4. Technische Grundlagen

### 4.1 Berechnungsverfahren

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

Erläuterung:

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

Die Schallemission (d.h. die Abstrahlung von Schall aus einer Schall- quelle) des Verkehrs auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird durch den Emissionspegel  $L_{m,E}$  gekennzeichnet. Der Emissionspegel ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse des Verkehrs- weges bei freier Schallausbreitung. Die Stärke der Schallemission wird

aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche, der Gradienten und einem Zuschlag für Mehrfachreflexionen berechnet. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) einschließlich der zugehörigen Lkw-Anteile zugrunde gelegt.

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

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

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

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

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Meßwerten mit berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich.



Die untersuchten Immissionsorte (Gebäude, Hausseiten, Etagen) sind in den Lageplänen und Berechnungsunterlagen durch Objekt-Nr. gekennzeichnet.

Die Berechnung wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogrammes „SoundPLAN“ durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Emissionspegel und als Beurteilungspegel zusammengestellt.

#### **4.2 Bemessungsverfahren**

Zur Bemessung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie zur Durchführung der ggf. zu leistenden Entschädigungen für die Aufwendungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen und für den Ausgleich der Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches sind die am Ende des Erläuterungsberichtes unter „Fundstellen“ aufgeführten Vorschriften und Richtlinien maßgebend.

### **5. Straße, Verkehr, Bebauung**

#### **5.1 Straßenmerkmale, Topografie**

Die B6 weist vom Baubeginn der Baustrecke einen 4-streifigen Querschnitt mit rd. 15,00m Fahrbahnbreite auf. Ein ausgeprägter Mittelstreifen ist hier nicht vorhanden. Vor dem Ortseingang Hasede beginnt die Verziehung auf den 3-streifigen Querschnitt, um an den Querschnitt der Ortsdurchfahrt Hasede anzuschließen. Hierbei wird die östliche Richtungsfahrbahn von zwei auf einen Fahrstreifen eingezogen.

Das Gelände fällt von Nordosten zur Innersten in Richtung Hasede ab und steigt von der Innersten aus in südwestliche Richtung wieder an.

Die aus schalltechnischer Sicht zu untersuchende Wohnbebauung im Bereich der Ortslagen Hasede liegt beiderseits der B6, die gradlinig diese Siedlungsbereiche tangiert.

#### **5.2 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten**

Für die Verlegung der B 6 wurde eine Verkehrsuntersuchung sowie eine Verkehrssimulation durchgeführt. Bei diesen Verkehrsuntersuchungen wurden sowohl

die vorgesehenen Gewerbegebiete als auch ein künftiger, neuer Autobahnanchluss berücksichtigt.

Die Prognosebelastungen wurden für das Jahr 2025 ermittelt. „Aufgrund des demographischen Wandels und der Kostenentwicklung im Kraftfahrzeugverkehr sind auch nach 2025 keine allgemeinen Verkehrszunahmen zu erwarten, die über die derzeitigen Prognoseannahmen nennenswert hinausgehen. Daher ist mit der Verwendung dieser Daten eine zukunftsichere Bemessung der Verkehrsanlagen sichergestellt.“

Demnach wird in diesem Bereich der B 6 mit einer Verkehrsstärke von ca. 22.000 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 12 % gerechnet.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Berechnung außerhalb der Ortslagen 100/80Km/h (PKW/LKW), auf der Fahrtrichtung Hildesheim in einem Teilbereich mit 70/70Km/h (PKW/LKW) und innerhalb der beiden Ortslagen mit 50/50Km/h (PKW/LKW) angesetzt.

### **5.3 Bebauungen, Nutzungen**

Die Wohnbebauung von Hasede grenzt beiderseits unmittelbar an die B6 heran. Es handelt sich hierbei um eine lockere Bebauung mit 1 bis 2 Stockwerken (teilweise 3 Stockwerke mit Dachgeschossausbau).

Die Bauleitplanung der Gemeinde Giesen sieht im betrachteten Gebiet des Ortsteils Hasede beiderseits der B6 im wesentlichen allgemeine Wohngebiete (WA) und Mischgebiete(MI) bzw. Dorfgebiet (MD) vor.

Die Umfassungsbauteile der Gebäude sind überwiegend in Massivbauweise erstellt.

## **6. Verkehrslärmimmissionen ohne Lärmschutz**

Die Verkehrslärmimmissionen wurden für die Wohnbebauung von Hasede im Einflussgebiet der B6 ermittelt. Die untersuchten Objekte sind nummeriert und im Lageplane (Unterlage 17/1) eingezeichnet. Die Ergebnisse sind tabellarisch in der nachfolgenden Zusammenstellung zusammengestellt.

Der Emissionspegelberechnung zugrundegelegt sind die Verkehrsprognosewerte nach Punkt 5.2. Aus diesen Belastungszahlen werden nach der RLS-90 die einzelnen Tages- und Nachtpegel errechnet.

Anwendung finden dabei die aus der Tabelle 3 der RLS-90 gewonnenen M-Werte. Die p-Werte gehen für die Bundesstraße 6 als projektbezogene prognostizierte Lkw-Anteile in die Berechnungen ein.

Unter Berücksichtigung der zugrundegelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeit (s. Punkt 5.2) errechnen sich abhängig vom Lkw-Anteil die Korrekturwerte für  $D_v$ . (Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten.

Die an der Bebauung ermittelten Lärmimmissionen liegen am Tage zwischen 41 dB(A) (Objekt 10) und 72 dB(A) (Objekt 21) bzw. 34 dB(A) und 64 dB(A) in der Nacht.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle oder -wände) sind mit Ausnahme einer gemeindlichen Lärmschutzwand im Bereich des Bebauungsplangebietes Nr.516 „Hasede-Süd“ mit einer Höhe von 3,50m über Gradiente im betrachteten Straßenabschnitt nicht vorhanden.

## **7. Lärmschutzmaßnahmen**

In der nachstehenden Liste "Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen" sind die Gebäude aufgeführt, an denen Grenzwertüberschreitungen auftreten. Hier sind dem Grunde nach Maßnahmen erforderlich, um das vorhandene bewertete Schalldämmmaß der Umfassungsbauteile zu verbessern. Die Abwicklung der Maßnahmen richtet sich nach den am Ende des Erläuterungsberichtes unter „Fundstellen“ aufgeführten Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien.

Die dem Grunde nach erforderlichen Maßnahmen werden jedoch nur dann durchgeführt, wenn u. a.

1. die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und
2. das vorhandene bewertete Schalldämmmaß nicht ausreichend ist.

Grundsätzlich wird nach Nr. 13.4 der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -“ passiver Lärmschutz für Wohnraum nur gewährt, soweit der Immissionsgrenzwert am Tage überschritten ist. Für den Schutz von Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in der Nacht maßgebend.

Die durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abzuschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und der Straßenbauverwaltung geregelt.

Weiterhin sind die Grundstücke aufgeführt, auf denen es im Außenwohnbereich zu Grenzwertüberschreitungen kommt. Die Lage des Außenwohnbereiches wurde näherungsweise ermittelt. Hier ist dem Grunde nach eine Entschädigung als Ausgleich für die Beeinträchtigungen durch den Straßenlärm erforderlich. Die Abwicklung der Maßnahmen richtet sich nach den am Ende des Erläuterungsberichtes unter „Fundstellen“ aufgeführten Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien.

Der dem Grunde nach gegebene Anspruch wird jedoch nur dann entschädigt, wenn eine Überprüfung in der Örtlichkeit ergibt, dass u. a.

1. die angenommene Lage und Größe des Außenwohnbereiches mit den tatsächlich vorzufindenden Gegebenheiten übereinstimmt und
2. bei vorgefundenen Abweichungen eine Neuberechnung ergibt, daß es auch bei neuer Lage oder Größe des Außenwohnbereiches zu einer Grenzwertüberschreitung kommt.

Über die Höhe der Entschädigung wird zwischen dem Eigentümer des Grundstücks und der Straßenbauverwaltung ein Entschädigungsvertrag abgeschlossen.

## **8. Kosten des Lärmschutzes**

### **8.1 Kosten des aktiven Lärmschutzes**

entfällt

### **8.2 Kosten des passiven Lärmschutzes**

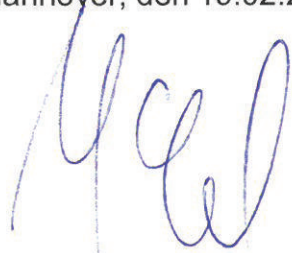
Die Kosten für die Abwicklung der passiven Lärmschutzmaßnahme belaufen sich auf ca. 10.000,-€.

Bearbeitet:

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Geschäftsbereich Hannover

Hannover, den 19.02.2016

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Giesche-Zudnik', written in a cursive style.

---

Giesche-Zudnik

## Fundstellen

- „Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)“ vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 14.05.1990 (veröffentlicht: Bundesgesetzblatt (BGBl) 1990, Nr. 23, S. 880 ff)
  
- „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ vom 12.06.1990 (veröffentlicht: BGBl. 1990, S. 1036 ff)
  
- „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“, bekanntgegeben vom BMVI mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1990, Heft 7, S. 258 ff) unter Berücksichtigung der Berichtigung Februar 1992, bekanntgegeben vom BMVI mit ARS 17/1992 vom 18.03.1992 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1992, Heft 7, S. 208).  
  
Die RLS-90 sind zu beziehen bei der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Konrad-Adenauer-Straße 13, 50996 Köln
  
- „Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)“ vom 04.02.1997 (veröffentlicht: BGBl 1997, Nr. 8, Seite 172 f)
  
- „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -“, bekanntgegeben vom BMV mit ARS Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1997, Heft 12, S. 434 ff)

Zusammenstellung der Gebäudeseiten mit Grenzwertüberschreitungen

Obj.-Nr.	Punktname	H Front	SW	IGW		Prognose mL		Anspruch
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	
				In dB(A)		In dB(A)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
021;A	Sankt-Florian-Str.15	NW	2.OG	64	54	67	60	T/N
021;D	Sankt-Florian-Str.15	SO	2.OG	64	54	68	60	T/N
021;E	Sankt-Florian-Str.15	SW	2.OG	64	54	72	64	T/N

## B6 Umbau südlich Hasede Emissionsberechnung Straße - Gebäudelärmkarte Bestand 2025

17

Straße	Abschnittsname	KM	DTV	vPkw	vPkw	vLkw	vLkw	p	p	DStrO	DStrO	Dv	Dv	Steigung	DStg	Drefl	Lm25	Lm25
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht				Tag	Nacht
		km	Kfz/24h	km/h	km/h	km/h	km/h	%	%	dB	dB	dB	dB	%	dB	dB	dB(A)	dB(A)
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hasede	20,900	0	100	100	80	80	0,0	0,0	-2,00	-2,00	-0,06	-0,06	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hasede	20,949	11000	100	100	80	80	12,0	12,0	-2,00	-2,00	-0,06	-0,06	1,8	0,0	0,0	68,5	61,1
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hasede	21,128	11000	50	50	50	50	12,0	12,0	0,00	0,00	-3,95	-3,95	-0,3	0,0	0,0	68,5	61,1
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hasede	21,166	0	50	50	50	50	0,0	0,0	0,00	0,00	-6,59	-6,59	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	20,900	0	100	100	80	80	0,0	0,0	-2,00	-2,00	-0,06	-0,06	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	20,949	11000	100	100	80	80	12,0	12,0	-2,00	-2,00	-0,06	-0,06	1,9	0,0	0,0	68,5	61,1
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	21,032	11000	70	70	70	70	12,0	12,0	-2,00	-2,00	-1,89	-1,89	0,7	0,0	0,0	68,5	61,1
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	21,156	11000	50	50	50	50	12,0	12,0	0,00	0,00	-3,95	-3,95	-0,3	0,0	0,0	68,5	61,1
Bundesstraße 6, Bestand ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	21,165	0	50	50	50	50	0,0	0,0	0,00	0,00	-6,59	-6,59	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0

NLStBV, GB Hannover Dorfstraße 17-19 30519 Hannover

1



## B6 Umbau südlich Hasede Emissionsberechnung Straße - Gebäudelärmkarte Planung 2025

17

Straße	Abschnittsname	KM km	DTV Kfz/24h	vPkw	vPkw	vLkw	vLkw	p	p	DStrO	DStrO	Dv	Dv	Steigung %	DStg dB	Drefl dB	Lm25	Lm25
				Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag %	Nacht %	Tag dB	Nacht dB	Tag dB(A)	Nacht dB(A)					
Bundesstraße 6, Planung ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hasede	20,948	11000	100	100	80	80	11,999	11,999	-2	-2	-	-	2,1258	0	0	68,470	61,103
Bundesstraße 6, Planung ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hasede	21,127	11000	50	50	50	50	11,999	11,999	0	0	-	-	-	0	0	68,470	61,103
Bundesstraße 6, Planung ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	20,948	11000	100	100	80	80	11,999	11,999	-2	-2	-	-	1,4880	0	0	68,470	61,103
Bundesstraße 6, Planung ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	21,034	11000	70	70	70	70	11,999	11,999	-2	-2	-	-	0,9906	0	0	68,470	61,103
Bundesstraße 6, Planung ; Prognose 2025	Richtungsfahrbahn Hildesheim	21,156	11000	50	50	50	50	11,999	11,999	0	0	-	-	-	0	0	68,470	61,103

NLStBV, GB Hannover Dorfstraße 17-19 30519 Hannover

1

## B6 Umbau südlich Hasede

### B15 - WesÄ Lärmvorsorge passiver Lärmschutz1 - Immissionsorttabelle

Objektnummer	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Bestand		Neubau		Diff. alt/neu		wes. And.	Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	S13-11 in dB(A)	S14-12 in dB(A)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
001;A	Mühlenstraße 4	20+984	NW	EG	MI	71,45	-9,86	64	54	56	49	56	49	0,3	0,4		nein
001;A		20+984	NW	1.OG	MI	71,45	-7,06	64	54	57	50	58	50	0,1	0,1		nein
001;A		20+984	NW	2.OG	MI	71,45	-4,26	64	54	58	51	58	51	0,0	0,1		nein
001;A		20+984	NW	3.OG	MI	71,45	-1,46	64	54	59	52	59	52	0,0	0,0		nein
001;B		20+976	NO	EG	MI	65,57	-9,73	64	54	57	50	58	50	0,2	0,1		nein
001;B		20+976	NO	1.OG	MI	65,57	-6,93	64	54	59	52	60	52	0,1	0,1		nein
001;B		20+976	NO	2.OG	MI	65,57	-4,13	64	54	60	53	61	53	0,1	0,1		nein
001;B		20+976	NO	3.OG	MI	65,57	-1,33	64	54	62	54	62	54	0,0	0,1		nein
001;C		20+968	SO	EG	MI	69,64	-9,58	64	54	52	44	52	44	-0,1	-0,1		nein
001;C		20+968	SO	1.OG	MI	69,64	-6,78	64	54	53	46	53	46	0,1	0,1		nein
001;C		20+968	SO	2.OG	MI	69,64	-3,98	64	54	54	47	54	47	0,1	0,2		nein
001;C		20+968	SO	3.OG	MI	69,64	-1,18	64	54	56	48	56	48	0,1	0,1		nein
002;A		Mühlenstraße 4	21+057	NO	EG	MI	80,87	-11,01	64	54	58	50	58	51	0,3	0,3	
002;A	21+057		NO	1.OG	MI	80,87	-8,21	64	54	59	52	59	52	0,0	0,1		nein
002;A	21+057		NO	2.OG	MI	80,87	-5,41	64	54	60	53	60	53	0,0	0,0		nein
002;A	21+057		NO	3.OG	MI	80,87	-2,61	64	54	61	54	61	54	-0,2	-0,1		nein
002;B	21+044		SO	EG	MI	82,03	-10,92	64	54	56	49	56	49	0,1	0,0		nein
002;B	21+044		SO	1.OG	MI	82,03	-8,12	64	54	58	50	58	50	0,0	0,0		nein
002;B	21+044		SO	2.OG	MI	82,03	-5,32	64	54	58	51	58	51	0,0	0,0		nein
002;B	21+044		SO	3.OG	MI	82,03	-2,52	64	54	60	52	60	52	-0,1	-0,1		nein
003;A	21+081		NO	EG	MI	96,46	-11,24	64	54	58	50	58	50	0,0	0,0		nein
003;A	21+081		NO	1.OG	MI	96,46	-8,44	64	54	58	51	58	51	0,1	0,0		nein
003;B	21+079		SO	EG	MI	97,72	-11,23	64	54	58	50	58	50	0,1	0,0		nein
003;B	21+079		SO	1.OG	MI	97,72	-8,43	64	54	59	51	59	51	0,0	0,0		nein
003;C	21+073		NO	EG	MI	97,53	-11,20	64	54	56	49	56	49	0,0	0,1		nein
003;C	21+073	NO	1.OG	MI	97,53	-8,40	64	54	57	50	57	50	0,0	0,1		nein	
003;D	21+067	NO	EG	MI	93,50	-11,16	64	54	54	47	55	47	0,2	0,1		nein	
003;D	21+067	NO	1.OG	MI	93,50	-8,36	64	54	55	48	55	48	0,0	0,1		nein	
004;A	Mühlenstraße 11	21+201	NO	EG	WA	61,26	-7,21	59	49	49	42	49	42	-0,1	0,0		nein
004;A		21+201	NO	1.OG	WA	61,26	-4,41	59	49	52	45	52	45	0,0	-0,1		nein

## B6 Umbau südlich Hasede

### B15 - WesÄ Lärmvorsorge passiver Lärmschutz1 - Immissionsorttabelle

Objektnummer	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Bestand		Neubau		Diff. alt/neu		wes. And.	Anspruch passiv
								Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	S13-11 in dB(A)	S14-12 in dB(A)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
004;B	Mühlenstraße 11	21+198	SO	EG	WA	62,11	-7,24	59	49	48	40	48	40	0,0	0,0		nein
004;B		21+198	SO	1.OG	WA	62,11	-4,44	59	49	51	43	51	43	0,0	-0,1		nein
004;C		21+196	NO	EG	WA	62,95	-7,25	59	49	43	36	43	36	-0,1	-0,1		nein
004;C		21+196	NO	1.OG	WA	62,95	-4,45	59	49	46	39	46	39	-0,1	-0,2		nein
004;D		21+194	SO	EG	WA	65,62	-7,27	59	49	52	44	52	44	-0,1	-0,1		nein
004;D		21+194	SO	1.OG	WA	65,62	-4,47	59	49	53	45	53	45	-0,1	-0,1		nein
005;A	Mühlenstraße 13	21+186	NW	EG	WA	54,43	-3,33	59	49	36	28	36	28	-0,1	0,0		nein
005;A		21+186	NW	1.OG	WA	54,43	-0,53	59	49	38	30	38	30	-0,1	0,0		nein
005;B		21+180	NO	EG	WA	49,46	-3,39	59	49	60	52	60	52	0,0	0,0		nein
005;B		21+180	NO	1.OG	WA	49,46	-0,59	59	49	59	51	59	51	-0,1	-0,1		nein
005;C		21+169	SO	EG	WA	54,51	-3,44	59	49	57	50	57	50	0,0	0,0		nein
005;C		21+169	SO	1.OG	WA	54,51	-0,64	59	49	58	51	58	51	0,0	0,0		nein
006;A	Mühlenstraße 15	21+164	NW	EG	WA	53,11	-2,79	59	49	52	45	52	45	0,1	0,0		nein
006;A		21+164	NW	1.OG	WA	53,11	0,01	59	49	51	43	50	43	-0,1	-0,2		nein
006;B		21+160	NO	EG	WA	47,65	-2,80	59	49	59	52	59	52	0,0	0,0		nein
006;B		21+160	NO	1.OG	WA	47,65	0,00	59	49	60	53	60	53	0,0	0,0		nein
006;C		21+156	SO	EG	WA	51,23	-2,82	59	49	60	53	60	53	0,0	0,1		nein
006;C		21+156	SO	1.OG	WA	51,23	-0,02	59	49	61	54	61	54	0,1	0,0		nein
007;A	Hannoversche Straße 3	21+189	NO	EG	WA	11,63	1,17	59	49	61	54	61	54	-0,3	-0,2		nein
007;A		21+189	NO	1.OG	WA	11,63	3,97	59	49	63	55	62	55	-0,3	-0,2		nein
007;B		21+184	SO	EG	WA	16,92	1,13	59	49	62	55	62	54	-0,2	-0,2		nein
007;B		21+184	SO	1.OG	WA	16,92	3,93	59	49	63	56	63	56	-0,2	-0,3		nein
007;C		21+191	SO	EG	WA	23,61	1,20	59	49	55	48	55	48	-0,1	-0,1		nein
007;C		21+191	SO	1.OG	WA	23,61	4,00	59	49	56	48	55	48	-0,2	-0,2		nein
008;A	Hannoversche Straße 16	21+198	SO	EG	MI	18,38	2,10	64	54	51	43	51	43	-0,1	-0,1		nein
008;A		21+198	SO	1.OG	MI	18,38	4,90	64	54	61	53	60	53	-0,2	-0,2		nein
008;A		21+198	SO	2.OG	MI	18,38	7,70	64	54	61	54	61	54	-0,2	-0,2		nein
008;B		21+200	SW	EG	MI	13,80	2,12	64	54	62	54	62	54	-0,2	-0,2		nein
008;B		21+200	SW	1.OG	MI	13,80	4,92	64	54	63	55	62	55	-0,3	-0,2		nein
008;B		21+200	SW	2.OG	MI	13,80	7,72	64	54	64	56	63	56	-0,3	-0,2		nein

NLStBV, GB Hannover Dorfstraße 17-19 30519 Hannover

## B6 Umbau südlich Hasede

### B15 - WesÄ Lärmvorsorge passiver Lärmschutz1 - Immissionsorttabelle

Objektnummer	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Bestand		Neubau		Diff. alt/neu		wes. And.	Anspruch passiv
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
008;C	Hannoversche Straße 16	21+201	SO	EG	MI	12,93	2,15	64	54	61	54	61	54	-0,1	-0,2		nein
008;C		21+201	SO	1.OG	MI	12,93	4,95	64	54	62	54	61	54	-0,3	-0,2		nein
008;C		21+201	SO	2.OG	MI	12,93	7,75	64	54	63	55	62	55	-0,3	-0,3		nein
009;A	Sankt-Florian-Straße 2	21+143	S	EG	MI	91,76	1,49	64	54	45	38	45	38	0,0	0,0		nein
009;A		21+143	S	1.OG	MI	91,76	4,29	64	54	47	40	47	39	0,0	-0,1		nein
009;B		21+145	W	EG	MI	86,67	1,49	64	54	39	32	39	32	0,0	0,0		nein
009;B		21+145	W	1.OG	MI	86,67	4,29	64	54	47	39	47	40	0,1	0,2		nein
010;A	Sankt-Florian-Straße 3	21+148	S	EG	MI	128,00	1,15	64	54	41	34	41	34	-0,1	-0,1		nein
010;A		21+148	S	1.OG	MI	128,00	3,95	64	54	42	35	42	35	0,0	0,0		nein
010;B		21+155	W	EG	MI	120,18	1,18	64	54	43	36	43	36	-0,2	-0,2		nein
010;B		21+155	W	1.OG	MI	120,18	3,98	64	54	45	37	45	37	-0,2	-0,1		nein
011;A	Sankt-Florian-Straße 5A	21+141	W	EG	MI	117,98	1,24	64	54	44	37	44	37	0,0	0,0		nein
011;A		21+141	W	1.OG	MI	117,98	4,04	64	54	45	38	45	38	0,1	0,1		nein
012;A	Sankt-Florian-Straße 5B	21+136	W	EG	MI	115,26	1,21	64	54	45	38	45	38	0,0	0,0		nein
012;A		21+136	W	1.OG	MI	115,26	4,01	64	54	46	39	46	39	0,1	0,0		nein
012;B		21+132	S	EG	MI	119,13	1,20	64	54	42	35	42	35	0,1	0,1		nein
012;B		21+132	S	1.OG	MI	119,13	4,00	64	54	43	36	44	36	0,1	0,1		nein
013;A	Sankt-Florian-Straße 7	21+110	W	EG	MI	115,28	1,18	64	54	46	38	46	38	0,1	0,1		nein
013;A		21+110	W	1.OG	MI	115,28	3,98	64	54	47	39	47	39	0,1	0,1		nein
013;B		21+111	S	EG	MI	112,77	1,18	64	54	46	38	46	39	0,1	0,2		nein
013;B		21+111	S	1.OG	MI	112,77	3,98	64	54	46	39	46	39	0,2	0,1		nein
013;C		21+114	W	EG	MI	110,45	1,18	64	54	46	38	46	38	0,1	0,2		nein
013;C		21+114	W	1.OG	MI	110,45	3,98	64	54	46	39	46	39	0,1	0,1		nein
013;D		21+119	W	EG	MI	111,06	1,18	64	54	46	38	46	38	0,1	0,1		nein
013;D		21+119	W	1.OG	MI	111,06	3,98	64	54	46	39	46	39	0,1	0,1		nein
013;E		21+123	W	EG	MI	112,61	1,13	64	54	46	38	46	38	0,1	0,1		nein
013;E		21+123	W	1.OG	MI	112,61	3,93	64	54	46	39	46	39	0,1	0,1		nein
014;A	Sankt-Florian-Straße 9	21+092	W	EG	MI	105,18	0,99	64	54	46	39	46	39	0,0	0,1		nein
014;A		21+092	W	1.OG	MI	105,18	3,79	64	54	47	40	48	40	0,1	0,1		nein
014;B		21+097	N	EG	MI	112,81	0,98	64	54	41	34	41	34	0,1	0,0		nein

## B6 Umbau südlich Hasede

### B15 - WesÄ Lärmvorsorge passiver Lärmschutz1 - Immissionsorttabelle

Objektnummer	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Bestand		Neubau		Diff. alt/neu		wes. And.	Anspruch passiv
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
014;B	Sankt-Florian-Straße 9	21+097	N	1.OG	MI	112,81	3,78	64	54	42	35	42	35	0,1	0,0		nein
014;C		21+086	S	EG	MI	113,83	1,01	64	54	43	36	43	36	0,1	0,0		nein
014;C		21+086	S	1.OG	MI	113,83	3,81	64	54	44	37	44	37	0,0	0,0		nein
014;D		21+086	S	EG	MI	107,00	1,01	64	54	44	37	44	37	0,0	0,1		nein
014;D		21+086	S	1.OG	MI	107,00	3,81	64	54	45	38	45	38	0,0	0,1		nein
015;A	Sankt-Florian-Straße 8	21+092	NW	1.OG	MI	58,58	4,56	64	54	49	42	50	42	0,2	0,2		nein
015;B		21+086	SW	EG	MI	54,38	1,78	64	54	52	44	52	44	0,1	0,1		nein
015;B		21+086	SW	1.OG	MI	54,38	4,58	64	54	54	46	54	47	0,1	0,1		nein
016;A	Sankt-Florian-Straße 8A	21+077	SW	EG	MI	54,42	1,69	64	54	52	44	52	44	0,1	0,2		nein
016;A		21+077	SW	1.OG	MI	54,42	4,49	64	54	54	46	54	46	0,2	0,2		nein
016;B		21+072	SO	EG	MI	58,66	1,71	64	54	42	35	42	35	0,0	0,1		nein
016;B		21+072	SO	1.OG	MI	58,66	4,51	64	54	50	43	50	43	0,0	0,0		nein
017;A	Sankt-Florian-Straße 10A	21+114	NW	EG	MI	59,81	2,04	64	54	47	39	47	39	0,0	0,0		nein
017;A		21+114	NW	1.OG	MI	59,81	4,84	64	54	49	42	49	42	0,1	0,0		nein
017;B		21+104	SO	EG	MI	59,87	2,04	64	54	49	42	49	42	0,0	0,1		nein
017;B		21+104	SO	1.OG	MI	59,87	4,84	64	54	51	43	51	43	0,1	0,1		nein
017;C		21+109	SW	EG	MI	55,06	2,04	64	54	52	44	52	44	0,1	0,1		nein
017;C		21+109	SW	1.OG	MI	55,06	4,84	64	54	54	46	54	47	0,1	0,2		nein
018;A	Sankt-Florian-Straße 10B	21+123	SO	EG	MI	58,99	2,04	64	54	49	42	49	42	0,1	0,1		nein
018;A		21+123	SO	1.OG	MI	58,99	4,84	64	54	51	44	51	44	0,1	0,1		nein
018;B		21+130	SW	EG	MI	53,99	2,05	64	54	52	44	52	44	0,1	0,1		nein
018;B		21+130	SW	1.OG	MI	53,99	4,85	64	54	54	46	54	47	0,1	0,1		nein
018;C		21+136	NW	EG	MI	58,89	2,06	64	54	47	39	47	39	-0,1	0,0		nein
018;C		21+136	NW	1.OG	MI	58,89	4,86	64	54	48	41	48	40	-0,1	-0,1		nein
019;A	Sankt-Florian-Straße 12	21+153	W	EG	MI	64,20	1,62	64	54	50	43	50	43	0,0	0,0		nein
019;A		21+153	W	1.OG	MI	64,20	4,42	64	54	52	45	52	45	0,0	0,0		nein
019;B		21+147	S	EG	MI	67,63	1,60	64	54	48	41	48	41	0,1	0,0		nein
019;B		21+147	S	1.OG	MI	67,63	4,40	64	54	50	42	50	42	0,1	0,1		nein
020;A	Sankt-Florian-Straße 13	21+030	SW	EG	MI	67,72	1,61	64	54	44	37	44	37	0,1	0,0		nein
020;B		21+020	SO	EG	MI	82,18	1,74	64	54	47	40	47	40	0,0	-0,1		nein

## B6 Umbau südlich Hasede

### B15 - WesÄ Lärmvorsorge passiver Lärmschutz1 - Immissionsorttabelle

Objektnummer	Punktname	Station km	HFront	SW	Nutz	SA m	H I-A m	IGW		Bestand		Neubau		Diff. alt/neu		wes. And.	Anspruch passiv
								Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S13-11	S14-12		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
020;C	Sankt-Florian-Straße 13	21+042	NW	EG	MI	82,36	1,53	64	54	45	38	46	38	0,2	0,2		nein
021;A	Sankt-Florian-Straße 15	21+032	NW	EG	MI	20,41	2,02	64	54	54	46	54	46	0,1	0,1		nein
021;A		21+032	NW	1.OG	MI	20,41	4,82	64	54	60	53	60	53	0,0	0,0		nein
021;A		21+032	NW	2.OG	MI	20,41	7,62	64	54	67	59	67	60	0,3	0,3	X	T/N
021;B		21+031	NW	EG	MI	33,20	2,02	64	54	53	46	53	46	0,0	0,1		nein
021;B		21+031	NW	1.OG	MI	33,20	4,82	64	54	56	49	56	49	0,1	0,1		nein
021;B		21+031	NW	2.OG	MI	33,20	7,62	64	54	60	53	61	53	0,1	0,0		nein
021;C		21+019	SO	EG	MI	30,82	2,18	64	54	54	46	54	46	-0,1	0,0		nein
021;C		21+019	SO	1.OG	MI	30,82	4,98	64	54	61	53	61	53	-0,2	-0,1		nein
021;C		21+019	SO	2.OG	MI	30,82	7,78	64	54	64	57	64	57	0,0	0,0		nein
021;D		21+018	SO	EG	MI	20,33	2,19	64	54	55	47	55	47	0,0	0,1		nein
021;D		21+018	SO	1.OG	MI	20,33	4,99	64	54	64	56	63	56	-0,1	-0,1		nein
021;D		21+018	SO	2.OG	MI	20,33	7,79	64	54	68	60	68	60	0,2	0,2	X	T/N
021;E		21+025	SW	EG	MI	15,91	2,10	64	54	57	50	57	50	0,2	0,2		nein
021;E		21+025	SW	1.OG	MI	15,91	4,90	64	54	69	61	69	61	-0,1	-0,1		nein
021;E		21+025	SW	2.OG	MI	15,91	7,70	64	54	71	64	72	64	0,4	0,4	X	T/N
022;A	Sankt-Florian-Straße 27	21+181	S	EG	MI	73,17	1,64	64	54	49	41	49	41	0,0	0,1		nein
022;A		21+181	S	1.OG	MI	73,17	4,44	64	54	51	43	51	43	0,0	0,1		nein
022;B		21+186	W	EG	MI	68,76	1,68	64	54	50	43	50	43	0,0	-0,1		nein
022;B		21+186	W	1.OG	MI	68,76	4,48	64	54	52	44	52	44	0,1	0,0		nein

## B6 Umbau südlich Hasede

### B15 - WesÄ Lärmvorsorge passiver Lärmschutz1 - Immissionsorttabelle

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Objektnummer	Objektnummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	Station	Bau- oder Betriebskilometer
4	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
5	SW	Stockwerk
6	Nutz	Gebietsnutzung
7	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
8	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
9-10	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
11-12	Bestand	Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau tags/nachts
13-14	Neubau	Tag
15-16	Diff. alt/neu	Differenz Prognose ohne/mit Ausbau tags/nachts
17	wes.	Wesentliche Änderung: ja/nein
18	Anspruch	Anspruch auf passiven Lärmschutz tags/nachts bzw. Entschädigung Außenwohnbereich