

Immissionsort-Nr. mit Straßenadresse	Nutzung	Geschoss	IGW Tag	IGW Nacht	Lr Tag	Lr Nacht	Lr T, diff	Lr N, diff	
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
		1.OG	59	49	47	48	---	---	
IO 25 Kleine Hamheide 23	MI	EG	64	54	51	52	---	---	
		1.OG	64	54	52	53	---	---	
IO 26 Große Hamheide 46	MI	EG	64	54	51	52	---	---	
		1.OG	64	54	52	53	---	---	
		2.OG	64	54	52	53	---	---	
IO 27 Groß-Bornhorster-Straße 2	MI	EG	64	54	51	53	---	---	
		1.OG	64	54	52	53	---	---	
IO 28 Flihweg 74	MI	EG	64	54	52	54	---	---	
		1.OG	64	54	53	54	---	---	
IO 29 Dornstede 97	WA	EG	59	49	42	44	---	---	
		1.OG	59	49	43	44	---	---	
IO 30 Elsflether Straße 172	MI	EG	64	54	51	52	---	---	
		1.OG	64	54	51	52	---	---	
IO 31 Elsflether Straße 176	MI	EG	64	54	56	57	---	3	
		1.OG	64	54	58	59	---	5	
IO 32 Elsflether Straße 208	MI	EG	64	54	51	52	---	---	
		1.OG	64	54	52	53	---	---	
IO 33 August-Hanken-Straße 74	WA	EG	59	49	45	46	---	---	
		1.OG	59	49	45	47	---	---	
IO 34 Morgenweg 1	MI	EG	64	54	47	48	---	---	
		1.OG	64	54	47	48	---	---	
		2.OG	64	54	47	48	---	---	
IO 35 Waterender Weg 76	MI	EG	64	54	47	48	---	---	
IO 36 Feldkamp 38	WA	EG	59	49	46	47	---	---	
		1.OG	59	49	46	47	---	---	
IO 37 Pfänderweg 97	WA	EG	59	49	45	46	---	---	
		1.OG	59	49	46	46	---	---	
IO 38 Wehdestraße 79	WA	EG	59	49	45	46	---	---	
		1.OG	59	49	49	50	---	1	
IO 39 Wehdestraße 91	MI	EG	64	54	58	59	---	5	
		1.OG	64	54	59	60	---	6	
IO 40 Lesumstraße	GE	EG	69	59	60	61	---	2	
		1.OG	69	59	61	62	---	3	
IO 41 Tweelbäker Weg 39	MI	EG	64	54	53	54	---	---	
		1.OG	64	54	53	54	---	---	
		2.OG	64	54	53	54	---	---	
IO 42 Schwanenweg 30B	WR	EG	59	49	46	48	---	---	
		1.OG	59	49	47	48	---	---	
IO 43 Hemmelsbäker Kanalweg 62	WA	EG	59	49	42	53	---	4	
		1.OG	59	49	45	55	---	6	
IO 44 Sandweg 85	WA	EG	59	49	45	53	---	4	
		1.OG	59	49	46	55	---	6	
IO 45 Sandweg 79A	WA	EG	59	49	46	54	---	5	
IO 46 Sandweg 77	WA	EG	59	49	46	55	---	6	
		1.OG	59	49	49	60	---	11	
IO 47 Sandweg 73	WA	EG	59	49	43	53	---	4	

Immissionsort-Nr. mit Straßenadresse	Nutzung	Geschoss	IGW Tag	IGW Nacht	Lr Tag	Lr Nacht	Lr T, diff	Lr N, diff	
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
		1.OG	59	49	45	56	---	7	
		2.OG	59	49	49	60	---	11	
IO 48 Sandweg 65	WA	EG	59	49	42	53	---	4	
		1.OG	59	49	45	57	---	8	
IO 49 Henkenweg 27	WR	EG	59	49	44	54	---	5	
		1.OG	59	49	46	56	---	7	
IO 50 Troppauer Straße 70	WA	EG	59	49	43	54	---	5	
		1.OG	59	49	46	56	---	7	
IO 51 Troppauer Straße 33	WA	EG	59	49	42	52	---	3	
		1.OG	59	49	44	54	---	5	
IO 52 Breslauer Straße 59	WR	EG	59	49	43	51	---	2	
		1.OG	59	49	43	53	---	4	
		2.OG	59	49	45	55	---	6	
		3.OG	59	49	46	57	---	8	
IO 53 Troppauer Straße 23	WA	EG	59	49	41	51	---	2	
		1.OG	59	49	42	53	---	4	
IO 54 Troppauer Straße 17	WA	EG	59	49	41	51	---	2	
		1.OG	59	49	43	53	---	4	
IO 55 Herrenweg 67	MI	EG	64	54	42	52	---	---	
		1.OG	64	54	44	54	---	---	
IO 56 Herrenweg 71	WA	EG	59	49	45	56	---	7	
		1.OG	59	49	53	64	---	15	
IO 57 Herrenweg 72	WA	EG	59	49	44	56	---	7	
		1.OG	59	49	49	61	---	12	
IO 58 Leffersweg 32	MI	EG	64	54	43	53	---	---	
		1.OG	64	54	45	56	---	2	
IO 59 Dählmannsweg 37	WA	EG	59	49	42	53	---	4	
		1.OG	59	49	44	55	---	6	
IO 60 Sandweg 111A	WA	EG	59	49	44	48	---	---	
		1.OG	59	49	44	48	---	---	
IO 61 Hemmelsbäker Kanalweg 102	MI	EG	64	54	43	52	---	---	
		1.OG	64	54	50	59	---	5	
IO 62 geplantes WA FNP Süd	WA	EG	59	49	44	48	---	---	
		1.OG	59	49	44	48	---	---	
IO 63 Hemmelsbäker Kanalweg 182	MI	EG	64	54	45	49	---	---	
		1.OG	64	54	46	50	---	---	
IO 64 Hasenweg 71	MI	EG	64	54	55	56	---	2	
		1.OG	64	54	55	56	---	2	
IO 65 Hasenweg 79	MI	EG	64	54	61	62	---	8	
		1.OG	64	54	64	65	---	11	
IO 66 Hasenweg 99	MI	EG	64	54	58	59	---	5	
		1.OG	64	54	58	59	---	5	
		2.OG	64	54	59	59	---	5	

### Legende

Immissionsort-Nr. mit Straßenadresse		Immissionsort-Nr. mit Straßenadresse
Nutzung		Gebietsnutzung
Geschoss		Geschoss
IGW Tag	dB(A)	Immissionsgrenzwert Tag
IGW Nacht	dB(A)	Immissionsgrenzwert Nacht
Lr Tag	dB(A)	Beurteilungspegel Tag
Lr Nacht	dB(A)	Beurteilungspegel Nacht
Lr T, diff	dB(A)	Überschreitung des Immissionsgrenzwerts Tag
Lr N, diff	dB(A)	Überschreitung des Immissionsgrenzwerts Nacht

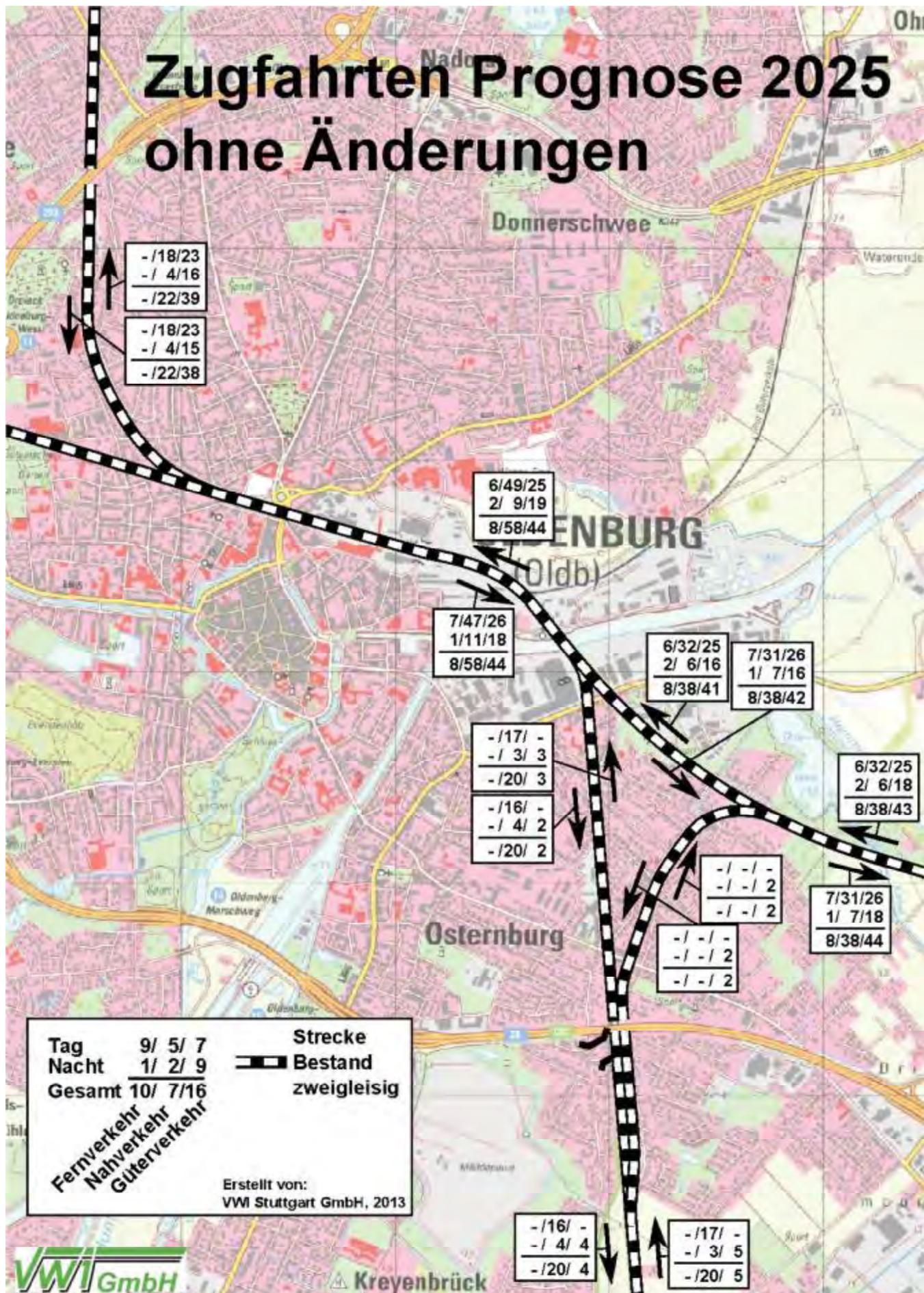
Anlage 3	Gesamtverkehrslärm
Anlage 3.1	Eingangsdaten und Emissionen
Anlage 3.1.1	Schienenverkehrslärm – Antragstrasse
Anlage 3.1.1.1	Lageplan der relevanten Strecken und Zugzahlen dieser Strecken, Stand 08.07.2013, VWI GmbH
Anlage 3.1.1.2	Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach Schall 03 der unterschiedlichen Strecken
Anlage 3.1.2	Schienenverkehrslärm - Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse
Anlage 3.1.2.1	Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach Schall 03 der unterschiedlichen Strecken (siehe Anlagen 2.1 und 2.2)
Anlage 3.1.3	Straßenverkehrslärm
Anlage 3.1.3.1	Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach RLS 90 der unterschiedlichen Straßen
Anlage 3.2	Digitale Simulationsmodelle Gesamtverkehrslärm
Anlage 3.2.1	Antragstrasse
Anlage 3.2.1.1	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Nord
Anlage 3.2.1.2	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Mitte
Anlage 3.2.1.3	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Süd
Anlage 3.2.2	Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse (Szenario 1 mit Schallschutz)
Anlage 3.2.2.1	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Nord
Anlage 3.2.2.2	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Mitte
Anlage 3.2.2.3	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Süd
Anlage 3.3	Berechnungsergebnisse Veränderung des Gesamtverkehrslärms
Anlage 3.3.1	Szenario 1 mit Schienenbonus mit aktivem Schallschutz
Anlage 3.3.1.1	Einzelpunktberechnungen (Schienen-, Straßen- und Gesamtverkehrslärm Antragstrasse und Eisenbahnumgehungsstrasse) Beurteilungspegel Tag (6.00 - 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)
Anlage 3.3.1.2	Pegeldifferenzkarten Abschnitt Nord Beurteilungspegel Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)
Anlage 3.3.1.3	Pegeldifferenzkarten Abschnitt Mitte Beurteilungspegel Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)
Anlage 3.3.1.4	Pegeldifferenzkarten Abschnitt Süd Beurteilungspegel Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)

- Anlage 3.3.1.5 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Nord Beurteilungspegel  
Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
- Anlage 3.3.1.6 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Mitte Beurteilungspegel  
Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
- Anlage 3.3.1.7 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Süd Beurteilungspegel  
Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
  
- Anlage 3.3.2 Szenario 2 ohne Schienenbonus mit aktivem Schallschutz
- Anlage 3.3.2.1 Einzelpunktberechnungen (Schienen-, Straßen- und Gesamtverkehrslärm  
Antragstrasse und Eisenbahnumgehungsstrasse) Beurteilungspegel und  
Veränderung des Gesamtverkehrslärms Tag (6.00 - 22.00 Uhr) und  
Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)
- Anlage 3.3.2.2 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Nord Beurteilungspegel  
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)
- Anlage 3.3.2.3 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Mitte Beurteilungspegel  
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)
- Anlage 3.3.2.4 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Süd Beurteilungspegel  
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)
- Anlage 3.3.2.5 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Nord Beurteilungspegel  
Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
- Anlage 3.3.2.6 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Mitte Beurteilungspegel  
Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
- Anlage 3.3.2.7 Pegeldifferenzkarten Abschnitt Süd Beurteilungspegel  
Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)

Anlage 3	Gesamtverkehrslärm
Anlage 3.1	Eingangsdaten und Emissionen
Anlage 3.1.1	Schienenverkehrslärm – Antragstrasse
Anlage 3.1.1.1	Lageplan der relevanten Strecken und Zugzahlen dieser Strecken, Stand 08.07.2013, VWI GmbH
Anlage 3.1 1.2	Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach Schall 03 der unterschiedlichen Strecken
Anlage 3.1.2	Schienenverkehrslärm - Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse
Anlage 3.1 2.1	Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach Schall 03 der unterschiedlichen Strecken (siehe Anlagen 2.1 und 2.2)
Anlage 3 1.3	Straßenverkehrslärm
Anlage 3.1.3.1	Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach RLS 90 der unterschiedlichen Straßen

Anlage 3.1.1.1 Lageplan der relevanten Strecken und Zugzahlen dieser Strecken, Stand  
08.07.2013, VWI GmbH

# Zugfahrten Prognose 2025 ohne Änderungen



Anlage 3.1 1.2      Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach  
Schall 03 der unterschiedlichen Strecken

Zugart	Zugzahlen Tag (6-22 Uhr)	Zugzahlen Nacht (22-6 Uhr)	p	v	l	DFz	LmE Tag (6-22 Uhr)	LmE Nacht (22-6 Uhr)									
			%	km/h	m	dB	dB(A)	dB(A)									
Schiene Schiene OL-BR	KM	0,000	DBr	0,0 dB	DFb	2,0 dB	DRa	0,0 dB	DRz	0,0 dB	LmE(6-22)	71,8	dB(A)	LmE(22-6)	72,6	dB(A)	
F100		13						100,00	100,00	240,00	0,00		53,9		50,5		
N100		63						100,00	100,00	140,00	0,00		58,4		54,6		
G100		51						0,00	100,00	700,00	0,00		71,5		72,5		
Schiene Schiene OL-WHV	KM	0,000	DBr	0,0 dB	DFb	2,0 dB	DRa	0,0 dB	DRz	0,0 dB	LmE(6-22)	71,1	dB(A)	LmE(22-6)	72,4	dB(A)	
NZ120		36						100,00	120,00	140,00	-2,00		55,6		52,0		
G100		46						0,00	100,00	700,00	0,00		71,0		72,3		
Schiene Schiene OL-OS	KM	0,000	DBr	0,0 dB	DFb	2,0 dB	DRa	0,0 dB	DRz	0,0 dB	LmE(6-22)	51,2	dB(A)	LmE(22-6)	60,2	dB(A)	
N60		33						100,00	60,00	140,00	0,00		51,2		47,4		
G60		0						0,00	60,00	700,00	0,00				60,0		
Schiene Schiene BR-OS	KM	0,000	DBr	0,0 dB	DFb	2,0 dB	DRa	0,0 dB	DRz	0,0 dB	LmE(6-22)		dB(A)	LmE(22-6)	59,0	dB(A)	
G60		0						0,00	60,00	700,00	0,00				59,0		

Legende

Zugart	-	Zugart
Zugzahlen Tag (6-22 Uhr)		Zugzahlen Tag (6.00 - 22.00 Uhr)
Zugzahlen Nacht (22-6 Uhr)		Zugzahlen Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)
p	%	Anteil Scheibenbremsen
v	km/h	Maximale Geschwindigkeit
l	m	Zuglänge
DFz	dB	Pegeldifferenz Fahrzeugart
LmE Tag (6-22 Uhr)	dB(A)	Emissionspegel Tag (6-22 Uhr)
LmE Nacht (22-6 Uhr)	dB(A)	Emissionspegel Nacht (22-6 Uhr)

Legende

Schiene		Name der Schienenwegs
KM		Kilometrierung
DBr	dB	Brückenzuschlag
DFb	dB	Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnen
DRa	dB	Pegeldifferenz durch Gleisbögen mit engen Radien
DRz	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
LmE Tag (6-22 Uhr)	dB(A)	Emissionspegel Tag (6.00 - 22.00 Uhr)
LmE Nacht (22-6 Uhr)	dB(A)	Emissionspegel Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)

- Anlage 3 1.3 Straßenverkehrslärm
- Anlage 3.1.3.1 Schalltechnisch relevante Eingangsparameter und Emissionspegel nach RLS 90 der unterschiedlichen Straßen

Stadt Oldenburg  
 Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven,  
 Pfanfestellungsabschnitt 1,  
 Schalltechnisches Gutachten zur  
 Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse

Anlage 3.1.3.1  
 Straßenverkehrslärm  
 Eingangsdaten und Emissionspegel  
 Datei: RSPS0074  
 Erstellt: 03.09.2013

Straße	Abschnitt	KM	DTV Kfz/24h	M	M	p	p	Lm25	Lm25	vPkw	vPkw	vLkw	vLkw	Dv	Dv	DStrO	DStrO	Steigung %	D Stg dB(A)	D Refl dB(A)	LmE	LmE
				Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	Tag dB	Nacht dB	Tag dB(A)	Nacht dB(A)					
BAB A28	1	0,000	49656	2830	547	11,4	24,9	74,7	69,5	130	130	80	80	1,66	0,95	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	74,3	68,5
BAB A28	2	2,521	55656	3235	487	8,6	20,7	74,7	68,5	130	130	80	80	1,90	1,12	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	74,6	67,6
BAB A28	3	3,649	60680	3527	531	8,3	20,0	75,0	68,8	100	100	80	80	-0,06	-0,06	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	73,0	66,7
BAB A29	1	0,000	51400	2994	437	12,7	23,6	75,2	68,4	130	130	80	80	1,57	1,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	76,7	69,4
BAB A29	2	3,350	34184	1989	295	17,3	35,5	74,1	67,9	130	130	80	80	1,28	0,64	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	75,4	68,6
BAB A29	3	8,957	41048	2387	357	15,9	32,7	74,7	68,5	130	130	80	80	1,36	0,71	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	76,1	69,2
BAB A29	4	12,552	40312	2344	351	16,5	34,0	74,7	68,5	130	130	80	80	1,33	0,68	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	76,0	69,2
BAB A29	5	15,363	42208	2450	376	14,9	37,9	74,7	69,2	130	130	80	80	1,42	0,58	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	76,1	69,8
BAB A293	1	0,000	25592	1491	217	4,6	9,9	70,4	63,2	100	100	80	80	-0,06	-0,06	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	68,4	61,2
B211	1	0,000	12992	747	130	6,7	11,4	67,9	61,3	80	80	80	80	-1,37	-1,02	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	64,6	58,3
L865	1	0,000	5704	334	45	2,4	1,2	63,3	54,2	50	50	50	50	-5,53	-5,98	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	57,8	48,3
L865	2	0,558	5704	334	45	2,4	1,2	63,3	54,2	30	30	30	30	-7,90	-8,27	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	55,4	46,0
L865	3	0,873	5704	334	45	2,4	1,2	63,3	54,2	50	50	50	50	-5,53	-5,98	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	57,8	48,3
L865	4	2,171	5704	334	45	2,4	1,2	63,3	54,2	70	70	70	70	-3,11	-3,44	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	58,2	48,8
L865n	1	0,000	20560	1177	216	12,0	6,0	71,0	62,4	80	80	80	80	-0,99	-1,44	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	68,0	58,9
L866	1	0,000	9666	566	76	8,2	4,1	67,1	57,3	50	50	50	50	-4,35	-5,06	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	62,7	52,3
L866	2	3,646	9666	566	76	8,2	4,1	67,1	57,3	70	70	70	70	-2,20	-2,75	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	62,9	52,6
L866	3	4,783	4630	271	36	2,9	1,5	62,6	53,4	70	70	70	70	-2,99	-3,35	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	57,6	48,0
L866	4	5,911	4630	271	36	2,9	1,5	62,6	53,4	100	100	80	80	-0,06	-0,06	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	60,5	51,3
L868	1	0,000	4832	283	38	2,2	1,1	62,5	53,5	50	50	50	50	-5,59	-6,02	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	56,9	47,4
L868	2	3,200	4832	283	38	2,2	1,1	62,5	53,5	70	70	70	70	-3,16	-3,47	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	57,4	48,0
L868	3	4,649	4832	283	38	2,2	1,1	62,5	53,5	100	100	80	80	-0,06	-0,06	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	60,5	51,4
K143	1	0,000	4048	237	32	3,8	1,9	62,2	53,0	50	50	50	50	-5,13	-5,70	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	57,1	47,3
K143	2	2,389	4048	237	32	3,8	1,9	62,2	53,0	70	70	70	70	-2,81	-3,24	-2,00	-2,00	0,0	0,0	0,0	57,4	47,7
K143	3	3,783	4048	237	32	3,8	1,9	62,2	53,0	30	30	30	30	-7,57	-8,04	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	54,7	44,9
K143	4	4,237	4696	275	37	4,1	2,1	63,0	53,7	50	50	50	50	-5,06	-5,63	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	57,9	48,0
K131	1	0,000	11728	687	92	6,6	3,3	67,5	58,0	50	50	50	50	-4,57	-5,26	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	63,0	52,7
K131	2	5,622	13928	816	109	7,3	3,7	68,5	58,8	50	50	50	50	-4,47	-5,15	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	64,0	53,7

**Legende**

Straße		Straßenname
Abschnitt		Abschnitt
KM		Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
p Tag	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
p Nacht	%	Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich
Lm25 Tag	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
Lm25 Nacht	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
vLkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Lkw in Zeitbereich
Dv Tag	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Dv Nacht	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
DStrO Tag	dB	Korrektur Straßenoberfläche in Zeitbereich
DStrO Nacht	dB	Korrektur Straßenoberfläche in Zeitbereich
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel in Zeitbereich

Anlage 3.2	Digitale Simulationsmodelle Gesamtverkehrslärm
Anlage 3.2.1	Antragstrasse
Anlage 3.2.1.1	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Nord
Anlage 3.2.1.2	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Mitte
Anlage 3.2.1.3	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Süd

Anlage 3.2.1.1      Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Nord



**Gesamtverkehrslärm**  
(Überlagerung Schienen- und  
Straßenverkehrslärm)

Antragstrasse

Digitales Simulationsmodell

Abschnitt Nord

**Zeichenerklärung**

- Schienenachse mit Stationierung
- Emissionsbänder Straße
- Schallschutzwand
- Gebäude
- Immissionsort
- Wohngebiete
- Dorf-/Misch-/Kerngebiete
- Gewerbegebiete
- Schulen
- Dauerkleingärten
- Außenbereich wie Mischgebiet

im Original Maßstab 1:15000

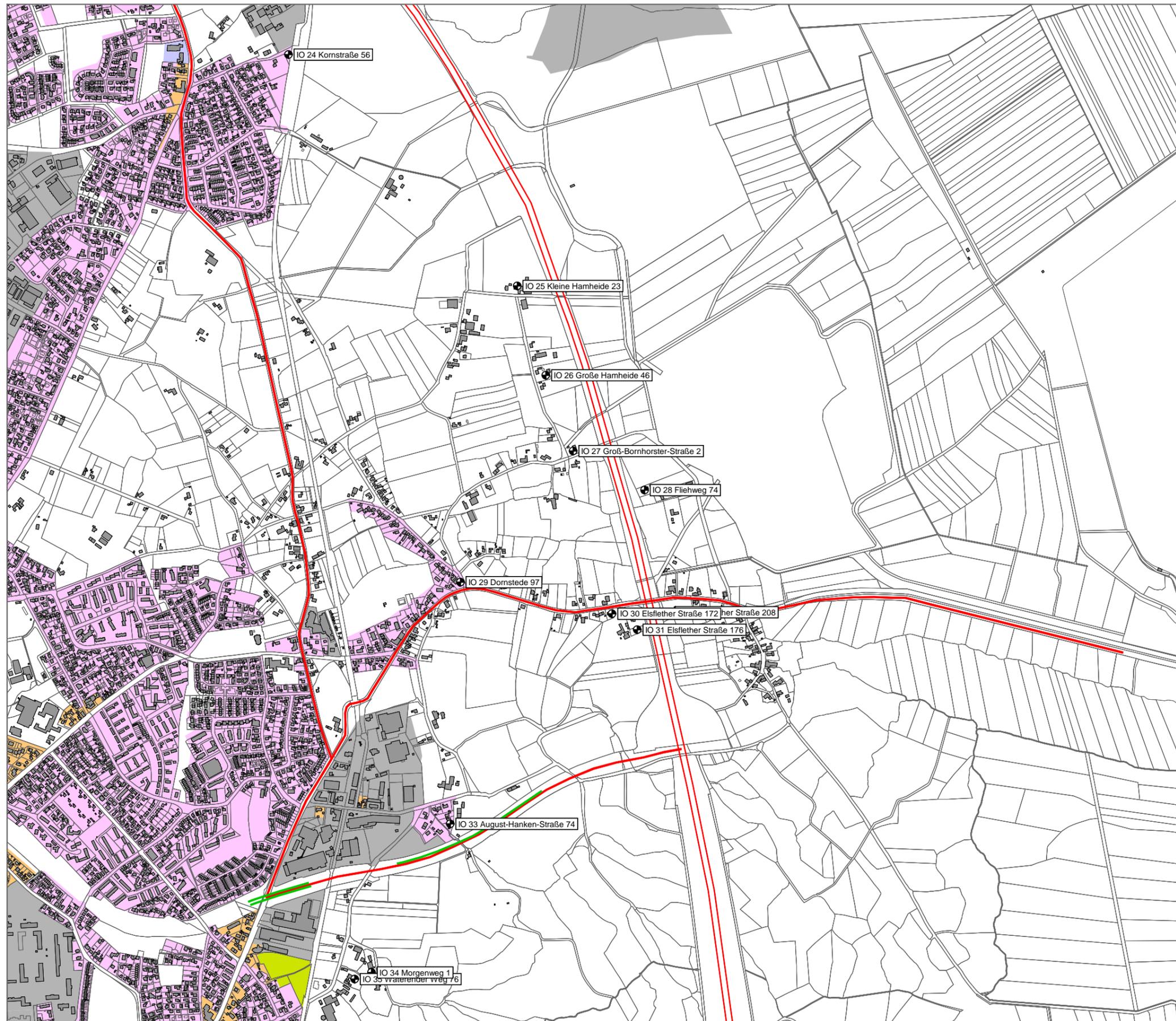


Eine genaue Maßentnahme ist nur auf Grundlage des Maßstabbalkens möglich, da druckbedingte Verzerrungen nicht auszuschließen sind.

Erstellt: 26.08.2013      Dateiname: 13013\_sct\_gut01\_130830\_anl\_3\_2\_1\_1.SGS

**IBK** Ingenieur- und Beratungsbüro  
Dipl.-Ing. Guido Köhnen  
[www.ibk-kohnen.de](http://www.ibk-kohnen.de)

Anlage 3.2.1.2      Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Mitte



**Gesamtverkehrslärm  
(Überlagerung Schienen- und  
Straßenverkehrslärm)**

Antragstrasse

Digitales Simulationsmodell

Abschnitt Mitte

**Zeichenerklärung**

- Schienenachse mit Stationierung
- Emissionsbänder Straße
- Schallschutzwand
- Gebäude
- Immissionsort
- Wohngebiete
- Dorf-/Misch-/Kerngebiete
- Gewerbegebiete
- Schulen
- Dauerkleingärten
- Außenbereich wie Mischgebiet

im Original Maßstab 1:15000

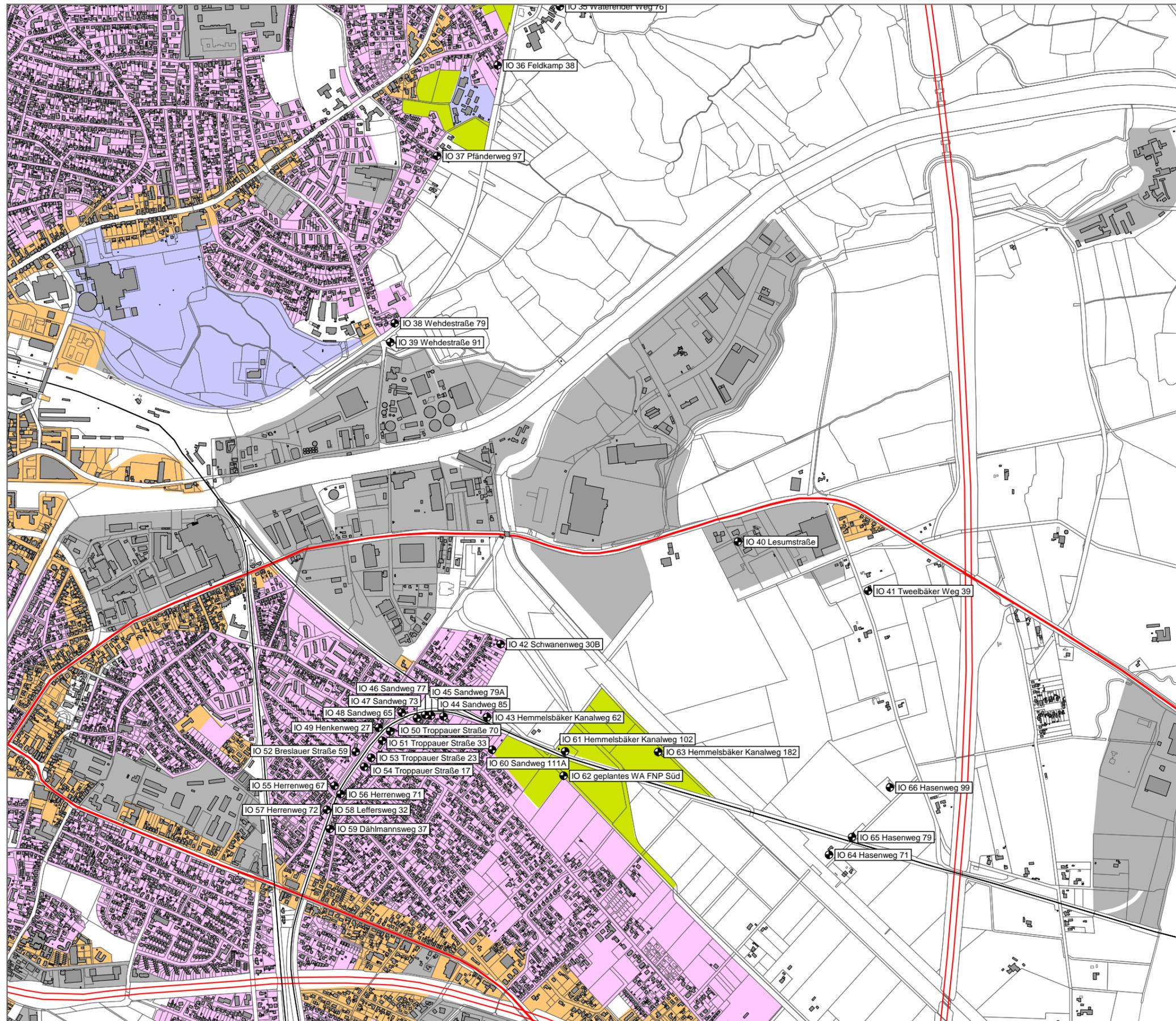


Eine genaue Maßentnahme ist nur auf Grundlage des Maßstabsbalkens möglich, da druckbedingte Verzerrungen nicht auszuschließen sind.

Erstellt: 26.08.2013 Dateiname: 13013\_sct\_gut01\_130830\_anl\_3\_2\_1\_2.SGS

**IBK** Ingenieur- und Beratungsbüro  
Dipl.-Ing. Guido Köhnen  
[www.ibk-kohnen.de](http://www.ibk-kohnen.de)

Anlage 3.2.1.3      Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Süd



**Gesamtverkehrslärm  
(Überlagerung Schienen- und  
Straßenverkehrslärm)**

Antragsstrasse

Digitales Simulationsmodell

Abschnitt Süd

**Zeichenerklärung**

- Schienenachse mit Stationierung
- Emissionsbänder Straße
- Schallschutzwand
- Gebäude
- Immissionsort
- Wohngebiete
- Dorf-/Misch-/Kerngebiete
- Gewerbegebiete
- Schulen
- Dauerkleingärten
- Außenbereich wie Mischgebiet

im Original Maßstab 1:15000



Eine genaue Maßentnahme ist nur auf Grundlage des Maßstabbalkens möglich, da druckbedingte Verzerrungen nicht auszuschließen sind.

Erstellt: 26.08.2013      Dateiname: 13013\_sct\_gut01\_130830\_anl\_3\_2\_1\_3.SGS

 **Ingenieur- und Beratungsbüro  
Dipl.-Ing. Guido Köhnen  
[www.ibk-kohnen.de](http://www.ibk-kohnen.de)**

Anlage 3.2.2	Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse (Szenario 1 mit Schallschutz)
Anlage 3.2.2.1	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Nord
Anlage 3.2.2.2	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Mitte
Anlage 3.2.2.3	Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Süd

Anlage 3.2.2.1      Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Nord



**Gesamtverkehrslärm  
(Überlagerung Schienen- und  
Straßenverkehrslärm)**

**Eisenbahnumgehungsstrasse**

**Digitales Simulationsmodell**

**Dargestellt Szenario 1 mit Schallschutz  
Das DSM des Szenarios 2 berücksichtig  
die umfangreicheren Schallschutzwände.**

**Abschnitt Nord**

**Zeichenerklärung**

- Schienenachse mit Stationierung
- Emissionsbänder Straße
- Schallschutzwand
- Gebäude
- Immissionsort
- Wohngebiete
- Dorf-/Misch-/Kerngebiete
- Gewerbegebiete
- Schulen
- Dauerkleingärten
- Außenbereich wie Mischgebiet

im Original Maßstab 1:15000



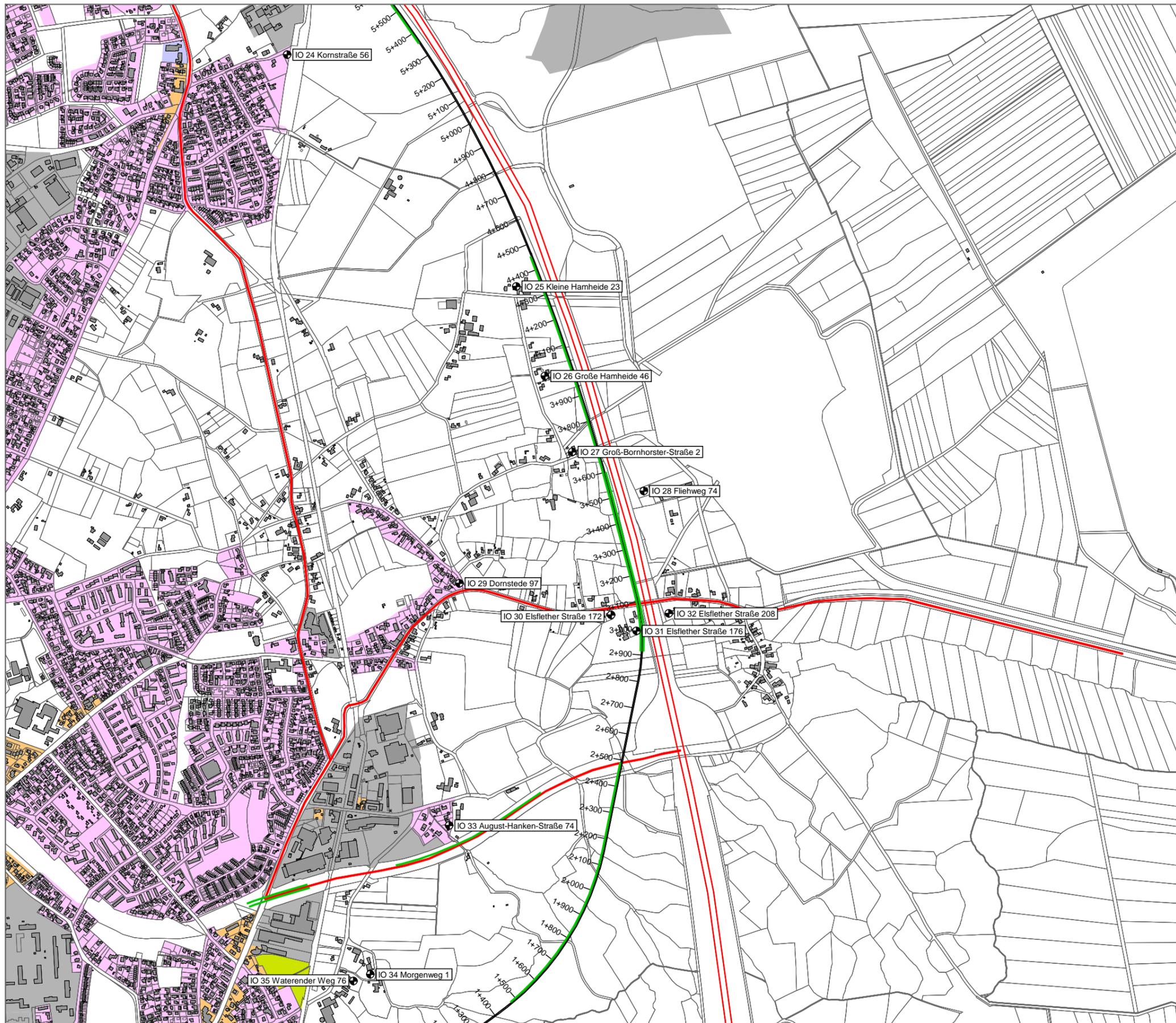
Eine genaue Maßentnahme ist nur auf Grundlage des Maßstabsbalkens möglich, da druckbedingte Verzerrungen nicht auszuschließen sind.

Erstellt: 26.08.2013      Dateiname: 13013\_sct\_gut01\_130830\_anl\_3\_2\_2\_1.SGS

**IBK** Ingenieur- und Beratungsbüro  
Dipl.-Ing. Guido Köhnen  
[www.ibk-koenen.de](http://www.ibk-koenen.de)

Gesamtverkehrslärm

Anlage 3.2.2.2      Digitales Simulationsmodell Gesamtverkehrslärm Abschnitt Mitte



**Gesamtverkehrslärm  
(Überlagerung Schienen- und  
Straßenverkehrslärm)**

**Eisenbahnumgehungsstrasse**

**Digitales Simulationsmodell**

**Dargestellt Szenario 1 mit Schallschutz.  
Das DSM des Szenarios 2 berücksichtig  
die umfangreicheren Schallschutz-  
schutzwände**

**Abschnitt Mitte**

**Zeichenerklärung**

- Schienenachse mit Stationierung
- Emissionsbänder Straße
- Schallschutzwand
- Gebäude
- ⊙ Immissionsort
- Wohngebiete
- Dorf-/Misch-/Kerngebiete
- Gewerbegebiete
- Schulen
- Dauerkleingärten
- Außenbereich wie Mischgebiet

im Original Maßstab 1:15000



Eine genaue Maßentnahme ist nur auf Grundlage des Maßstabsbalkens möglich, da druckbedingte Verzerrungen nicht auszuschließen sind.

Erstellt: 26.08.2013      Dateiname: 13013\_sct\_gut01\_130830\_anl\_3\_2\_2\_2.SGS

**IBK** Ingenieur- und Beratungsbüro  
Dipl.-Ing. Guido Köhnen  
[www.ibk-kohnen.de](http://www.ibk-kohnen.de)